



MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL, EL USO DE ESTABILIZACIÓN QUÍMICA EN LA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS NO PAVIMENTADAS Y PROYECTADAS A NIVEL NACIONAL, REGIONAL Y LOCAL CON EL PROPÓSITO DE CONTRIBUIR AL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA POBLACIÓN PROPORCIONÁNDOLES ACCESOS VIALES CUYO USO, CONSECUENTEMENTE, CONTRIBUIRÁ EN LA REDUCCIÓN DE LA POBREZA DE LOS PUEBLOS DEL PAÍS.

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Partido Nacional Perú Libre, a iniciativa del Congresista **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS**, ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:



I. FORMULA LEGAL

El Congreso de la República,

Ha dado la Ley siguiente:

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL, EL USO DE ESTABILIZACIÓN QUÍMICA EN LA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS NO PAVIMENTADAS Y PROYECTADAS A NIVEL NACIONAL, REGIONAL Y LOCAL CON EL PROPÓSITO DE CONTRIBUIR AL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA POBLACIÓN PROPORCIONÁNDOLES ACCESOS VIALES CUYO USO, CONSECUENTEMENTE, CONTRIBUIRÁ EN LA REDUCCIÓN DE LA POBREZA DE LOS PUEBLOS DEL PAÍS.

Artículo 1. Declaratoria de necesidad pública y preferente interés nacional.

Declárase de necesidad pública y preferente interés nacional, el uso de estabilización química en la construcción de vías no pavimentadas y proyectadas a nivel nacional, regional y local con el propósito de contribuir al desarrollo económico de la población, proporcionándoles accesos viales cuyo uso, consecuentemente, contribuirá en la reducción de la pobreza de los pueblos del país.

Artículo 2.- Razones en las que se sustenta la declaración de necesidad pública y preferente interés nacional.

- a) Permitir la conexión entre los productores, estudiantes, trabajadores de las distintas comunidades, centros poblados, caseríos y distritos que carecen de las vías de



comunicación adecuadas que les permitan el desarrollo de sus actividades académicas y laborales, así como a los productores agrarios, agropecuarios y agroindustriales, un adecuado y oportuno traslado de sus productos agrícolas a otros destinos para su comercialización.

- b) Contribuir y facilitar el dinamismo económico de los Caseríos, Centros Poblados, Distritos y Provincias de las regiones que adolecen de dicha deficiencia vial.
- c) Promover e impulsar el desarrollo socioeconómico de la población dotando a los pobladores de las localidades, de adecuadas vías de conectividad para eficiente y eficaz comercio de sus bienes primarios y secundarios vinculados a la agricultura, construcción, educación, salud, energía, comercio, desplazamiento entre otros.
- d) Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores para su desarrollo y crecimiento, armónico, pacífico, integral y productivo extendiendo dicho beneficio a sus grupos familiares.
- e) La Estabilización química de carreteras no pavimentadas en el Perú, tiene, entre sus ventajas comparativas, que permite que con el cloruro de calcio, que es económico y de aplicación básica, se proporcione una solución a corto plazo y que, además, pueda mantenerse en el mediano plazo en tanto se desarrollan las vías pavimentadas según presupuesto.

Artículo 3.- De la prioridad de las entidades nacionales y subnacionales pertinentes

Las entidades de ámbito nacional, los gobiernos regionales, gobiernos provinciales, gobiernos distritales; Comunidades, Centros Poblados, Caseríos u otros pertinentes, priorizarán y dispondrán la ejecución del referido proyecto, hasta su culminación y uso beneficioso. Para tal fin, realizarán las provisiones económico-presupuestarias correspondientes, destinadas a dicho propósito y que permitan su implementación en el corto plazo.

Lima, 24 de marzo de 2022.

MADEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Derecho Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Perú Libre
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

BERNARDO QUITO
SERNICENTO

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Luzinda Viquez Vela

ALEX FIGUEROA R.

VICTOR WILMA CEANA
DNI: 09647085

Pasión Durila A.

Paul Gutierrez Trezona

I. MARCO NORMATIVO

1. Constitución Política del Perú.

Artículo 2.- Derechos fundamentales de la persona Toda persona tiene derecho:

11. A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería.

DEL REGIMEN ECONOMICO

Artículo 23°.- El trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado, el cual protege especialmente a la madre, al menor de edad y al impedido que trabajan.

El Estado **promueve condiciones para el progreso social y económico, en especial mediante políticas de fomento del empleo productivo y de educación para el trabajo.**

Ninguna relación laboral puede limitar el ejercicio de los derechos constitucionales, ni desconocer o rebajar la dignidad del trabajador.

Nadie está obligado a prestar trabajo sin retribución o sin su libre consentimiento.

Artículo 24°.- El trabajador tiene derecho a una remuneración equitativa y suficiente, que procure, para él y su familia, el bienestar material y espiritual.

El pago de la remuneración y de los beneficios sociales del trabajador tiene prioridad sobre cualquiera otra obligación del empleador.

Las remuneraciones mínimas se regulan por el Estado con participación de las organizaciones representativas de los trabajadores y de los empleadores.

Artículo 58.- Economía Social de Mercado

La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, **servicios públicos e infraestructura.**

Artículo 59.- Rol Económico del Estado

El Estado estimula la creación de riqueza y **garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria.** El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad públicas.

El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

Artículo 60.- Pluralismo Económico

El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional.

La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal.

Artículo 188.- La descentralización es una forma de organización democrática y constituye una política permanente de Estado, de carácter obligatorio, que tiene como **objetivo fundamental el desarrollo integral del país.**



2. Vigésima Primera **Política de Estado**, denominada **Política de Desarrollo en infraestructura y vivienda¹** del Acuerdo Nacional, unidos para crecer.

Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.

Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: (a) elaborará un **plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones**, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; (b) otorgará un tratamiento especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión; (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**; (d) **edificará infraestructura local con participación de la población en su construcción y mantenimiento**. Asimismo, con el objetivo de desarrollar la vivienda, el Estado: (e) elaborará un plan nacional de vivienda y la normatividad necesaria para simplificar la construcción y el registro de viviendas en tiempo y costo, y permitir su densificación, abaratamiento y seguridad; (f) contribuirá a consolidar un sistema habitacional integrado al sistema económico privado, con el Estado en un rol subsidiario, facilitador y regulador; (g) apoyará a las familias para facilitar el acceso a una vivienda digna; (h) fomentará la implantación de técnicas de construcción masiva e industrializada de viviendas, conjuntamente con la utilización de sistemas de gestión de la calidad; (i) fomentará la capacitación y acreditación de la mano de obra en construcción; (j) fomentará el saneamiento físico legal, así como la titulación de las viviendas para incorporar a los sectores de bajos recursos al sistema formal; y (k) buscará mejorar la calidad de las viviendas autoconstruidas.

3. Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
4. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
5. Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.
6. **La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)²**, organización internacional cuya misión es diseñar mejores políticas para una vida mejor. Con el objetivo es promover políticas que favorezcan la prosperidad, la igualdad, las oportunidades y el bienestar para todas las personas.

"La OCDE desempeña un papel importante en la difusión de datos y la evaluación de los avances logrados en la erradicación de la pobreza y la desigualdad. Pone en

¹ <https://www.acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado%20%80%8b/politicas-de-estado-castellano/iii-competitividad-del-pais/21-desarrollo-en-infraestructura-y-vivienda/>

² <https://www.oecd.org/acerca/>



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **06** de **abril** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1605/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la Comisión de: **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

primer plano soluciones adecuadas para la mejora de la humanidad y de la infancia." Expresado por Kailash Satyarthi, Premio Nobel de la Paz. Activista.

Una mayor productividad y competitividad³ son necesarias para lograr mejores empleos y un progreso socioeconómico sostenible. La baja productividad total de los factores (PTF) así como los reducidos años de escolarización y la baja calidad de educación (analizados anteriormente) son los principales factores que explican la brecha de productividad laboral entre el Perú y los Estados Unidos.

Además, casi la mitad de todos los trabajadores peruanos participan en los dos sectores menos productivos del Perú: el sector agrícola y el sector de hostelería y comercio. El Perú necesita aumentar su diversificación económica hacia sectores donde las potenciales ganancias de productividad sean mayores, lo que puede contribuir a exportaciones con mayor valor agregado. En este contexto, son necesarias políticas de amplio espectro para fomentar la productividad y la competitividad. En concreto, acabar con el retraso en innovación requiere más y mejor investigación y desarrollo, así como una divulgación efectiva de los nuevos conocimientos. Con el fin de reducir los costos del transporte, el Perú debería diversificar los medios de transporte y mejorar los componentes "blandos" de la logística, tales como los trámites aduaneros y el uso de las tecnologías de la información y la comunicación en el sector del transporte. Por último, a pesar de las recientes mejoras emprendidas para reducir los trámites burocráticos y aumentar la competencia, todavía quedan avances pendientes en áreas tales como la ejecución de contratos y las cargas administrativas para las nuevas empresas.



II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1 ANTECEDENTES:

2.1.1. Infraestructura

El pilar de la Infraestructura se divide en tres categorías. Primero, mide el acceso efectivo a los tres servicios básicos con los indicadores de cobertura, el precio de la electricidad y la continuidad en la provisión de agua. Por otro lado, analiza el estado de la red vial, mediante la proporción de vías departamentales y vecinales que están pavimentadas o afirmadas. Por último, el ámbito de las telecomunicaciones se evalúa con los indicadores de acceso a internet fijo y acceso a telefonía e internet móvil. Como bien refiere el INCORE – Índice de Competitividad Regional elaborado por el Instituto Peruano de Economía.

Una obra vial bien planificada se traduce en a) reducciones de los costos operativos, proporcionando b) una mayor movilidad de personas, bienes y servicios; c) mejorando en tiempo y contaminación del ambiente, y en consecuencia d) brindando más impulso económico de las zonas por donde atraviesan. La red de carreteras permite satisfacer las necesidades básicas de i) educación, ii) trabajo, iii) alimentación y iv) salud; estas necesidades son las principales actividades de un país.

2.1.2. Seis formas de luchar contra la pobreza⁴

³ https://www.oecd.org/latin-america/countries/peru/Compilation_Executive_Summaries_CP_Peru_WEB_version_with_covers_ESP.pdf

⁴ Ayuda en Acción. <https://ayudaenaccion.org/blog/derechos-humanos/formas-luchar-contra-pobreza/#:~:text=La%20cooperaci%C3%B3n%20internacional%20o%20los,sus%20causas%20desde%20diversos%20frentes.>

Formas de luchar contra la pobreza, es i) Acabar con el hambre y la malnutrición, ii) Cobertura universal de la salud, iii) Adaptación al cambio climático, iv) Acceso universal a la educación de calidad, v) Aumentar la inversión en el desarrollo de regiones y comunidades empobrecidas, y vi) Atajar la desigualdad de género.

Pues dentro de estas seis formas de lucha frontal contra la pobreza, si bien varios aspectos son de nutrición adecuada, subsidio, acompañamiento, seguimiento y servicios de calidad para dar esta atención básica previa para el desarrollo económico y social de las familias del Perú.

Se hace prioritario el aumentar la inversión en el desarrollo de regiones y comunidades empobrecidas de los proyectos de desarrollo que son los mejores caminos para acabar con la pobreza. Este tipo de acciones tienen por objetivo atajar sus causas desde diversos frentes. Las poblaciones beneficiarias, haciéndoles partícipes desde el primer momento de su desarrollo, detectando sus necesidades y poniendo en marcha un exhaustivo plan con revisión de avance y seguimiento subraya la importancia en dar las oportunidades para su autodesarrollo familiar.

