

**PROYECTO DE LEY QUE MEJORA LA
SEGURIDAD VIAL EN EL SECTOR
SERPENTÍN DE PASAMAYO DE LA RED
VIAL N°5 TRAMO ANCÓN – HUACHO –
PATIVILCA**

Proyecto de Ley N° 3476/2018-CR

La congresista de la República, **Gladys Andrade Salguero**, integrante del grupo Parlamentario **Fuerza Popular** y los legisladores que suscriben, en ejercicio del derecho a la iniciativa legislativa prevista en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y concordante los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

FORMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la Ley siguiente:

**"LEY QUE MEJORA LA SEGURIDAD VIAL EN EL SECTOR SERPENTIN DE
PASAMAYO DE LA RED VIAL N°5 TRAMO ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA"**



Artículo 1. Objeto de la ley

La presente Ley tiene por objeto establecer disposiciones para mejorar la seguridad vial en el sector serpentín de pasamayo, con la finalidad de proteger la vida de los usuarios que transitan por la red vial N° 5 tramo Ancón - Huacho - Pativilca de la carretera Panamericana Norte.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Las disposiciones contenidas en la presente Ley, son de aplicación a todas concesiones, convenios o relación contractual temporal actuales y futuras aplicadas en el sector serpentín de pasamayo de la red vial N°5 tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la carretera panamericana norte.

Artículo 3. Auditorias y estudios complementarios

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en coordinación con el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Cargas y Mercancías (SUTRAN), realiza auditorias periódicas de seguridad vial, estudios complementarios; establecen acciones temporales y definitivas para mejorar la seguridad vial en el sector serpentín de pasamayo de la red vial N°5 tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la carretera panamericana norte.

El incumplimiento de las recomendaciones establecidas en el marco de las auditorias en seguridad vial constituye infracciones pasibles de sanción. Se considerará infracción muy grave, el incumplimiento de las recomendaciones que la autoridad califique como urgentes; mientras que, el incumplimiento de las recomendaciones calificadas como necesarias originará la comisión de una infracción grave.

La tipificación de las infracciones se detalla en el reglamento de la presente ley.

207282/ATD

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

UNICA. Reglamentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) reglamenta la presente Ley en un plazo no mayor de 90 días calendarios contados a partir de su publicación.



Gladys Andrade Salguero
GLADYS ANDRADE SALGUERO DE ALVAREZ
Congresista de la República

Carlos Domínguez Herrera
CARLOS DOMINGUEZ HERRERA
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

María Victoria Lizana Santos
María Victoria Lizana Santos

Ursula Letona Pereyra
Ursula Letona Pereyra
Portavoz
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

J. Yuyos m.
J. Yuyos m.

Percy Alcázar Mateo
Percy Alcázar Mateo

C. Tubiao
C. Tubiao

G. Tronzo
G. Tronzo

Esther Saavedra
ESTHER SAAVEDRA
ESTHER SAAVEDRA G.

CONGRESO DE LA REPUBLICA

Lima,03.....de.....OCTUBRE.....del 2018.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 3446 para su
estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



.....
.....
.....

.....
.....
.....

JOSÉ ABANTO VALDIVIESO
Oficial Mayor (e)
CONGRESO DE LA REPUBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los accidentes de tránsito son una de las causas de muerte más importantes en el mundo, y la principal causa de muerte entre personas de edades entre los 15 y los 29 años según lo señala el “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015” emitido por la Organización Mundial de la Salud.

La Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

Reconociendo que la mortalidad por colisiones en accidentes de tránsito tiene una enorme incidencia en todo el mundo y que cada año resultan heridas de 20 a 50 millones de personas a consecuencia de accidentes de tránsito no mortales, muchas de ellas con secuelas de discapacidad permanente, y que este importante problema de salud pública tiene una amplia gama de consecuencias sociales y económicas que, de no enfrentar, pueden afectar el desarrollo sostenible de los países.

Según Naciones Unidas *“cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito más de 3000 defunciones diarias y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo”*¹.

Es importante entender que la seguridad vial es una responsabilidad compartida. Por lo tanto, concierne a los ciudadanos, así como a las instituciones locales, regionales y nacionales, asumir responsabilidades para la implementación de políticas, estrategias, procedimientos y acciones, que generen alternativas de solución, necesarias e inmediatas; y se fortalezcan los hábitos y las actitudes de las personas con su entorno. Y solo será posible si se consideran estrategias de intervención como: legislación, ingeniería vial, programas educativos, atención de rescate y emergencia, políticas públicas locales, participación social, gestión local, descentralización e ingeniería, con rostro humano.