Hoy en día existe sin número de poblaciones desconectada no solo horas días de su distrito para tener información; y esto se debe a sus caminos, carreteras, vías pavimentadas y no pavimentadas. Pudiendo iniciar una corriente de turismo interno agradable con la naturaleza, el ecoturismo, la agricultura familiar deje de ser solo de autoconsumo a poder transportar en el tiempo oportuno sus productos, poder movilizarse a un trabajo, poder trasladarse a estudiar entre tantos temas de interés social y económico que puede hacer que la pobreza se reduzca con mayores oportunidades.



2.1.3. El impacto de la infraestructura sobre la pobreza: un enfoque de activos⁵

Para analizar el impacto de la infraestructura sobre la pobreza, es necesario identificar cuáles son las causas principales de las entradas y salidas de la pobreza. Luego, dentro de este contexto, se debe analizar cómo los distintos tipos de infraestructura intervienen en este fenómeno.

La identificación de las causas de las entradas y salidas de la pobreza requiere que el análisis de la pobreza se realice desde una perspectiva multidimensional (Chacaltana, 2006). Así, como se mencionó en la sección anterior, se debe reconocer las siguientes características de la pobreza (Chacaltana, 2006⁶): (i) la pobreza es heterogénea (no todos los pobres son iguales, ni necesitan lo mismo para salir de la pobreza); (ii) la pobreza es dinámica (muchos individuos entran y salen continuamente de esta situación); y, (iii) existen determinantes de corto plazo (pobreza transitoria) y de largo plazo (pobreza crónica) de la pobreza que deben ser combatidos con distintos tipos de políticas.

Un enfoque que permite analizar la pobreza desde una perspectiva multidimensional y que permite introducir la contribución de la infraestructura en la dinámica de la pobreza es el enfoque de activos desarrollado por Attanasio y Székely (2001)⁷. Este enfoque de la pobreza plantea que las salidas de la pobreza pueden ser explicadas por la acumulación de activos o por los incrementos en los retornos a los activos que tienen los pobres. Esta hipótesis se

⁵ Desarrollo de la infraestructura y reducción de la pobreza: el caso peruano. Universidad del Pacífico y CIES, Carlos Aparicio, Miguel Jaramillo, Cristina San Román. Setiembre 2011.

⁶ Chacaltana, J. (2006) "¿Se puede prevenir la pobreza?: hacia la construcción de una red de protección de los activos productivos en el Perú" CIES, 2006.

⁷ Attanasio, O. y Székely, M. (2001) "Portrait of the Poor: An assets-based Approach". Washington: Inter-American Development Bank.

concentra en una visión de la pobreza por ingresos, que es el concepto más utilizado actualmente en las discusiones de pobreza a nivel de los países de América Latina (Chacaltana, 2006 y Attanasio y Székely, 2001).

Según Attanasio y Székely (2001), el ingreso puede ser descompuesto en cuatro elementos cruciales: (i) el stock de activos que poseen los individuos para generar ingresos; (ii) la tasa de utilización de estos activos con el objetivo de obtener ingresos; (iii) el valor de mercado de estos activos; y, (iv) las transferencias que recibe el individuo que no están relacionadas a los activos en cuestión. Así, el ingreso familiar per cápita puede ser expresado de la siguiente manera:

$$y_i = \frac{\left[\sum_{j=1}^j \sum_{a=1}^l A_{a,i} R_{a,i} P_a \right] + \sum_{i=1}^k T_i}{n} \quad (1)$$

Donde y es el ingreso per cápita del hogar i , A es la variable que representa el stock del activo a perteneciente al individuo i , R es la variable que representa la tasa a la cual el activo a es utilizado por el individuo i , P es el valor de mercado de cada unidad del activo a , y T_i son las transferencias recibidas por cada individuo i . La variable j representa el número de individuos pertenecientes al hogar i que reciben ingresos, l es el número diferente de tipos de activos que posee el hogar, k es el número de individuos en el hogar que obtienen ingreso de transferencias o remesas, y n es el tamaño del hogar del individuo i .

De esta manera, la ecuación (1) mostraría los componentes de corto y largo plazo de la pobreza. Así, aquellos factores que modifiquen el nivel de T_i tendrán efectos de corto plazo sobre la reducción de la pobreza. Por el contrario, los factores que afecten el nivel de A , R y P tendrán efectos de largo plazo. Según estos autores, los programas sociales tradicionales estarían enfocados en el incremento de las transferencias T_i en una manera típicamente independiente de la capacidad del individuo para obtener ingresos (relacionada con A , R y P). Por otro lado, las políticas que permitan afectar A , R y P tendrán efectos más profundos y permanentes en la pobreza porque estos impactan sobre la capacidad de largo plazo que tienen los individuos de generar ingresos.

Además, los autores separan los tipos de activos en tres categorías: (i) capital humano, que son todas las habilidades necesarias para poder producir un bien o un servicio (años de educación formal y capacitaciones recibidas durante el trabajo); (ii) capital físico, referido al valor monetario de cualquier forma de activo financiero, tenencia de dinero, propiedad o stock de capital usado durante la producción; (iii) capital social, relacionado a un set de normas y redes sociales que facilitan la acción colectiva de los individuos (este último es mucho más difícil de cuantificar).

Así, las políticas sociales desarrolladas por el gobierno que contribuyen a incrementar el capital humano, físico y social pueden generar reducciones de la pobreza de largo plazo.

Por ejemplo, a través de programas de promoción de la educación o de provisión de crédito para la producción. Por otro lado, las políticas sociales pueden promover el incremento en la tasa de utilización de los activos (R) a través de programas de fomento del uso de los activos (A) a cambio de un beneficio económico. Otras políticas relevantes para eliminar la pobreza de largo plazo, se encuentran relacionadas al incremento del stock de capital de los hogares y a la eliminación de las restricciones que enfrentan los pobres para acumular o utilizar los activos que les permitan generar ingresos (A).



Según estos autores, es de vital importancia la eliminación de las restricciones que enfrentan los pobres para la acumulación de estos activos, en la medida que cualquier tipo de política que busque mejorar la capacidad de largo plazo para la generación de ingreso de los pobres estará sujeta a las restricciones que estos enfrenten para acumular dichos activos. Para Attanasio y Székely (2001), las principales restricciones que puede enfrentar un hogar se encuentran relacionadas con el ingreso, acceso a crédito y la incertidumbre generada por las asimetrías de información presentes en los mercados.

2.1.4. En qué parte de este análisis se ubicarían los distintos tipos de infraestructura⁵

Para responder esta pregunta, resulta necesario entender qué tipo de activo constituyen las diversas infraestructuras. Según Attanasio y Székely (2001), el capital físico del hogar que tienen los hogares puede dividirse en dos tipos: (i) capital físico privado, relacionado con la tenencia de vivienda (alquilada o propia) y tenencia de bienes duraderos (refrigerador, teléfono, radio, televisor, lavadora, entre otros); y, (ii) capital físico público, relacionado con el acceso a distintos bienes y servicios públicos dentro y fuera del hogar (agua, desagüe, telecomunicaciones, electricidad y transporte público). De esta manera, el stock de la infraestructura interviene en la consecución de ingresos del hogar, siendo esta un tipo de capital físico bajo este enfoque. Así, los distintos tipos de infraestructura a tomar en consideración en el marco de este estudio (telefonía, electricidad, agua y desagüe) funcionan principalmente como activos físicos que permiten que el hogar genere ingresos y tenga una mayor probabilidad de salir de la pobreza.

Es importante indicar que, bajo esta visión, la tenencia de teléfono (móvil o fijo) dentro del hogar puede ser vista tanto como capital físico privado (la tenencia del aparato que permite utilizar la red de telecomunicaciones) y público (el acceso al servicio de la red de telecomunicaciones). Esto sigue la misma lógica de la tenencia de cualquier tipo de electrodoméstico (capital físico privado) que utiliza el servicio de electricidad (capital físico público).

No obstante, bajo este enfoque, la infraestructura también puede desempeñar otros roles distintos a los de un capital físico. El acceso a los distintos tipos de infraestructura puede contribuir a eliminar ciertas restricciones que tienen los hogares para generar ingresos a través de sus activos (A). Por ejemplo, la presencia de telecomunicaciones puede generar una rápida coordinación con los proveedores o clientes de los hogares dedicados a la agricultura, eliminando las asimetrías de información de precios de los productos agrícolas (que pueden llevar a los agricultores inclusive a vender sus productos por debajo del costo, para no perder su cosecha)⁸

Asimismo, el acceso a los distintos tipos de infraestructura también puede incrementar la tasa (R) a la cual se utilizan los activos del hogar (A). Por ejemplo, el acceso a energía eléctrica puede permitir acelerar ciertos procesos de producción o el incremento en el número de horas disponibles para el trabajo (que se continúen realizando actividades productivas dentro del hogar en las noches).

Además, el acceso a la infraestructura puede contribuir a mejorar el capital humano de los hogares (A). Por ejemplo, el acceso a agua potable y desagüe dentro del hogar puede disminuir la probabilidad de ocurrencia de enfermedades y un incremento en el número de

⁸ Hallazgo de APOYO Consultoría (2010) en un estudio del impacto de las telecomunicaciones en zonas rurales del Perú.

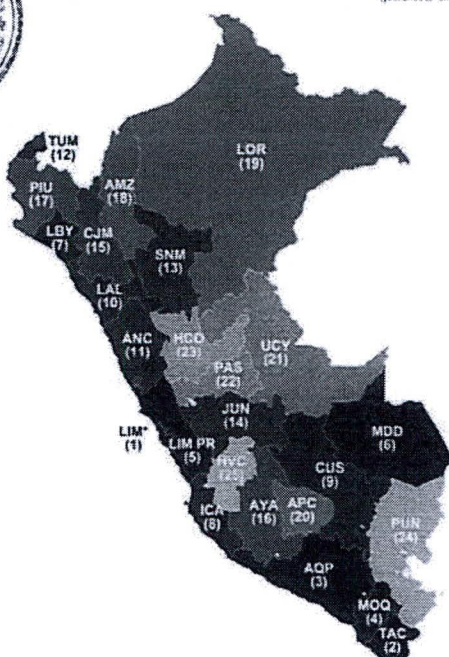
días que un trabajador puede laborar en el año⁹. Esto último incrementará la productividad del trabajador y su capacidad para generar ingresos aumentará.

Finalmente, el acceso a infraestructura puede permitir una disminución en los costos o gastos que enfrentan los hogares y que pueden ser trasladados a un incremento en el consumo corriente del hogar (combatiendo a la pobreza transitoria) o a la compra de una mayor cantidad de activos que le permitan generar ingresos en el futuro cercano (combatiendo la pobreza crónica). Por ejemplo, un hogar que cuenta con el servicio de agua potable ahorra con respecto a un hogar que compra agua potable de cisterna o de bidón (mucho más costosa)¹⁰. Así, estos ahorros pueden contribuir a la adquisición de una mayor cantidad de materia prima para la producción en el hogar (adquisición de activos A) o a incrementar el consumo en el corto plazo. El avance, ejecución y desarrollo es muy lento al compararlo contra la necesidad que se desea cubrir. (Gráfico 01 de INCORE). Existiendo una relación directa Región con pobreza y menor inventario de vías y accesos entre otros.



Infraestructura

(puesto entre 25 regiones, puntaje de 0 a 10)



Lima* (1)	
Tacna (2)	8.4
Arequipa (3)	7.8
Moquegua (4)	7.4
Lima Provincias (5)	6.0
Madre de Dios (6)	5.6
Lambayeque (7)	5.5
Ica (8)	5.5
Cusco (9)	5.3
La Libertad (10)	5.2
Ancash (11)	5.0
Tumbes (12)	4.8
San Martín (13)	4.6
Junín (14)	4.5
Cajamarca (15)	4.3
Ayacucho (16)	4.2
Piura (17)	4.1
Amazonas (18)	4.1
Loreto (19)	4.0
Apurímac (20)	3.8
Ucayali (21)	3.8
Pasco (22)	3.7
Huánuco (23)	3.3
Puno (24)	3.2
Huancavelica (25)	3.1

Gráfico 01 de INCORE – Índice de Competitividad Regional en INFRAESTRUCTURA elaborado por el Instituto Peruano de Economía (2021)

En algunas zonas rurales de nuestro país, en pleno siglo XXI, no cuentan ni siquiera con trocha carrozable, que faciliten a los agricultores transportar sus productos, realizando el traslado de sus productos en caballos y burros, y que además sirve para la comunicación de los pueblos alejados, y que vías no pavimentadas servirían para el incremento del desarrollo económico y social de los pueblos alejados. Como sabemos las carreteras son el enlace y eje de desarrollo entre los pueblos del Perú, principalmente las de penetración hacia los pueblos alejados y las áreas eminentemente agrícolas, por lo que es necesario la

⁹ Hallazgo de Ali y Pernia (2003), en un estudio que recopila la experiencia encontrada en varios países.

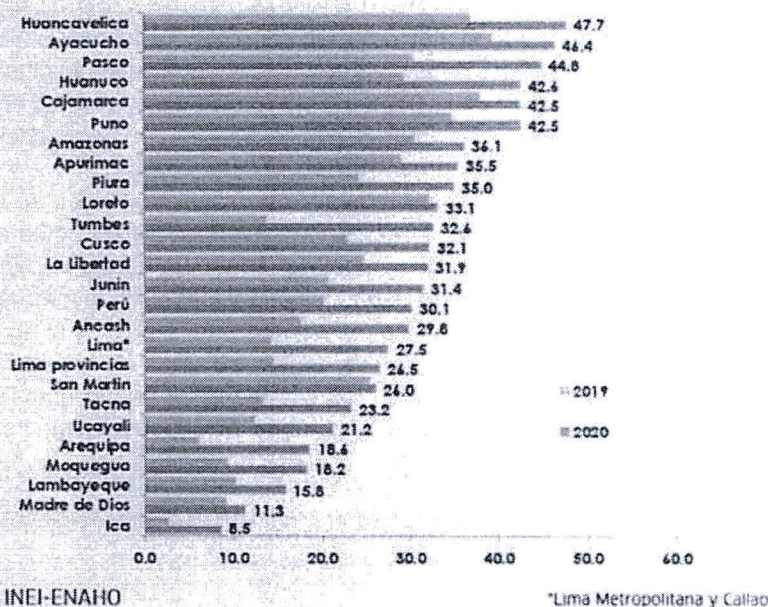
¹⁰ Hallazgo de UNDP (2004), en un estudio que recopila la experiencia encontrada en varios países subdesarrollados.

construcción vías inclusive No Pavimentadas, desde los caseríos, centros poblados hasta el Distrito, Provincia y/o Región, y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por intermedio de Pro Vías Descentralizado, como instituciones responsables de promover el desarrollo en los pueblos y obedeciendo a lineamientos de una política de mejoramiento de las vías de accesos. Sin tener presente la necesidad y su impacto en la pobreza; pudiendo reducirla desde varias aristas.

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú señala: "La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado". El artículo 10 de la Carta Magna prescribe que: "El Estado reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social, para su protección frente a las contingencias que precise la ley y para la elevación de su calidad de vida; en concordancia con los que prescribe los artículos 44 y 58 de la Constitución Política del Perú, precisando que el artículo 44 señala: "Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. (...)"; precisando que el artículo 58 de la Carta Magna señala: "La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de producción de empleo, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura."



POBLACIÓN EN SITUACIÓN DE POBREZA SEGÚN REGIONES 2019-2020 (en % de la población)



Fuente: INEI-ENAH0

IPE INSTITUTO PERUANO DE ECONOMÍA

ipe.org.pe

Gráfico 02 de Instituto Peruano de Economía- IPE – Población en situación de pobreza según regiones 2019-2020).

Quando nos referimos a pobreza y sus deficiencias; tenemos entre una de ellas a la carencia de infraestructura, como son el caso de Huancavelica, Ayacucho, Pasco, Huánuco, Cajamarca, Puno, Amazonas y otras regiones. Y se lo comparamos nuestro Grafico 1, que se refiere a la Infraestructura que tiene una relación directa con el Grafico 2, que se refiere a la población en situación de pobreza por Regiones. La mayor necesidad de infraestructura es requerida en regiones que se mantiene en niveles de pobreza con mas de 35% de su población. Por lo que de cada 3 habitantes, uno se encuentra en situación vulnerable en la región.

2.1.5. Situación de las Carreteras del Perú¹¹

Las carreteras como bien cito en sus memorias Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional quien manifestó con preocupación que el bajo el sistema de obra publica la brecha de pavimentar la red vial a nivel nacional solo se lograría en 203 años, 2 siglos para que el aparato estatal pueda tener las carreteras pavimentadas bajo el sistema de obra pública.

Infraestructura Vial Existente del SINAC, según departamento

(Clasificador de Rutas D.S.011-2016-MTC al 31 de julio 2021)

Kilómetros

DEPARTAMENTO	LONGITUD TOTAL	NACIONAL			Proyectada Nacional
		SUB TOTAL	Pavimentada	No Pavimentada	
TOTAL	175.589,3	27.045,6	22.535,1	4.510,6	1.960,3
Porcentaje (%)	100,0%	15,40%	12,83%	2,57%	



DEPARTAMENTAL			
SUB-TOTAL	Pavimento	No Pavimentada	Proyectada Departamental
27.951,0	4.262,4	23.688,6	4.590,8
15,92%	2,43%	13,49%	

VECINAL			
SUB-TOTAL	Pavimento	No Pavimentada	Proyectada Vecinal
120.592,7	2.781,6	117.811,0	105,4
68,68%	1,58%	67,09%	

Kilómetros Pendientes de Intervenir

Total a Intervenir	No Pavimentada	Proyectada Vecinal
152.666,7	146.010,2	6.656,5

Cuadro N.1 Elaboración Propia, sobre la base de SINAC a Julio 2021

¹¹ <https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2021/03/Carreteras-vff.jpg>

Son dos (2) siglos (203 años) que demoraría realizar las obras pendientes, dato que calculara Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional - AFIN, como parte de su evaluación en el año 2018, con un pendiente de 140,184 kilómetros de vías por pavimentar. Al 2021 la necesidad es de 152,666 kilómetros de vías pendientes de pavimentar con un 9% adicional del requerimiento al 2018, por lo que según su base de cálculo se requiere al año 2022 trabajar unos (222 años) para llegar a dar cumplimiento a lo que requiere las poblaciones en todas las vías que no cuentan con pavimentación a la fecha bajo el concepto o marco de obra pública. (Cuadro N.1)



Infraestructura Vial Pendiente SINAC, por departamento

Kilómetros				
	Vías No Pavimentadas	Porcentaje	Proyectadas Faltantes	Porcentaje
Total	146.010,2	100,00%	6.656,5	100,00%
Nacional	4.510,6	3,09%	1.960,3	29,45%
Departamental	23.688,6	16,22%	4.590,8	68,97%
Vecinal	117.811,0	80,69%	105,4	1,58%

Cuadro N.2 Elaboración Propia, sobre la base de SINAC a Julio 2021

El cuadro N.2 refleja la crisis que atraviesa el sector en lo referente a que las vías pendientes de pavimentar, después de haber mencionado en 222 años. Ese pendiente se encuentra en 81% en vías vecinales que son las que afectan directamente a Caseríos, Centros Poblados, Asociaciones etc. que son aquellas que sufren los efectos de no tener la movilidad, libertad de tránsito, igualdad de oportunidades y la imposibilidad de incluirse en el sistema económico como familia, alejándolos de la posibilidad de educación y servicios básicos. Por lo que la Descentralización.

La importancia de atender a las vías vecinales es que según los resultados de los Censos Nacionales 2017: XII Censo de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, fueron identificados **94 mil 922 centros poblados**, en el territorio nacional.

Se debe tener en cuenta que en la actualidad no se proyectan ni ejecutan obras que permitan mejorar la calidad de vida de los pobladores de Caseríos, Centros Poblados etc. que transitan hasta el lugar urbano o céntrico, en ese sentido, existe una brecha casi imperceptible como es la interconexión vial entre los distintos anexos, centros poblados, distritos y provincias para facilitar el traslado de los productos agrícolas, así como facilitar un adecuado tránsito de la población.

El presente proyecto de ley tendrá una alta rentabilidad social, ya que, con la ejecución de de vías de acceso a los distintos terrenos, mejorará la calidad de vida de cada familia dedicada a la agricultura, comercio, educación u otros mejorando la economía, su traslado adecuado y oportuno de cada poblador a distintas comunidades, caseríos, centros poblados, distritos y provincias de nuestro departamento, facilitaran el traslado de los productos o su desplazamiento, asimismo facilitaran el traslado de los niños y adolescentes a sus Instituciones Educativas en un menor tiempo, ya que en la actualidad los estudiantes para llegar a sus aulas educativas se trasladan caminando y utilizan varias horas para llegar a su centro de estudios.

Clasificación de las Carreteras, Clasificación por demanda. Las carreteras del Perú se clasifican, en función a la demanda en: Autopistas de Primera Clase, Autopistas de Segunda Clase, Carreteras de Primera Clase, Carreteras de Segunda Clase, Carreteras de Tercera Clase y Trochas Carrozables.

Siendo las trochas carrozables. Son vías transitables, que no alcanzan las características geométricas de una carretera, que por lo general tienen un IMDA menor a 200 veh/día. Sus calzadas deben tener un ancho mínimo de 4,00 m, en cuyo caso se construirá ensanches denominados plazoletas de cruce, por lo menos cada 500 m. La superficie de rodadura puede ser afirmada o sin afirmar. (Manual de Carreteras MTC- 2014) sin embargo siendo intervenidas sus efectos positivos para el desarrollo económico local sería de resultados inmediatos, con alternativas como es la de estabilización químicas adecuadas.

2.1.6. Estabilización química de carreteras no pavimentadas en el Perú y ventajas con cloruro de calcio¹².



Suelos. Definición

Desde el punto de vista de la ingeniería, suelo es el sustrato físico sobre el que se realizan las obras civiles, arquitectónicas, viales, etc. Para poder definir el comportamiento del suelo ante la obra que en él incide se consideran tres grupos de parámetros, que son:

- Los parámetros de identificación: La granulometría (distribución de los tamaños de grano que constituyen el agregado) y la plasticidad (la variación de consistencia del agregado en función del contenido en agua).
- Los parámetros de estado: La humedad (contenido en agua del agregado), y la densidad, referida al grado de compacidad que muestren las partículas constituyentes.
- Los parámetros estrictamente geo mecánicos: La resistencia al esfuerzo cortante, la deformabilidad o la permeabilidad.

Clasificación de los Suelos

Para clasificar los suelos existen diversos «Sistemas de Clasificación» entre los cuales tenemos: El Sistema Unificado de Clasificación de Suelos (SUCS), el American Association of State Highway Officials (AASHTO), el Sistema Británico (BS), entre otros. Los suelos se clasifican teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- La granulometría del suelo
- Los límites de Atterberg
- El contenido de materia orgánica.