En el Perú, la infraestructura de transporte público como aeropuertos, puertos, carreteras, vías Férreas, hidrovías, supone un esfuerzo y voluntad política de sus gobernantes en la implementación de políticas públicas locales, a través de la participación social, la gestión local en seguridad vial, la descentralización e ingeniería. La seguridad vial avista diversas dimensiones que determinaran su efectividad.

¹ Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Citado de: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf

FOTOGRAFÍA N°1

DIMENSIONES DE LA SEGURIDAD VIAL



Fuente: Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de secundaria, Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Primera edición, 2008.

1.1. MARCO NORMATIVO

Legislación Comparada:

- Resolución 64/255, Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Organización de la Naciones Unidas (ONU), dado los resultados de la evaluación de la seguridad vial en el mundo, la ONU proclama el periodo 2011-2020 **“Decenio de Acción para la seguridad vial”** debido a que el número de víctimas de accidentes de tránsito sigue aumentando, en especial en los países de ingresos medianos y bajos; y que en la mayor tasa de letalidad se presenta en las redes viales.

Legislación Nacional:

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
- Ley N° 29380, Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN).

- Decreto Supremo N° 010-96-MTC, Crean el Consejo Nacional de Seguridad Vial.
- Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, Aprueban el Reglamento Nacional de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 034-2006-MTC, (Declaran el tercer domingo de octubre de cada año como "Día de la Seguridad Vial" a nivel nacional).
- Decreto Supremo N° 023-2008-MTC, Modifican DD.SS. N°s. 010-96-MTC y 024-2001-MTC referentes al Consejo Nacional de Seguridad Vial.
- Decreto Supremo N° 008-2009-ED, (Crean el Programa Nacional de Capacitación de Educación en Seguridad Vial).
- Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
- Decreto Supremo N° 033-2009-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN).
- Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, Aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento.
- Decreto Supremo N° 019-2017-MTC (Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial PENsv 2017-2021).
- Reglamento del Congreso de la República

1.2. DESARROLLO

En nuestro país, como consecuencia del proceso de industrialización y el proceso migratorio, las zonas urbanas experimentaron un crecimiento acelerado y altamente desordenado en las últimas décadas. Dada la creciente necesidad de trasladarse, en nuestro sistema de transporte urbano aparecieron los vehículos conocidos como "combis" y "coaster", del mismo modo que los vehículos ligeros (ticos) y mototaxis, que brindan servicios de taxi, incursionando en el sistema de transporte local.

En este contexto, el transporte público, urbano e interurbano, es percibido como uno de los principales problemas existentes, que diariamente agravan la seguridad vial de todas las localidades del país. Sumado a ello, surgieron nuevas distorsiones sociales, como la informalidad en el transporte, la contaminación ambiental, la antigüedad del parque automotor, la sobreoferta de transporte público, el rápido deterioro de las vías de circulación, el caos vial, por mencionar algunos que repercuten en la calidad de vida de la población.

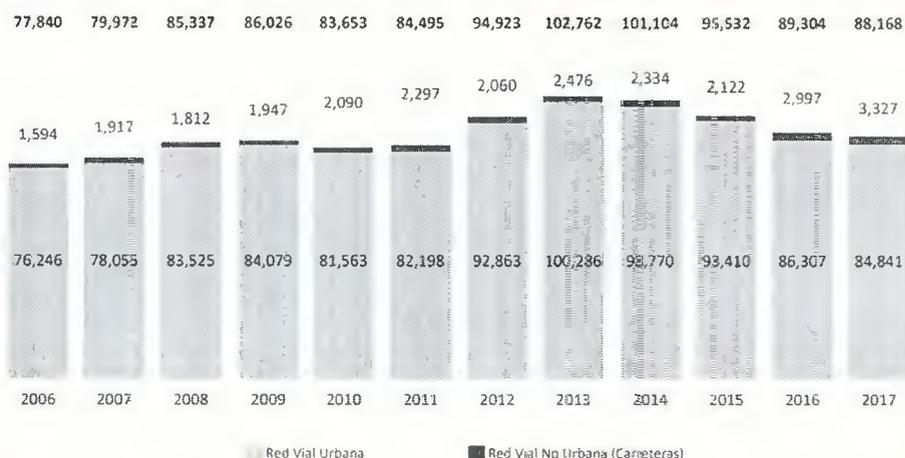
FOTOGRAFÍA N°2
ACCIDENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO



Fuente: Consejo Nacional de Seguridad Vial – Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Los índices de accidentes de tránsito en el último decenio son elevados llegando a picos de 102, 762 accidentes de tránsito reportados por la Policía Nacional del Perú

GRÁFICO N°1
ACCIDENTES DE TRÁNSITO
(2006-2017)



Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística.

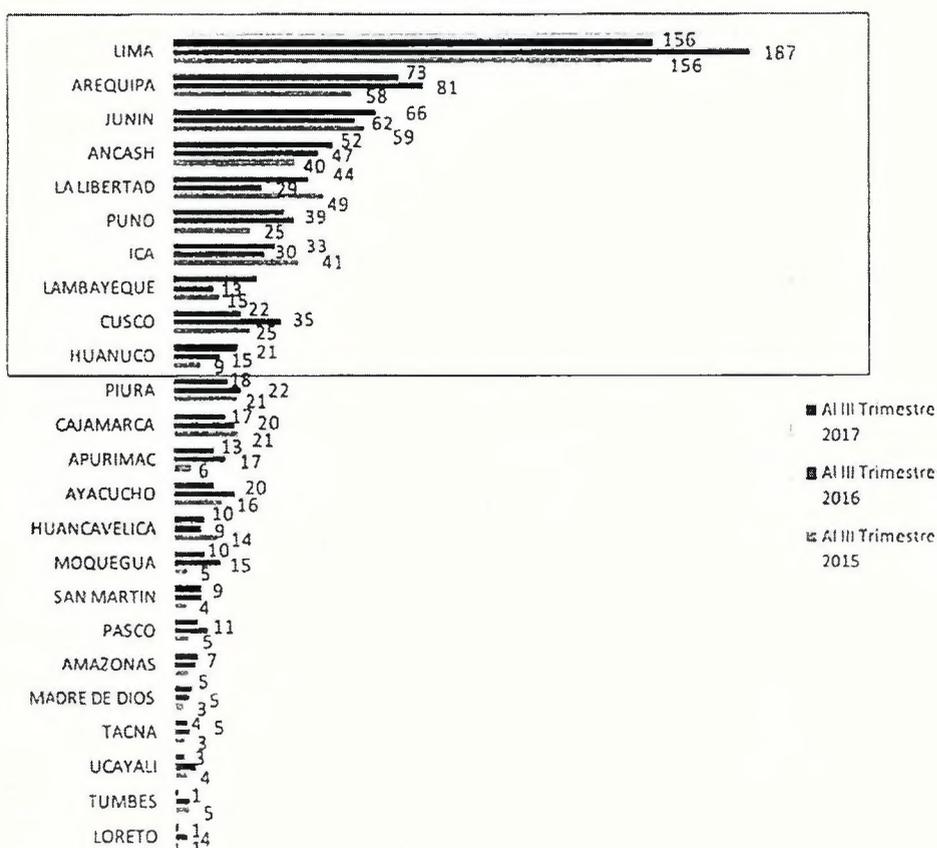
Elaboración: MTC – Secretaría del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Enero – diciembre 2017.

Las cifras de la PNP, en el 2017 registraron a nivel nacional 88,168 accidentes de tránsito, 54,970 heridos y 2,826 fallecidos. Si bien, los

mayores índices de accidentes de tránsito se dan en las redes viales urbanas, es debido a la gran congestión vehicular y pocas posibilidades de maniobras en la conducción.

Según los informes emitidos por la SUTRAN, el total de accidentes de tránsito con participación de vehículos del servicio de transporte terrestre registrados al III trimestre del 2017 es de 651 accidentes de tránsito, el 81% de ellos se concentran en 10 departamentos del país; Lima (24%), Arequipa (11%), Junín (10%), Ancash (8%), La Libertad (7%), Puno (6%), Ica (5%), Lambayeque (4%), Cusco (3%) y Huánuco (3%).