Los suelos, en función a las dimensiones de las partículas o fragmentos que la componen (granulometría) se clasifican en altamente orgánicos (Turba), finos (Orgánicos, Limos y Arcillas) y gruesos (Arenas y gravas)¹³; basándose en la composición granulométrica, en el límite líquido y en el índice de plasticidad de un suelo; estos se clasifican en siete grupos.

La evaluación de cada grupo se hace por medio de su "Índice de Grupo", mediante esta clasificación divide los suelos en dos clases: una formada por suelos granulares y otra por suelos de granulometría fina, limo-arcillosos.

¹² Estabilización química de carreteras no pavimentadas en el Perú y ventajas comparativas del cloruro de magnesio (bischofita) frente al cloruro de calcio, Carlos Alberto Gutiérrez Montes (2010)

¹³ RICO RODRIGUEZ, Alfonso y DEL CASTILLO, Hermilio. La Ingeniería de Suelos en las Vías Terrestres; p. 94.

Los suelos granulares son aquellos que tienen 35%, o menos, del material fino que pasa el tamiz N° 200 (0.075 mm). Estos suelos forman los grupos A-1, A-2 y A-3. El grupo A-1, comprende las mezclas bien graduadas, compuestas de fragmentos de piedra grava, arena y material ligante poco plástico. Se incluyen también aquellas mezclas bien graduadas que no tienen material ligante; el grupo A-2, incluye una gran variedad de material granular que contiene menos del 35% de material fino; y, el grupo A-3, incluye las arenas finas, de playa y aquellas con poca cantidad de limo que no tengan plasticidad; este grupo además incluye las arenas de río que contengan poca grava y arena gruesa.

Por otro lado, los suelos finos limo arcillosos contienen más del 35% del material fino que pasa el tamiz N°200. Estos suelos constituyen los grupos A-4, A-5, A-6 y A-7. Pertenecen al grupo A-4, los suelos limosos y poco o nada plásticos, que tienen un 75% o más del material fino que pasa el tamiz N°200, además se incluyen en este grupo las mezclas de limo con grava y arena hasta en un 64%; el grupo A-5 está comprendido por material semejantes a los del anterior, pero que tienen un límite líquido elevado; el grupo A-6 lo conforma principalmente la arcilla plástica, pero se incluyen también las mezclas arcilloarenosas cuyo porcentaje de arena y grava sea inferior al 64%; y, el grupo A-7, lo conforman los suelos semejantes a los del A-6, con la diferencia de que son plásticos y sus límites líquidos son elevados.

Mejoramiento de Suelos

El mejoramiento de un suelo es un proceso que tiene por objeto aumentar su resistencia, su durabilidad, su insensibilidad al agua y otros aspectos relacionados con el fin perseguido. Entre los métodos para mejorar el suelo sobre el cual se asienta una carretera tenemos:



Cuadro N. 3. Métodos de mejoramiento de suelos

Métodos	Físicos	Confinamiento (suelos no cohesivos).
		Preconsolidación (suelos cohesivos).
		Mezclas (suelo con suelo).
		Vibroflotación.
	Químicos (Estabilizaciones)	Con cemento.
		Con asfalto.
		Con sal.
		Con cal.
		Con otras sustancias: (Sales como la Bischofita).
	Mecánicos	Compactación.

Cuadro N. 3 Fuente: La Ingeniería de Suelos en las Vías Terrestres, RICO RODRIGUEZ, Alonso y DEL CASTILLO, Hermilio, Editorial Limusa S.A., 1974, México.

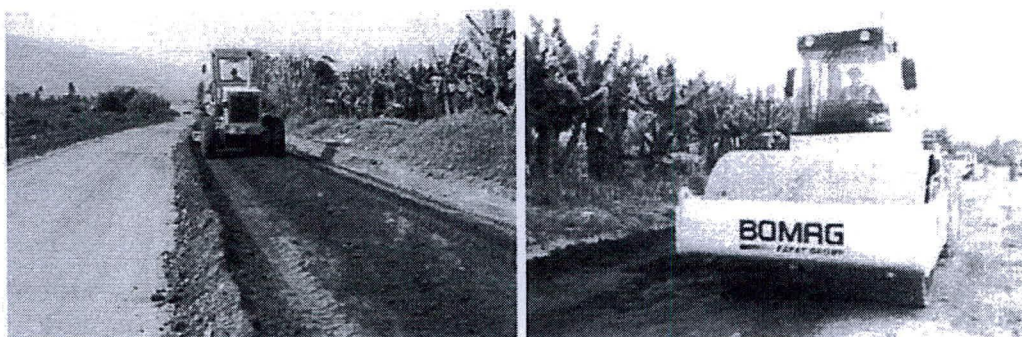
Los beneficios que ofrece la aplicación de cloruro de calcio (producto Quim. KD- 40) son los siguientes:

Vías con presentación similar al asfalto.

Eliminación de contaminación ambiental.
Seguridad de carga de transportes de carga y pasajeros.
Incremento de capacidad de soporte del suelo (CBR) en el tiempo.
Reducción del mantenimiento de las vías.
Maquinarias Requeridas para la Aplicación del QUIM KD-40

Las maquinarias requeridas para la aplicación de cloruro de calcio (producto Quim. KD-40) son los siguientes:

Motoniveladora
Cisterna de agua
Maquina compactadora



Procedimiento

El procedimiento general para seguirse para aplicar cloruro de calcio (producto Quim. KD-40) como agente estabilizador de las carreteras no pavimentadas; sugiere las siguientes etapas:

Escarificación del terreno
Humedecimiento del tramo
Primera dosificación del Quim. KD-40
Mezclado o batimiento del suelo con el producto.
Compactación.



Mantenimiento

Luego de la aplicación del producto, el mantenimiento recomendado depende de los resultados de la aplicación ya que cada suelo responde en forma diferente. En los casos de tránsito liviano, se recomienda reponer solo humedad (regado con agua). La adición del QUIM KD-40 es posterior y en dosis llamadas de mantenimiento: 1ª 1,5 Kg por m². Si bien es cierto que la permanencia del producto con los agregados es indeterminada, su pérdida se motiva cuando la carpeta permanece inalterable, salvo que esta se vea expuesta a una severa inundación u otra forma de fenómeno natural. El producto no se pierde por acción del medio ambiente. Por efecto del sol pierde agua, pero al humectarse con la garúa, neblinas costeras o un riego suave con agua recupera sus cualidades y evita la pérdida de finos. En los casos de pérdida fuerte de agregado, se recomienda su reposición según la gradación sugerida, así como la adición de Quim. KD-40 en la proporción original.

El calcio es la base del Cloruro Cálcico que normalmente se elabora mezclando caliza y ácido clorhídrico. **El resultado de este sencillo proceso es un compuesto que por su versatilidad es esencialmente útil para fenómenos tan distintos como son la estabilización de carreteras.** El cloruro de calcio se obtiene como un subproducto en forma de salmuera en algunos procesos industriales, aunque también se puede obtener de algunos arroyos y pozos naturales siendo la fuente más común el obtenido en la elaboración de

carbonato de sodio mediante procedimientos químicos. Según Manuel Mateos de Vicente¹⁴ **"el cloruro cálcico es uno de los agentes estabilizadores de suelos más económicos,** siendo usado, por los beneficios que reporta, tanto en la construcción de capas de sub-base y base para autopistas y carreteras, como en capas de rodadura de caminos ordinarios de tierra. El cloruro, debe advertirse, no convierte un suelo en un material con las características del suelo cemento, por ejemplo, sino que origina cambios en el suelo que son a veces intangibles, pero que mejoran la estabilidad de los pavimentos y reducen el coste de la conservación" **(La letra negrita y subrayado es nuestro)**

2.2 JUSTIFICACION DE LA DECLARACIÓN DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERES NACIONAL



Es preciso señalar que las vías habilitadas bajo el sistema de estabilización química apertura el desarrollo de vías vecinales en todo el país, representa un proyecto de importancia para la conectividad de los caseríos, centros poblados y anexos de cada distrito del Perú, siendo importante para la competitividad, desarrollo e integración regional, por lo que su ejecución es de necesidad pública e interés nacional, el cual permitirá al Estado brindar un adecuado servicio de movilidad del comercio, educación, agricultura, transporte de carga y pasajeros, ayudará a reducir la brecha en la infraestructura vial existente en los departamentos de nuestro país, brindará la conexión a las poblaciones rurales alejadas con fines de inclusión social y consecuentemente mejorará la economía de los pobladores, es decir como refiere el Centro de Comercio Exterior (CCEX) de la Cámara de Comercio, la Red Vial en el Perú está compuesta por 95 863 km y considera preocupante que solo el 16% se encuentre pavimentada (con una extensión de 15 496 km). El 84% restante se encuentra en estado afirmado o de trocha (con una extensión de 80 367 km), dándole solución es sinónimo de progreso y desarrollo.

En ese sentido, con el proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional el uso de estabilización química en la construcción de vías no pavimentadas y proyectadas a nivel nacional, departamental y vecinal para contribuir en el desarrollo económico local para reducir la pobreza para dinamizar a cada caserío, centro poblado, anexos y distritos, la misma que de aprobarse va alentar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego y el Ministerio de Economía y Finanzas la asignación de presupuesto para la ejecución que le traerán progreso, desarrollo y facilitaran los accesos entre las zonas urbanas y rurales. Asimismo, ayudará a reducir la brecha en infraestructura vial existente, mejorará las condiciones de transporte de carga y pasajeros, contando con una vía de comunicación terrestre, y con ella contribuir al desarrollo del comercio, transporte de sus productos y traslado de personas de los pobladores en cada lugar de difícil acceso del país, y contribuir al desarrollo y bienestar general de la población.

2.3 SECTORES BENEFICIADOS

Serán beneficiados más de 94 mil 922 centros poblados, en más de 1850 distritos en el territorio nacional del Perú.

¹⁴ MATEOS DE VICENTE, Manuel. "Efectos del cloruro cálcico en la estabilidad de las tierras"

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El proyecto de Ley por su naturaleza y alcances no genera gasto alguno al tesoro público, dado que es una norma declarativa, por el contrario, impulsa y favorece a la población, para su implementación económica que no requiere de mayor presupuesto, por cuanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como órgano ejecutor del Proyecto de Inversión Pública debe realizar las gestiones ante el Ministerio de Economía y Finanzas, priorizando que este proyecto se haga realidad. Lo que nos da, como un indicador a que se debe legislar con urgencia en esta materia, en estricto resguardo del interés del Estado, cuyo resultado beneficiara de manera positiva, en la mejora de la calidad de vida de la población dinamizara su economía. Del mismo modo, al declararse de necesidad pública e interés nacional el uso de estabilización química en la construcción de vías no pavimentadas y proyectadas a nivel nacional, departamental y vecinal para contribuir en el desarrollo económico local para reducir la pobreza, no se contraponen con competencias ni otros proyectos que el Gobierno Central, Regional, Provincial o Distrital tenga en sus bases de proyectos de inversión pública.



Las vías que sean habilitadas bajo el proceso de estabilización química, en el marco de la lucha contra la pobreza, vía de comunicación que facilitará la conectividad y facilitará la interconexión de centros poblados y que este tenga acceso vial a las redes rurales y distritales existentes, con la finalidad de elevar el nivel socioeconómico, mejorando la calidad de vida de la población y con especial prioridad de los caseríos, centros poblados, anexos y comunidades alejados.

IV. RELACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra relacionada con la Octava Política de Estado, denominada Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo.

La presente iniciativa legislativa, también se encuentra relacionada con la Décima Política de Estado, denominada Reducción de la pobreza, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas.

La presente iniciativa legislativa, se encuentra relacionada con la Décima Novena Política de Estado, denominada de desarrollo sostenible y gestión ambiental, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú.

La presente iniciativa legislativa se encuentra relacionada con la Vigésima Primera Política de Estado, denominada Política de Desarrollo en infraestructura y vivienda, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

Asimismo, se encuentra relacionada con Vigésima Tercera Sexta Política de Estado denominada "Política de desarrollo agrario y rural" que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a impulsar el desarrollo agrario y rural del país, que incluya a la agricultura, ganadería, acuicultura, agroindustria y a la explotación forestal sostenible, para fomentar el desarrollo económico y social del sector. Dentro del rol subsidiario y regulador del Estado señalado en la Constitución, promoveremos la rentabilidad y la expansión del mercado de las actividades agrarias, impulsando su competitividad con vocación exportadora y buscando la mejora social de la población rural.

Así, también se encuentra vinculada con la Vigésima Cuarta política de Estado denominada "Afirmación de un Estado eficiente y transparente" que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos.

V. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa no afecta ni contraviene ninguna norma de carácter constitucional, así como tampoco con otras leyes de menor rango, por cuanto su propósito es declarativo y tiene como finalidad priorizar la mejora de calidad de vida de la población en beneficio de su desarrollo económico local de las familias de Caseríos, Centro Poblados entre otros, por el contrario, consolida el rol protector del Estado conforme al mandato constitucional.

Asimismo, la presente iniciativa legislativa promueve la necesidad y urgencia de cumplir de parte del Estado y los organismos gubernamentales de integrar, comunicar y en el marco de descentralización, generar las mismas oportunidades de desarrollo de las poblaciones y los territorios del país.

La espera de atender diferentes vías de conexión a nivel vecinal que representa el 80% de la infraestructura pendiente de ser atendida; que debidamente habilitada y pavimentada es de dos siglos para culminar con los tiempos de obras pública. Pero desde la aplicabilidad es estabilización química no solo es rápido en su uso; sino adicionalmente económico.

Anexo N. 01 Infraestructura Vial Existente del SINAC, según departamento

Infraestructura Vial Existente del SINAC, según departamento

(Clasificador de Rutas D.S.011-2016-MTC al 31 de julio 2021)

Kilómetros

DEPARTAMENTO	LONGITUD TOTAL	NACIONAL			DEPARTAMENTAL ^{1/}			VECINAL ^{2/}		
		SUB TOTAL	Pavimentada	No Pavimentada	SUB-TOTAL	Pavimento	No Pavimentada	SUB-TOTAL	Pavimento	No Pavimentada
TOTAL	175.589,3	27.045,6	22.535,1	4.510,6	27.951,0	4.262,4	23.688,6	120.592,7	2.781,6	117.811,0
Porcentaje (%)	100,0%	15,40%	12,83%	2,57%	15,92%	2,43%	13,49%	68,68%	1,58%	67,09%
Amazonas	3.260,3	855,0	851,5	3,5	754,3	31,3	723,0	1.651,0	0,0	1.651,0
Ancash	10.743,7	1.885,9	1.435,5	450,4	1.223,0	526,7	696,4	7.634,7	117,7	7.517,0
Apurímac	8.129,1	1.284,0	1.013,5	270,5	1.290,8	9,1	1.281,8	5.554,3	11,6	5.542,7
Arequipa	10.214,1	1.493,0	1.214,5	278,5	1.739,5	977,9	761,7	6.981,5	576,5	6.405,0
Ayacucho	12.585,3	1.794,0	1.726,7	67,4	1.855,3	297,4	1.557,9	8.935,9	111,9	8.823,9
Cajamarca	14.718,2	1.740,1	1.519,5	220,6	888,8	31,8	857,0	12.089,4	67,4	12.022,0
Callao	52,1	45,2	45,2	0,0	6,9	5,2	1,7	0,0	0,0	0,0
Cusco	17.504,7	2.032,8	1.623,5	409,4	2.803,5	565,2	2.238,3	12.668,4	304,6	12.363,8
Huancavelica	8.244,3	1.446,3	1.187,8	258,5	2.002,3	21,3	1.981,0	4.795,7	0,7	4.795,1
Huánuco	7.873,9	1.313,5	914,0	399,4	772,4	16,7	755,8	5.787,9	61,4	5.706,5
Ica	3.646,2	697,3	683,3	14,1	743,1	48,9	694,1	2.205,8	182,2	2.023,6
Junín	11.995,4	1.783,5	1.061,6	721,9	1.125,2	76,7	1.048,5	9.086,6	239,6	8.847,2
La Libertad	8.808,0	1.262,2	954,6	307,6	1.941,2	106,4	1.834,8	5.604,7	160,5	5.444,2
Lambayeque	3.197,5	469,0	450,8	18,2	674,5	208,6	465,8	2.054,0	27,6	2.026,4
Lima	7.615,6	1.685,0	1.357,4	327,6	1.609,7	160,4	1.449,3	4.320,9	154,3	4.166,6
Loreto	893,6	128,9	88,6	40,3	320,7	97,2	223,6	443,9	19,1	424,8
Madre de Dios	2.015,0	399,3	399,3	0,0	340,0	2,3	337,6	1.275,6	6,4	1.269,4
Moquegua	2.933,2	470,3	470,3	0,0	906,9	117,6	789,3	1.556,0	108,5	1.447,5
Pasco	3.597,9	588,3	367,1	221,2	917,8	34,7	883,1	2.091,8	13,3	2.078,5
Piura	8.865,8	1.733,0	1.655,6	77,3	634,5	168,9	465,6	6.498,3	333,3	6.165,0
Puno	17.298,3	2.018,9	1.804,1	214,9	2.369,1	404,3	1.964,8	12.910,3	76,2	12.834,1
San Martín	5.250,3	824,0	769,6	54,5	965,5	191,6	774,0	3.460,7	2,2	3.458,5
Tacna	2.643,1	631,1	580,1	51,0	489,7	85,0	404,7	1.522,3	175,1	1.347,2
Tumbes	993,3	138,5	138,5	0,0	287,5	71,7	215,8	567,3	9,3	558,0
Ucayali	2.510,5	326,5	222,5	104,0	1.288,8	5,5	1.283,3	895,2	2,3	892,9

^{1/} Red Departamental, se actualizó producto de la sistematización de 23 Inventarios Viales Georeferenciados (exceptuando el departamento de La Libertad), a cargo de los Gobiernos Subnacionales y Provisas Descentralizado. Asimismo se incorporó la información proveniente de los Inventarios Vial Básico a cargo de la Dirección de Caminos entre los años 2011-2012 para 14 departamentos, y el año 2014 para los 10 departamentos restantes, según el D.S. N° 044-2011-MTC.

^{2/} Red Vecinal, incorpora vías vecinales "No Registradas", producto de la sistematización de 185 Inventarios Viales Georeferenciados Provinciales de la Red Vial Vecinal, a cargo de los Gobiernos Subnacionales y Provisas Descentralizado. Dichas vías están en proceso de formalización. Asimismo, se actualizó según el inventario vial vecinal realizado en el año 2017-2018 por la Dirección de Caminos para 03 departamentos: Piura, Huánuco y Cusco. Y los Inventarios Viales Participativos en 22 provincias del programa Planes Viales Provinciales Participativos (PATV)-PVD.

Fuente: PVD, PVD, DGPR y OGPP - 31 Jul 2021

Nota: Las cifras de longitud varían ligeramente por efectos de redondeo

Anexo N.02 Infraestructura de la Red Vial NACIONAL del SINAC, según departamento

Infraestructura de la Red Vial Nacional del SINAC, según departamento

(Clasificador de Rutas D.S.011-2016-MTC al 31 de julio 2021)
 (Kilómetros)

EXISTENTE POR TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA										
DEPARTAMENTO	PAVIMENTADA			NO PAVIMENTADA				TOTAL EXISTENTE	PROYECTADA	TOTAL 1/
	Asfaltada	Solución Básica	Sub Total	Afirmada	Sin Afirmar	Trocha	Sub Total			
TOTAL	15.154,6	7.380,5	22.535,1	2.919,8	643,0	947,7	4.510,6	27.045,6	1.960,3	29.006,0
AMAZONAS	324,9	526,6	851,5			3,5	3,5	855,0	31,9	886,9
ANCASH	899,6	536,0	1.435,5	427,7	3,5	19,2	450,4	1.885,9	66,3	1.952,3
APURIMAC	556,2	457,3	1.013,5	217,9	41,0	11,6	270,5	1.284,0	0,0	1.284,0
AREQUIPA	1.124,3	90,2	1.214,5	97,2	181,3		278,5	1.493,0	0,0	1.493,0
AYACUCHO	709,8	1.016,9	1.726,7	67,4			67,4	1.794,0	0,0	1.794,0
CAJAMARCA	1.038,7	480,8	1.519,5	160,2	47,3	13,1	220,6	1.740,1	0,0	1.740,1
CALLAO	45,2	0,0	45,2				0,0	45,2	1,5	46,7
CUSCO	1.043,8	579,7	1.623,5	331,7	74,2	3,5	409,4	2.032,8	404,9	2.437,8
HUANCAVELICA	365,2	822,6	1.187,8	166,8		91,7	258,5	1.446,3	0,0	1.446,3
HUÁNUCO	410,5	503,5	914,0	183,8	7,4	208,2	399,4	1.313,5	96,9	1.410,4
ICA	608,2	75,1	683,3	12,0		2,1	14,1	697,3	5,8	703,1
JUNÍN	791,9	269,7	1.061,6	292,7	68,9	360,2	721,9	1.783,5	49,0	1.832,5
LA LIBERTAD	634,4	320,2	954,6	240,9	5,2	61,5	307,6	1.262,2	86,5	1.348,7
LAMBAYEQUE	386,2	64,6	450,8	10,4	7,8		18,2	469,0	44,9	513,9
LIMA	1.083,2	274,3	1.357,4	241,6	68,2	17,8	327,6	1.685,0	110,7	1.795,8
LORETO	49,8	38,8	88,6	5,4		34,8	40,3	128,9	166,4	295,3
MADRE DE DIOS	399,3	0,0	399,3				0,0	399,3	457,7	857,0
MOQUEGUA	470,3	0,0	470,3				0,0	470,3	0,0	470,3
PASCO	238,8	128,4	367,1	186,3		34,8	221,2	588,3	0,0	588,3
PIURA	1.090,3	565,3	1.655,6	1,6	63,8	12,0	77,3	1.733,0	45,3	1.778,2
PUNO	1.306,9	497,2	1.804,1	121,2	74,5	19,2	214,9	2.018,9	23,8	2.042,7
SAN MARTÍN	711,2	58,4	769,6			54,5	54,5	824,0	193,9	1.018,0
TACNA	506,5	73,5	580,1	51,0			51,0	631,1	0,0	631,1
TUMBES	138,5	0,0	138,5				0,0	138,5	11,8	150,2
UCAYALI	221,2	1,3	222,5	104,0			104,0	326,5	163,0	489,5

Fuente: PUN

Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

1/ Las cifras de longitud varían ligeramente por efectos de redondeo.



Anexo N. 03 Infraestructura de la Red Vial DEPARTAMENTAL del SINAC, según departamento y provincia

Infraestructura de la Red Vial Departamental del SINAC, según departamento y provincia 1/
 (Clasificador de Rutas D S 011 2016-MTC al 31 de julio 2021)

(Kilómetros)

EXISTENTE POR TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA										
DEPARTAMENTO Provincia	PAVIMENTADA			NO PAVIMENTADA			Sub Total	Total	PROYECTADA	TOTAL 2/
	Asfaltada	Solución Básica	Sub Total	Afirmada	En Afirmar	Trocha				
TOTAL	3.539,1	723,3	4.262,4	16.279,9	3.455,3	3.953,4	23.688,6	27.951,0	4.590,8	32.541,8
AMAZONAS	31,3		31,3	21,6	478,7	222,7	723,0	754,3	20,1	774,4
BAGUA	5,9		5,9		26,5		32,4			32,4
BONGARA	0,2		0,2		26,4		26,6			26,6
CHACHAPOYAS	1,6		1,6	5,8	143,3	24,1	173,2			173,2
EDTA	0,9		0,9	0,2	128,4	157,1	286,6			286,6
UTCUBAMBA	1,1		1,1	17,8	119,3	41,7	178,1			178,1
ANCASH	526,7		526,7	673,4	0,5	22,6	696,4	1.223,0		1.223,0
AJLA	0,3		0,3	65,6			65,9			65,9
ANTONIO RAYMONDI	0,8		0,8	90,1			90,9			90,9
ASUNCIÓN	43,2		43,2	5,1			48,3			48,3
BOLOGNESI	4,5		4,5	49,9			54,4			54,4
CARHUAS	47,5		47,5	1,8			49,3			49,3
CARLOS FERMIN FITZCARRALD	6,7		6,7	1,9			8,6			8,6
HUARI	111,0		111,0	31,1			142,1			142,1
HUARMEY	41,7		41,7	8,2			49,9			49,9
HUAYLAS	66,4		66,4	26,9		28,3	121,6			121,6
OCROS	1,0		1,0	37,0			38,0			38,0
PALLASCA	63,5		63,5	75,4			138,9			138,9
REQUÍAZ	37,0		37,0	24,1			61,1			61,1
SANTA	57,8		57,8	108,4		0,1	166,3			166,3
UNSA	1,2		1,2	19,8			21,0			21,0
APURIMAC	9,1		9,1	1.246,6	28,9	6,2	1.281,8	1.290,8	153,3	1.444,1
ABANCAY	0,8		0,8	199,4		4,1	204,3			204,3
ANDAHUAYLAS	2,3		2,3	552,2		17,6	572,1			572,1
ANTABAMBA	2,4		2,4	162,5		16,2	181,1			181,1
AYMARACAS	0,5		0,5	202,0			202,5			202,5
CHINCHEROS	1,5		1,5	196,6			198,1			198,1
COTABAMBA	0,6		0,6	37,6			38,2			38,2
GRAN	0,5		0,5	145,3			145,8			145,8
AREQUIPA	568,6	409,3	977,9	226,8	435,9	99,0	761,7	1.739,5	34,1	1.773,7
AREQUIPA	169,4		169,4	34,2	125,2	10,1	294,7			294,7
CARAVELI	96,6	45,3	141,9	26,6	31,3	17,8	176,6			176,6
CASTILLA	94,9	153,6	248,5	2,1	32,0		283,6			283,6
CAYLAMA	113,0	109,8	222,8	50,9	251,9	25,6	436,2			436,2
CONDOSUYOS	28,0	100,1	128,1		15,5		143,6			143,6
LA UNIÓN	44,7		44,7	133,0		14,7	292,4			292,4
AYACUCHO	30,7	268,7	299,4	1.482,3	75,6		1.557,9	1.855,3	96,1	1.951,5
CANALLO	1,7		1,7	172,8			174,5			174,5
HUAMANGA				45,7			45,7			45,7
HUANCA SANCOS	2,8		2,8	68,5			71,3			71,3
HUANTA	11,1		11,1	91,4	25,7		128,2			128,2
LA MAR	1,6	174,5	176,1	167,4			343,5			343,5
LUCANAS	2,6	19,9	22,5	629,3			651,8			651,8
PARINACOCAS	1,1	91,6	92,7	120,7			214,4			214,4
PAUCAR DEL SARA SARA	6,5	23,8	30,3	12,9			43,2			43,2
SUCRE	0,3		0,3	154,6			154,9			154,9
VICTOR FAJARDO	0,1		0,1	79,5			79,6			79,6
VILCASHUAMAN	1,0		1,0	121,8			122,8			122,8
CAJAMARCA	31,8		31,8	553,6	266,4	37,0	857,0	888,8	16,4	905,2
CAJABAMBA				52,3	58,1		110,4			110,4
CAJAMARCA				43,1	121,3	28,1	202,5			202,5
CELENDIN	1,7		1,7	552,1	25,0		577,1			577,1
CHOTA	0,3		0,3	9,4	43,3		52,7			52,7
CONSUMAZA	0,7		0,7	67,7	14,7		82,4			82,4
GUTERVO				8,5	4,9		13,4			13,4
HUALGAYOC				149,1	23,5		172,6			172,6
SAN MARCOS				7,8			7,8			7,8
SAN MIGUEL	12,0		12,0	181,6	21,6	8,0	211,6			211,6
SAN PABLO	19,9		19,9	6,1	0,1		26,1			26,1
SANTA CRUZ	1,0		1,0	1,5	22,0		23,5			23,5
CALLAO	5,2		5,2		1,7		1,7	6,9		6,9
CALLAO	5,2		5,2		1,7		1,7	6,9		6,9



MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
 "Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CUSCO	565,2	565,2	2.135,4	26,3	76,6	2.238,3	2.803,5	251,6	3.055,1
ACOMAYO	63,1	63,1	39,3			63,1	63,1		126,2
ANTA	12,6	12,6	14,6			12,6	12,6		25,2
CALCA	73,6	73,6	174,4			73,6	73,6		147,2
CANAS	82,9	82,9	10,3			82,9	82,9		165,8
CANCHIS	8,6	8,6	157,1			8,6	8,6		17,2
CHUMBIWILGAS	83,9	83,9	123,7			83,9	83,9		167,8
CUSCO	17,9	17,9	19,6			17,9	17,9		35,8
ESPIRITU SANTO	24,8	24,8	117,4			24,8	24,8		49,6
LA CONVENCIÓN	23,5	23,5	661,1	(8,3)	76,6	23,5	23,5		47,0
PATATE	161,8	161,8	321,4	(1,5)		161,8	161,8		323,6
PAUCARTAMBO	28,3	28,3	295,6			28,3	28,3		56,6
QUISPICANCHI	9,9	9,9	170,8			9,9	9,9		19,8
URUBAMBA	2,2	2,2	47,9			2,2	2,2		4,4
HUANCAVELICA	21,3	21,3	1.605,9	126,1	249,0	1.981,0	2.002,3		2.002,3
ACOBAMBA	0,2	0,2	72,4	(1,3)	85	0,2	0,2		0,4
ANDARAFES	1,4	1,4	204,9			1,4	1,4		2,8
CASTROVIRREYNA	0,4	0,4	68,3			0,4	0,4		0,8
CHURCAMPA	10,4	10,4	97,9	23,9	24,0	10,4	10,4		20,8
HUANCAVELICA	3,9	3,9	388,0	23,9	180,0	3,9	3,9		7,8
HUAYTARA	1,4	1,4	376,3	36,1	97,4	1,4	1,4		2,8
TAYACAJA	4,2	4,2	388,6	33,5	10,7	4,2	4,2		8,4
HUANUCO	16,7	16,7	510,4	72,5	172,8	755,8	772,4	21,1	793,6
DOS DE MAYO	0,9	0,9	51,2	0,0		0,9	0,9		1,8
HUACABAMBA	-	-	44,8			-	-		-
HUANALISE	4,1	4,1	60,1	49,1	51,5	4,1	4,1		8,2
HUANUCO	11,2	11,2	84,1	5,0	9,4	11,2	11,2		22,4
LAURICOCHA	0,9	0,9	169,9	19,1		0,9	0,9		1,8
MARAFION	-	-	12,4			-	-		-
PACHITEA	-	-	22,6	2,9		-	-		-
PUEBLO INCA	-	-	6,1		50,1	-	-		-
YAROWILCA	-	-	15,8			-	-		-
ICA	48,9	48,9	229,3	83,9	381,0	694,1	743,1	36,3	779,4
CHINCHA	22,4	22,4	25,2	12,7	25,8	22,4	22,4		44,8
ICA	8,5	8,5	43,1	10,0	125,1	8,5	8,5		17,0
MAZDA	11,1	11,1	77,4			11,1	11,1		22,2
PAJARA	8,9	8,9	24,3			8,9	8,9		17,8
PISCO	-	-	-		22,8	-	-		-
JUNIN	76,7	76,7	828,7	86,9	132,9	1.048,5	1.125,2	40,7	1.165,9
CHANCHAMAYO	1,3	1,3	38,9	21,7	14,1	1,3	1,3		2,6
CHUPACA	-	-	6,1	4,5		-	-		-
CONCEPCION	0,3	0,3	79,8	17,0	45,4	0,3	0,3		0,6
HUANCAJO	5,7	5,7	378,6			5,7	5,7		11,4
JAJA	38,2	38,2	78,5		73,0	38,2	38,2		76,4
JUNIN	20,8	20,8	165,7			20,8	20,8		41,6
SATIPO	-	-	68,9	14,2	6,9	-	-		-
TARMA	7,9	7,9	64,6	12,0		7,9	7,9		15,8
YALU	5,7	5,7	91,9			5,7	5,7		11,4
LA LIBERTAD	92,0	14,4	106,4	1.356,1	297,5	1.834,8	1.941,2	237,8	2.179,0
ASCOPE	64,7	64,7	44,2			64,7	64,7		129,4
BOLIVAR	0,8	0,8	56,3	115,6	43,0	0,8	0,8		1,6
CHEPEN	4,6	4,6	1,2		15,5	4,6	4,6		9,2
GRAN CHIMU	0,2	0,2	166,9	1,0		0,2	0,2		0,4
JULCAN	-	-	149,7	27,0		-	-		-
OTUSCO	5,8	5,8	269,1	10,4		5,8	5,8		11,6
PATAZ	0,2	14,4	242,3	172,8	44,8	0,2	0,2		0,4
SANCHEZ CARBON	-	-	56,9		24,6	-	-		-
SANTIAGO DE CHUO	0,4	0,4	150,9	32,8	40,6	0,4	0,4		0,8
TRUJILLO	11,4	11,4	43,7			11,4	11,4		22,8
YRU	4,1	4,1	152,6			4,1	4,1		8,2
LAMBAYEQUE	208,6	208,6	92,6	84,5	288,7	465,8	674,5	3,2	677,6
CHICLAYO	111,0	111,0	39,9		36,7	111,0	111,0		222,0
FERREÑAFE	40,3	40,3	4,1	130,9	11,6,3	40,3	40,3		80,6
LAMBAYEQUE	57,3	57,3	49,2	8,2	127,1	57,3	57,3		114,6
LIMA	160,4	160,4	1.332,0	91,9	25,3	1.449,3	1.609,7	121,2	1.730,9
BARRANCA	22,0	22,0	27,9			22,0	22,0		44,0
CANETE	28,1	28,1	29,3	3,4		28,1	28,1		56,2
CAJATAMBO	-	-	69,7		25,0	-	-		-
CANTA	2,2	2,2	140,1			2,2	2,2		4,4
HUARAL	2,5	2,5	184,3			2,5	2,5		5,0
HUAROCHE	25,3	25,3	161,0	19,9		25,3	25,3		50,6
HUAYRA	13,4	13,4	165,8			13,4	13,4		26,8
LIMA	45,3	45,3	23,8			45,3	45,3		90,6
YAUYES	11,6	11,6	361,0	64,6	3,4	11,6	11,6		23,2
LORETO	97,2	97,2	196,4	27,2	223,6	320,7	1.616,5	1.937,3	
ALTO AMAZONAS	-	-	18,7		1,1	-	-		-
DATEN DEL MARAÑON	-	-	151,2			-	-		-
LORETO	-	-	18,4			-	-		-
MAYNAS	97,2	97,2	17,4			97,2	97,2		194,4
REQUENA	-	-	17,4			-	-		-
MADRE DE DIOS	2,3	2,3	157,4	92,9	87,4	337,6	340,0	871,5	1.211,5
MANU	0,2	0,2	70,1	18,7	10,9	0,2	0,2		0,4
TAYUAMAYO	-	-	91,9		3,4	-	-		-
TAMBOPATA	1,8	1,8	63,4	17,1	1,3	1,8	1,8		3,6



Anexo N. 04 Infraestructura de la Red Vial VECINAL del SINAC, según departamento y provincia

Infraestructura de la Red Vial Vecinal del SINAC, según departamento y provincia 1/
(Clasificador de Rutas D.S. 011-2016-MTC al 31 de julio 2021)
(Kilómetros)

EXISTENTE POR TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA											PROYECTADA	TOTAL 2/
DEPARTAMENTO	PAVIMENTADA			NO PAVIMENTADA				Total				
Provincia	Asfaltada	Solución Blanca	Sub Total	Alfameda	Sin Alfamar	Trocha	Sub Total					
Total general	2.582,0	199,7	2.781,6	28.393,1	31.270,2	58.237,8	117.811,0	120.592,7	105,4	120.698,1		
AMAZONAS				923,7	518,3	209,1	1.651,0	1.651,0		1.651,0		
BAGUA				157,34	0,79	52,35	210,48	210,48		210,48		
BONGARA				67,67	19,15	6,01	93,03	93,03		93,03		
CHACHAPOYAS				251,14	157,37	84,55	493,06	493,06		493,06		
CONDORCANQUI				8,00	4,18		12,18	12,18		12,18		
LUYA				187,56	11,07	46,45	245,08	245,08		245,08		
RODRIGUEZ DE MENDOZA				42,29	43,02	13,68	98,99	98,99		98,99		
UTCUBAMBA				209,46	282,73	6,04	498,23	498,23		498,23		
ANCASH	117,7		117,7	1.297,9	1.770,1	4.449,0	7.517,0	7.634,7		7.634,7		
AJAJ				10,15		129,06	139,21	139,21		139,21		
ANTONIO RAYMONDI				7,64	2,26	66,97	76,87	76,87		76,87		
ASUNCION	0,37		0,37	28,97	54,96	5,51	89,44	89,44		89,44		
BOLOGNESI	11,76		11,76	345,02	167,98	72,65	585,65	597,41		597,41		
CARHUAZ	14,13		14,13	70,17	173,79	90,59	334,55	348,68		348,68		
CARLOS FERMIN FITZCARRALD				49,58	69,79	12,63	132,01	132,01		132,01		
CASMA	32,15		32,15	18,65	225,75	163,05	407,45	439,59		439,59		
CORONGO					79,35	117,08	196,43	196,43		196,43		
HUARAZ	12,28		12,28	89,28	195,07	520,41	804,76	817,04		817,04		
HUARI	5,37		5,37	64,41	264,02	347,90	676,33	681,70		681,70		
HUARMEY	9,53		9,53		2,38	197,60	199,98	209,51		209,51		
HUAYLAS				340,75	92,31	90,77	523,83	523,83		523,83		
MARISCAL LUZURIAGA				2,22		217,02	219,24	219,24		219,24		
OCROS				24,72	8,99	209,11	242,82	242,82		242,82		
PALLASCA				40,96	194,41	190,56	425,93	425,93		425,93		
POMABAMBA				51,36	27,07	119,41	197,84	197,84		197,84		
RECUAY				52,65	20,78	530,48	603,91	603,91		603,91		
SANTA	29,33		29,33	93,52	59,20	414,20	566,92	596,25		596,25		
SHUAS				7,84		456,67	464,51	464,51		464,51		
YUNGAY	2,76		2,76		132,00	497,35	629,35	632,10		632,10		
APURIMAC	11,6		11,6	936,4	2.079,7	2.526,6	5.542,7	5.554,3		5.554,3		
ABANCAY	3,61		3,61		196,23	377,89	574,12	577,73		577,73		
ANDAHUAYLAS				314,81	399,46	550,16	1.264,43	1.264,43		1.264,43		
ANTABAMBA	3,05		3,05	54,25	400,98	247,11	702,34	705,39		705,39		
AYMARAS	4,64		4,64	283,72	434,96	588,26	1.306,94	1.311,59		1.311,59		
CHINCHEROS				195,55	209,68	171,41	576,64	576,64		576,64		
COTABAMBA				82,14	122,13	364,85	569,12	569,12		569,12		
GRAU	0,33		0,33	5,91	316,28	226,88	549,08	549,41		549,41		
AREQUIPA	516,1	60,4	576,5	1.393,7	1.950,2	3.061,1	6.405,0	6.981,5	7,6	6.989,2		
AREQUIPA	321,77		321,77	284,31	445,43	212,34	942,08	1.263,85		1.263,85		
CAMAÑA	10,30		10,30	89,64	8,48	258,17	356,29	366,59		366,59		
CARAVELI	14,45		14,45	276,50	170,70	482,79	929,99	944,44		944,44		
CASTILLA	11,67		11,67	65,02	10,72	622,47	698,21	709,88		709,88		
CAYLLOMA	109,63		109,63	376,71	991,78	458,04	1.826,52	1.936,16	7,64	1.943,80		
CONDESUYOS	7,40		7,40	268,63	322,98	287,34	878,94	886,35		886,35		
ISLAY	40,84		40,84	18,28	0,11	211,96	230,34	271,15		271,15		
LA UNION		60,41	60,41	14,61		528,04	542,65	603,06		603,06		
AYACUCHO	19,6	92,1	111,9	1.862,6	2.760,4	4.260,9	8.823,9	8.935,9	9,0	8.944,9		
CANGALLO				48,37	98,38	234,87	381,62	381,62		381,62		
HUAMANGA	4,65		4,65	503,90	122,88	740,13	1.366,91	1.371,76		1.371,76		
HUANCA SANCOS				23,25	9,43	357,21	389,89	389,89		389,89		
HUANTA	12,45		12,45	315,25	653,65	75,15	1.044,05	1.056,50		1.056,50		
LA MER				212,97	65,79	443,78	722,54	722,54		722,54		
LUCANAS				90,56	961,37	531,09	1.583,01	1.583,01	4,79	1.587,80		
PARINACOCAS	0,39		0,39	214,09	508,69	381,87	1.104,65	1.105,04		1.105,04		
PAUCAR DEL SARA SARA		92,29	92,29	37,07	10,08	289,18	336,32	428,61		428,61		
SUCRE	0,62		0,62	87,05	111,41	397,88	596,35	596,97		596,97		
VICTOR FAJARDO	0,83		0,83	110,09	211,61	351,46	673,16	673,99	4,24	678,23		
VILCASHUAMAN	0,50		0,50	220,03	7,12	358,26	625,41	625,91		625,91		
CAJAMARCA	67,4		67,4	4.285,5	2.393,1	5.343,3	12.022,0	12.089,4	23,9	12.113,3		
CAJABAMBA				122,20	184,57	199,41	506,18	506,18	8,48	514,66		
CAJAMARCA				722,67	109,53	1.193,79	2.025,99	2.025,99	15,44	2.041,43		
CELENDIN	1,81		1,81	594,49		455,39	1.049,88	1.051,69		1.051,69		
CHOTA				385,69	55,07	531,49	972,25	972,25		972,25		
CONTUMAZA				82,57	79,50	392,61	554,68	554,88		554,88		
CUTERVO				356,92	79,88	468,71	905,51	905,51		905,51		
HUALGAYOC				141,14	110,79	260,49	512,42	512,42		512,42		
JAEN	24,59		24,59	689,11	513,23	113,39	1.295,73	1.320,31		1.320,31		
SAN IGNACIO	1,59		1,59	562,83	559,55	430,66	1.553,04	1.554,63		1.554,63		
SAN MARCOS				23,19	166,82	372,21	562,22	582,22		582,22		
SAN MIGUEL	14,79		14,79	180,77	495,11	147,34	823,22	838,01		838,01		
SAN PABLO	21,58		21,58	123,52	1,74	288,64	413,90	435,46		435,46		
SANTA CRUZ	3,04		3,04	320,44	17,30	489,00	826,74	829,78		829,78		



CUSCO	304,6		304,6	3.451,6	2.205,5	6.706,6	12.363,8	12.668,4	12,4	12.680,8
ACOMAYO	28,62		28,62	49,43	49,90	368,65	466,18	494,81		494,81
ANTA	13,44		13,44	14,36	178,62	558,40	749,36	762,62		762,62
CALCA	72,29		72,29	115,15	201,50	486,30	803,35	875,64		875,64
CANAS	26,23		26,23	395,34	361,35	93,33	850,02	876,24	8,40	884,65
CANCHIS	14,91		14,91	161,16	31,47	419,42	612,04	626,95		626,95
CHUMBIVILCAS	23,27		23,27	651,78	170,36	620,11	1.442,25	1.465,52		1.465,52
CUSCO	62,08		62,08	272,57	8,29	100,00	380,86	442,94		442,94
ESPINAR	6,03		6,03	187,33	542,64	269,12	999,09	1.005,12		1.005,12
LA CONVENCION	9,45		9,45	900,95	526,92	1.604,36	2.932,23	2.941,68		2.941,68
PARURO	1,41		1,41	251,59	73,88	322,84	648,31	649,72	4,00	653,72
PAUCARTAMBO	3,34		3,34	230,55	24,51	870,30	1.125,36	1.128,70		1.128,70
QUISICANCHI	27,82		27,82	44,69		1.007,75	1.052,44	1.080,26		1.080,26
URUBAMBA	15,72		15,72	176,71	35,69	89,85	302,26	317,98		317,98
HUANCAYELICA	0,7		0,7	934,2	1.746,6	2.114,3	4.795,1	4.795,7		4.795,7
ACOBAMBA				39,20	300,97	88,11	408,28	408,28		408,28
ANGARAES				42,16	47,48	401,18	430,82	490,62		490,62
CASTROVIRREYNA				245,40	102,89	99,58	447,87	447,87		447,87
CHURCAMPA				56,07	279,37	333,76	669,20	669,20		669,20
HUANCAYELICA				119,09	53,67	695,13	867,89	867,89		867,89
HUAYTARA				25,68	46,13	378,72	450,53	450,53		450,53
TAYACAJA	0,66		0,66	408,55	916,11	137,81	1.460,47	1.461,13		1.461,13
HUANUCO	39,1	42,3	81,4	1.989,6	1.499,0	2.217,9	5.706,5	5.789,3	1,3	5.789,3
AMBO	3,87		3,87	204,41	288,06	191,52	683,99	687,86		687,86
DOS DE MAYO	8,51		8,51	32,40	171,74	88,46	292,60	301,11		301,11
HUACAYBAMBA	0,04		0,04			45,86	45,86	45,90		45,90
HUAMALIES	2,40		2,40	116,47		216,16	332,63	335,02	1,33	336,35
HUANUCO	6,00		6,00	809,69		533,35	1.343,04	1.349,04		1.349,04
LAURICOCHA	1,05		1,05	162,08	57,32	131,18	350,56	351,62		351,62
LEONCIO PRADO	13,17		13,17	316,67	98,08	313,97	728,73	741,89		741,89
MARAFION				54,52	93,07	109,00	256,60	256,60		256,60
PACHITEA	1,37	42,34	43,71	113,12	349,42	323,37	785,91	829,62		829,62
PUERTO INCA	0,32		0,32	123,36	302,30	175,38	601,05	601,37		601,37
YAROWILCA	2,35		2,35	56,91	138,87	89,69	285,56	287,91		287,91
ICA	182,2		182,2	316,7	588,0	1.118,9	2.023,6	2.205,8		2.205,8
CHINCHA	26,98		26,98	22,60	74,35	67,08	164,03	191,01		191,01
ICA	115,84		115,84	82,11	402,56	112,70	597,37	713,22		713,22
NAZCA	22,08		22,08	59,16	8,64	517,75	585,55	607,63		607,63
PALPA	17,20		17,20	94,30	73,78	23,81	191,90	209,10		209,10
PISCO	0,06		0,06	58,54	28,67	357,58	484,79	484,85		484,85
JUNIN	239,6		239,6	2.963,1	2.896,1	2.987,9	8.847,2	9.086,8		9.086,8
CHANCHAMAYO	0,26		0,26	1.053,70	1.107,87	59,29	2.220,86	2.221,12		2.221,12
CHUPACA	78,09		78,09	190,01	163,74	55,48	409,23	485,32		485,32
CONCEPCION	16,02		16,02	422,25	105,41	305,34	833,00	849,03		849,03
HUANCAYO	140,01		140,01	173,97	156,52	345,35	675,65	815,85		815,85
JAUJA	5,22		5,22	331,57	17,04	754,67	1.103,28	1.108,50		1.108,50
JUNIN				88,08	142,02	129,50	359,60	359,60		359,60
SATIPO				654,39	351,71	988,00	1.992,10	1.992,10		1.992,10
TARMA	1,99		1,99		620,32	337,40	958,32	960,31		960,31
YALI				49,16	230,89	14,90	294,95	294,95		294,95
LA LIBERTAD	155,8	4,6	160,5	775,6	593,8	4.074,6	5.444,2	5.604,7	0,4	5.605,0
ASCOPE	86,25		86,25	49,22	57,43	294,73	401,39	487,64		487,64
BOLIVAR				2,95		26,24	29,19	29,19		29,19
CHEPEN	4,57		4,57	228,37	34,39		262,76	267,33		267,33
GRAN CHIMU						183,95	183,95	183,95		183,95
JULCAN						443,17	443,17	443,17		443,17
OTUSCO				5,70	10,69	876,23	892,62	892,62		892,62
PACASMAYO	26,40		26,40	35,90	190,03		225,93	252,33		252,33
PATAZ		4,62	4,62			267,92	267,92	272,54		272,54
SANCHEZ CARRION	3,06		3,06	235,32	120,10	1.371,90	1.727,32	1.730,38		1.730,38
SANTIAGO DE CHUCO				22,19	11,27	402,89	436,35	436,35		436,35
TRUJILLO	31,42		31,42	49,17	73,10	35,64	157,90	169,32		169,32
VIRU	4,14		4,14	146,78	96,75	172,16	415,69	419,63	0,37	420,20
LAMBAYEQUE	27,8		27,8	338,6	600,5	1.087,4	2.026,4	2.054,0		2.054,0
CHICLAYO	27,55		27,55	9,01	234,26	344,60	567,87	615,42		615,42
FERREÑAFE				44,20	85,82	249,59	379,61	379,61		379,61
LAMBAYEQUE				285,37	280,41	493,18	1.058,96	1.058,96		1.058,96
LIMA	154,3		154,3	528,3	1.474,9	2.163,1	4.166,6	4.320,9		4.320,9
BARRANCA	1,65		1,65	48,53	186,26		214,79	216,44		216,44
CANETE	39,83		39,83	228,60	267,47	59,04	555,11	594,94		594,94
CAJATAMBO	0,47		0,47		105,44	78,10	183,54	184,01		184,01
CANTA				16,17	28,66	136,13	180,96	180,96		180,96
HUARAL	18,63		18,63	34,35	165,30	305,57	505,21	523,84		523,84
HUAROCHIRI	10,73		10,73	26,82	102,67	634,78	766,27	777,01		777,01
HUAURA	12,77		12,77	47,05	257,84	219,07	524,06	536,83		536,83
LIMA	61,28		61,28	22,72	37,29	79,41	139,42	200,70		200,70
OYON					104,32	937,98	442,30	442,30		442,30
YAUYES	8,94		8,94	150,60	357,32	146,97	654,89	663,83		663,83

2/ Les cas de longévité varient légèrement par échels de redondés.

17) Nota: Los resultados de los proyectos de investigación de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires, en el área de Física, han sido publicados en revistas científicas de prestigio internacional. Los resultados de los proyectos de investigación de los estudiantes de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires, en el área de Física, han sido publicados en revistas científicas de prestigio internacional.

Fuente: Grupo Técnico de Trabajo (OGPPI, P.N., P.V., OGPPI).
Elaboración: MTC - OGPPI - Oficina de Estadística

LORETO	19.1	19.1	50.3	47.8	326.8	424.8	443.9	441.9	2.23	782.44	PAYRE ABDO
ALTO AMAZONAS	4.58	4.58	5.50	5.50	15.78	21.88	26.26	27.47	2.2	489.43	CORONEL PORTELLO
DATUM DEL MARIKON	1.22	1.22	1.30	1.30	88.71	94.51	96.77	97.67	2.2	489.43	ATIMAYAY
MAYNAS	11.20	11.20	5.80	5.80	88.71	94.51	96.77	97.67	2.2	489.43	UCAYALI
MADE DE DIOS	2.03	2.03	6.4	6.4	35.64	35.64	37.67	37.67	2.2	489.43	UCAYALI
TAHUAMANU	1.34	1.34	12.87	12.87	272.4	1,229.4	1,275.8	1,293.6	17.76	422.76	GENERAL SANCHEZ CERRO
MOQUECHU	108.5	108.5	409.5	409.5	472.7	1,441.5	1,556.0	1,556.0	76.4	764.82	TAMBOPATI
TAJAMA	104.88	104.88	148.66	148.66	277.35	947.35	979.71	979.71	2.2	489.43	TAJAMA
MARIKAL NETO	79.22	79.22	306.12	306.12	109.05	395.05	414.77	414.77	2.2	489.43	CONTRALMAYENTE VELLAR
PASCO	13.3	13.3	19.3	19.3	66.8	207.8	209.8	209.8	2.2	489.43	TUMBE </td
DANIEL ALDECE CARON	13.27	13.27	514.47	514.47	61.40	575.88	589.15	589.15	2.2	489.43	TUMBE
OXAPAMPA	74.72	74.72	633.48	633.48	188.87	906.88	906.88	906.88	2.2	489.43	TUMBE
PASCO	256.66	256.66	235.27	235.27	103.64	955.77	955.77	955.77	2.2	489.43	TUMBE
PIURA	333.3	333.3	816.5	816.5	3,907.4	6,165.0	6,498.3	6,501.3	2.2	489.43	TUMBE
AYABACA	30.92	30.92	173.94	173.94	1,308.62	1,741.52	1,772.43	1,772.43	2.2	489.43	TUMBE
HUANUCABAMBA	31.82	31.82	66.59	66.59	265.22	1,570.82	1,604.76	1,604.76	2.2	489.43	TUMBE
MONTEPON	34.21	34.21	62.11	62.11	414.22	403.66	403.66	403.66	2.2	489.43	TUMBE
PATA	18.61	18.61	132.46	132.46	28.47	162.57	161.16	161.16	2.2	489.43	TUMBE
PIURA	63.63	63.63	172.74	172.74	287.65	731.62	736.25	736.25	2.2	489.43	TUMBE
SECHURA	79.59	79.59	70.70	70.70	89.94	160.64	240.23	240.23	2.2	489.43	TUMBE
SULLANA	37.65	37.65	94.95	94.95	536.66	754.83	792.49	792.49	2.2	489.43	TUMBE
TALARA	36.66	36.66	136.04	136.04	60.54	240.15	277.03	277.03	2.2	489.43	TUMBE
PUÑO	22.10	22.10	599.39	599.39	84.91	989.69	989.69	989.69	2.2	489.43	TUMBE
MOHO	4.85	4.85	32.30	32.30	148.05	1,169.09	1,173.94	1,173.94	2.2	489.43	TUMBE
PUNO	0.26	0.26	271.36	271.36	145.43	492.47	492.72	492.72	2.2	489.43	TUMBE
SAN ANTONIO DE PUTINA	1.56	1.56	14.70	14.70	464.39	4,060.36	4,060.36	4,060.36	2.2	489.43	TUMBE
SANJA	3.92	3.92	13.95	13.95	33.07	158.00	161.92	161.92	2.2	489.43	TUMBE
YUNUYO	3.92	3.92	13.95	13.95	33.07	158.00	161.92	161.92	2.2	489.43	TUMBE
BELAVISTA	2.2	2.2	1,404.6	1,404.6	808.2	3,455.5	3,460.7	3,460.7	2.2	489.43	TUMBE
EL DORADO	80.01	80.01	32.02	32.02	53.98	166.01	166.01	166.01	2.2	489.43	TUMBE
HUALLAGA	33.76	33.76	173.81	173.81	207.57	207.57	207.57	207.57	2.2	489.43	TUMBE
LLAMAS	144.41	144.41	135.36	135.36	87.47	367.24	367.24	367.24	2.2	489.43	TUMBE
MAYSCAL CACERES	102.49	102.49	116.7	116.7	157.74	157.74	157.74	157.74	2.2	489.43	TUMBE
PICOTA	201.16	201.16	209.08	209.08	216.76	629.09	629.09	629.09	2.2	489.43	TUMBE
RIQUA	189.46	189.46	129.59	129.59	82.20	401.25	401.25	401.25	2.2	489.43	TUMBE
SAN MARTIN	77.50	77.50	92.56	92.56	12.61	182.67	182.67	182.67	2.2	489.43	TUMBE
TOCHKE	0.60	0.60	283.37	283.37	74.59	507.50	507.50	507.50	2.2	489.43	TUMBE
TACNA	175.1	175.1	304.5	304.5	464.6	1,347.2	1,527.3	1,527.3	2.2	489.43	TUMBE
CANDABAYE	3.96	3.96	32.61	32.61	139.20	383.16	383.16	383.16	2.2	489.43	TUMBE
JORGE BASADRE	54.19	54.19	123.18	123.18	32.84	196.31	250.53	250.53	2.2	489.43	TUMBE
TACNA	104.88	104.88	148.66	148.66	277.35	947.35	979.71	979.71	2.2	489.43	TUMBE
TACNA	11.99	11.99	251.76	251.76	35.18	266.94	266.94	266.94	2.2	489.43	TUMBE
TUMBE	9.3	9.3	53.2	53.2	346.8	558.0	567.3	567.3	2.2	489.43	TUMBE
CONTRALMAYENTE VELLAR	3.40	3.40	5.16	5.16	189.67	194.83	198.23	198.23	2.2	489.43	TUMBE
TUMBE	1.56	1.56	6.05	6.05	36.62	36.62	39.55	39.55	2.2	489.43	TUMBE
ATIMAYAY	1.14	1.14	52.74	52.74	36.62	36.62	39.55	39.55	2.2	489.43	TUMBE
PAYRE ABDO	1.18	1.18	6.51	6.51	36.62	36.62	39.55	39.55	2.2	489.43	TUMBE