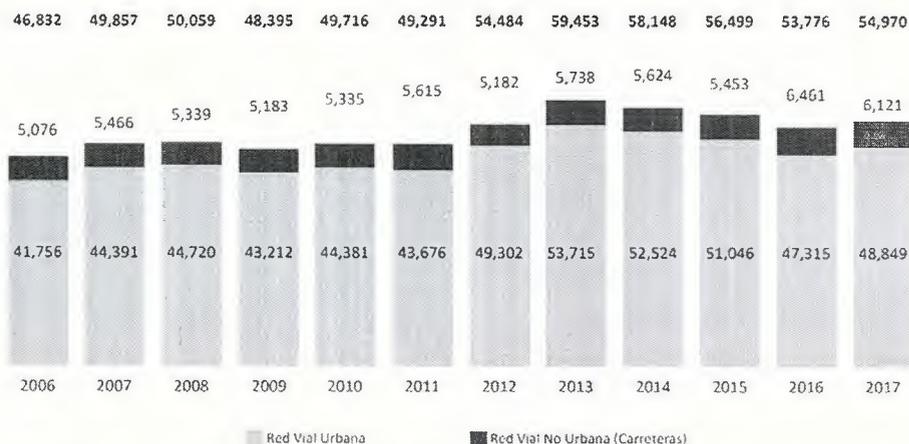
GRÁFICO N°2
ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE VEHÍCULOS DE SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE, SEGÚN DEPARTAMENTO
(Al III Trimestre 2015-2017)



Fuente: DIRPRCAR-PNP, Base SUTRAN.

Como se aprecia el departamento de Lima encabeza la relación de las regiones con la mayor cantidad de accidentes de tránsito, con 156 accidentes ocurridos durante el primer trimestre del 2017.

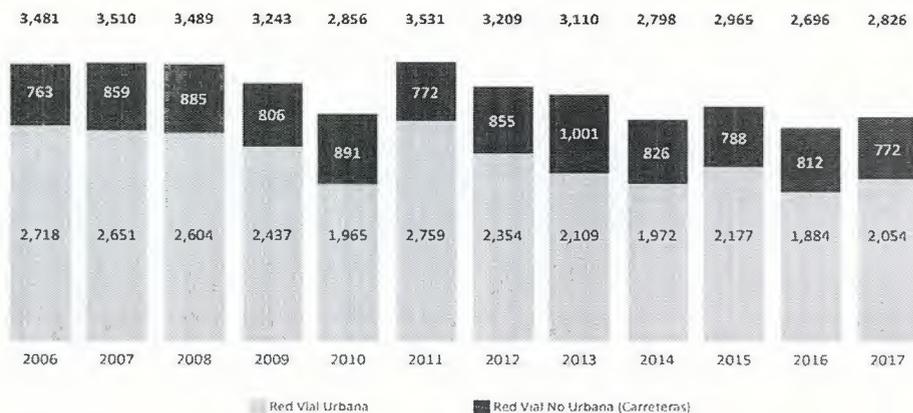
GRÁFICO N°3
HERIDOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO
(2006-2017)



Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística.

Elaboración: MTC – Secretaría del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Enero – diciembre 2017.

GRÁFICO N°4
MUERTOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO
(2006-2017)



Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística.

Elaboración: MTC – Secretaría del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Enero – diciembre 2017.

Como podemos establecer, los accidentes de tránsito representan un fenómeno social que debe ser atendido, solo en el último año perdieron la vida 2, 826 personas registradas en su mayoría en las vías urbanas. Asimismo, se han identificado las carreteras que concentran el mayor número de accidentes de vehículos de servicio de transporte terrestre en el departamento de Lima, al III trimestre del 2017.

CUADRO N°1
ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE VEHÍCULOS DE SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE EN EL DEPARTAMENTO DE LIMA
(Al III Trimestre del 2017)

CARRETERA	N° ACCIDENTES	%	% ACUMULADO
C. PANAMERICANA NORTE	56	35.9%	35.9%
C. PANAMERICANA SUR	50	32.1%	67.9%
C. CENTRAL LIMA - LA OROYA	38	24.4%	92.3%
C. SERPENTIN DE PASAMAYO	3	1.9%	94.2%
C. P. PATIVILCA - HUARAZ	2	1.3%	95.5%
C. HUAJRA - SAYAN	2	1.3%	96.8%
OTRAS	5	3.2%	100.0%
TOTAL	156	100.0%	

Fuente: DIRPRCAR-PNP, administrados, medios de comunicación
Elaboración: SGE – GEN – SUTRAN.

FOTOGRAFÍA N°3
ACCIDENTE EN LA VÍA SERPENTIN DE PASAMAYO



Fuente: Web: Accidentes producidos en Vía Serpentin de Pasamayo.

De la Concesión:

El serpentín de Pasamayo es parte de la red vial N° 5 tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte, entregada en concesión² al sector privado según contrato suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Sociedad Concesionaria NORVIAL S.A en enero de 2003, por un plazo de 25 años. Y por donde circulan cada año

² El Contrato de Concesión tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte, es el conjunto de documentación jurídica, técnica y financiera celebrada entre el Concedente y la Sociedad Concesionaria, el mismo que rige las relaciones entre la Sociedad Concesionaria y el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes, y Comunicaciones, durante la vigencia de la Concesión del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca, de la Carretera Panamericana Norte.

cerca de 2 millones de vehículos, de los cuales la gran mayoría son tráiler y buses.

En la vía PE1NA, conocida como el Serpentin de Pasamayo, circulan cada año cerca de 2 millones de vehículos, de los cuales la gran mayoría son tráiler y buses. A esta ruta de 22 kilómetros se le conoce como la curva del diablo debido a las 52 curvas que tiene la vía, además de la constante neblina que genera un pavimento húmedo. Estos factores generan una serie de accidentes que, si bien los principales motivos son factores humanos, así, luego del fatal accidente ocurrido a principios del presente año. Donde fallecieron 52 personas se suman otros 16 accidentes en los últimos 8 años.

FOTOGRAFÍA N°4
MAPA DE CONCESIÓN ANCÓN - PATIVILCA



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Concesiones.

Entonces, con 22 kilómetros de longitud y 52 curvas en su recorrido es una de las carreteras más peligrosas y riesgosas del país, es una vía considerada de alto riesgo por su sinuosidad y estrechez; sumada a los derrumbes de arena que invaden la pista, las zonas de neblina que por su densidad disminuyen la visibilidad, sumado a la imprudencia humana, el cansancio de los conductores y el exceso de velocidad, es que producen choques y caídas al precipicio con el trágico final de pérdidas humanas, según reportes del Ministerio de Transporte en los últimos dos años y lo

que va del año se registraron 11 accidentes. Así, en 2016, se registraron 8; y, en 2017, 3. En total, desde el 2010 se contaron 17 accidentes³.

En el lugar, del accidente ocurrido el 02 de enero de 2018, donde un bus de la empresa San Martín de Porres cayó a un abismo de 150 metros dejando víctimas mortales que superan las cincuenta personas luego de ser impactado por un tráiler, la Superintendencia de Transporte Terrestre, de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) realizó una inspección de campo recopilando algunas observaciones que detallan el estado regular de la señalización vertical, las marcas en el pavimento se encuentran en regular estado de conservación, presentando desgaste en algunos puntos, existen barreras de contención en algunos puntos del tipo semiflexibles (guardavías metálicos), tienen dimensiones mínimas y son inadecuadas para contener vehículos de alto tonelaje como los que circulan en la referida vía; además, se verificó la existencia de bolsas rellenas de arena que han sido colocadas como sistemas de contención improvisado, delineadores tipo balizas de concreto que se encuentran instalados son escasos y no tiene alumbrado público en la zona.

DATOS DE LA VÍA	
Nombre de la vía	Carretera Serpentin de Pasamayo
Tipo de vía	Red Vial Nacional de Código de Ruta PE-1NA
Característica de la vía	Tramo de recorrido sinuoso
Ente que administra la vía	NORVIAL S.A.
Tramo evaluado	Km 17+211 al km 19+211
Estado de la vía	En regular estado de conservación
Ancho de la calzada	8.00 metros
Ancho de carril	4.00 metros
Sentido de circulación	Doble sentido de circulación
Número de carriles	2 carriles (un carril por sentido de circulación)
Bermas laterales	No cuenta con bermas laterales
Tipo de pavimento	Asfalto
Cuneta	No tiene cuneta
Señalización horizontal (Marcas en pavimento)	Presenta señalización horizontal
Señalización vertical	Presenta señalización vertical
Delineadores	Presenta delineadores tipo balizas de concreto y tachas
Elemento de seguridad	Cuenta con guardavías no en todo el tramo
Poste de alumbrado público	No existen

Fuente: Informe de evaluación y propuesta de medidas correctivas para la seguridad vial – carretera Serpentin de Pasamayo, SUTRAN 2018.

³ Información obtenida de la web del Diario Gestión: <https://gestion.pe/peru/pasamayo-accidentes-ocurrieron-serpentin-ultimos-ochos-anos-224269>

Expertos en temas de transporte y seguridad vial coinciden en que existe un déficit de elementos de protección en el serpentín, aseguran que ambos lados de toda carretera deberían tener bermas de entre 50 centímetros y 1,20 m de ancho, según el tipo de la vía. Esto no ocurre en muchas zonas del serpentín; además, estar asfaltadas ya que ese espacio permite a los conductores salir de su carril por alguna emergencia y, así, corregir el rumbo.

FOTOGRAFÍA N°5
ACCIDENTE EN LA VÍA SERPENTIN DE PASAMAYO



Fuente: Web: Accidentes producidos en Vía Serpentin de Pasamayo.

Por ello, las auditorías de seguridad vial son herramientas importantes para identificar, los elementos relacionados con las secciones peligrosas o inseguras en la infraestructura vial, denominados puntos negros donde se producen mayor número de accidentes, así como los factores de colisiones y accidentes para minimizar la posibilidad de aparición de situaciones de riesgo que puedan implicar accidentes. Pero lo más importante no es la realización de las mismas, sino la implementación de las mejoras y recomendaciones, es decir, se busca asegurar que los usuarios de la vía serpentín de Pasamayo, sean expuestos a un mínimo de riesgo de accidente.

Cabe mencionar, que según lo establecido en el Numeral 1.5 Sección I del Contrato de Concesión Vial, tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte, el expediente técnico contiene una auditoría de seguridad vial, elaborado por The Danish Road Directorate en el año 1999 en la que concluye que en el serpentín de Pasamayo existen deficiencias en el sistema de seguridad vial y cuyas recomendaciones no fueron implementadas.

Así, con la implementación de las recomendaciones señaladas en las auditorías y/o inspecciones periódicas de carreteras, se asegura que todas las vías operen en sus máximas condiciones de seguridad, teniendo en cuenta la planificación, el proyecto, construcción de la obra, así como su mantenimiento. A partir de ello, podemos determinar los costos y beneficios que conlleva la implementación de las recomendaciones en pro de los usuarios:

ACTORES	COSTO	BENEFICIO
Usuarios		Protección de la vida y la salud de la población
Concesionaria de la red vial	Implementación de medidas de seguridad	Reducción de accidentes de tránsito, menor riesgo (reducción primas de seguros) y reparación de infraestructura por daños
Empresas de transporte terrestre		Reducción de accidentes de tránsito, menor costo de reparación y renovación de vehículos.
Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)	Estudios y procesos de fiscalización	Vías de transporte terrestre más seguras
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)	Estudios y procesos de supervisión	Reducción del índice de accidentes de tránsito
Ministerio del Interior (MININTER)	Implementación de estrategias para aumentar la seguridad	Reducción en gastos vinculados a atención de emergencias
Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)		Aumento en la satisfacción de los usuarios al tener vías más seguras

Fuente: Elaboración propia

A partir de todo lo desarrollado, la presente iniciativa legislativa promueve el fortalecimiento de la seguridad vial, aumenta la seguridad intrínseca y la calidad de protección de la red vial, para prevenir los accidentes de tránsito o minimizar sus efectos cuando tuviera lugar un hecho no deseado, en

beneficio de todos los usuarios; proteger la vida y la salud de las personas de tránsito, garantizar los derechos de todos los ciudadanos al utilizar vías de tránsito seguras. Como es el caso de la red vial N°5 tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la carretera panamericana norte y asegurando su intervención con aplicación a toda concesión, convenio o relación contractual temporal actual y futura aplicada en la mencionada vía.

Asimismo, encargar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en coordinación con el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Cargas y Mercancías dar solución a los constantes accidentes de tránsito ocurridos realizando auditorias periódicas de seguridad vial y estudios complementarios, estableciendo acciones temporales y definitivas para mejorar la seguridad vial en el sector serpentin de pasamayo de la red vial N°5 tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la carretera panamericana norte.

I. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación de la presente propuesta legislativa, no genera modificación alguna sobre la legislación legal vigente y no colisiona con Instituciones de otra naturaleza, por el contrario, conforme a los lineamientos establecidos en el manual de seguridad vial, se busca realizar estudios de viabilidad donde la seguridad del usuario es lo primordial.

II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, no irroga gasto adicional al erario nacional, toda vez, que representan acciones realizadas por los mismos funcionarios de los entes rectores en transporte y será de beneficio para proteger la vida de la población que transita por la red vial N° 5 tramo Ancón – Huacho- Pativilca de la Carretera Panamericana Norte, además de reducir los costos socioeconómicos que implican las víctimas mortales en los accidentes.

III. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa está alineada a la Política del Acuerdo Nacional en su Vigésima segunda Política de Estado “Desarrollo en infraestructura y vivienda” en su literal c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales.