



WILSON SOTO PALACIOS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

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



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL ASFALTADO DE DIVERSAS CARRETERAS EN EL DEPARTAMENTO DE HUANCAMELICA

Los Congresistas de la República miembros del **Grupo Parlamentario de ACCIÓN POPULAR**, a iniciativa del Congresista **WILSON SOTO PALACIOS** y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política y conforme lo establece el numeral 2.2 del inciso 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL ASFALTADO DE DIVERSAS CARRETERAS EN EL DEPARTAMENTO DE HUANCAMELICA

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

ARTÍCULO 1. – Objeto de la norma

La presente Ley, tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública el asfaltado de diversas carreteras del departamento de Huancavelica.

ARTÍCULO 2. – Declaratoria de interés nacional y necesidad pública

Declárese de interés nacional y necesidad pública el asfaltado de las siguientes carreteras del departamento de Huancavelica:

- Pampas - Daniel Hernández - Colcabamba - Andaymarca - Roble.
- (Div)Palca - San Juan - Huamatambo - Tantara - Chupamarca – Aurahua - Tipicocha - Cañete (Div) Aurahua - Casacancha - Arma.
- Ica - Acora - Santiago de Chocorvos - San Francisco de Sangayaico - Tambo- Capillas - Ayavi.
- (Chonta) - San Pedro de Coris - Cobriza. Ruta N° HV - 104 de 48.09 KM.
- (Izcuchaca) - Acraquia - Ahuaycha - Emp. PE - 3SD (Pampas). Ruta N° HV 100 de 36.90 KM.
- (Lircay) - Huayllay Grande - Callanmarca - Huanca Huanca - Congalla - Emp. PE - 26B (Seclla). Ruta N° HV - 108 de 95.57 KM.

- Huancayo - San Marcos de Rocchac - Salcahuasi - Surcubamba - Tintay Puncu - Huachocolpa - (Div) Surcubamba - Salcabamba - Quishuar - Pampas.
- Paucara - Andabamba - Anco - Tucuccasa - Paucarbamba - Chinchihuasi - Huallhua.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ARTÍCULO ÚNICO. – De la entidad responsable.

Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Gobierno Regional de Huancavelica priorice la ejecución de los asfaltados de los tramos indicados en el artículo anterior.

Mayo, 2022



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/05/2022 12:55:59-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Bvis
Herman FAU 20181749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 25/05/2022 18:57:06-0500

.....
WILSON SOTO PALACIOS
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20181749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 25/05/2022 15:32:22-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20181749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 25/05/2022 15:26:24-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/05/2022 15:20:09-0500



Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20181749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 25/05/2022 18:09:56-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20181749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 25/05/2022 18:26:39-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Bvis
Herman FAU 20181749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 25/05/2022 18:58:42-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **26** de **mayo** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°2114/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes Legislativos

En el Periodo Parlamentario 2016-2021, se presentó el Proyecto de Ley 193/2016-CR¹, mediante el cual se propone declarar de interés nacional y necesidad pública el asfaltado de diversas vías departamentales de la región de Huancavelica, dicho proyecto fue derivado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, donde tuvo dictamen aprobado por mayoría. Sin embargo, por la culminación del Periodo Parlamentario 2016-2021, quedó pendiente del debate y aprobación en el Pleno del Congreso de la República.

Actualmente, la organización para la defensa del canon hidroenergético del distrito de Colcabamba, diversas autoridades y población en general, buscan impulsar el asfaltado de las diferentes vías departamentales como forma de desarrollo integral de la población que habita en los diferentes pueblos por donde pasan estas carreteras locales y departamentales.

La importancia de las vías de comunicación de las zonas rurales es vital importancia para el desarrollo sostenible de la población, porque ayudan el círculo virtuoso de la economía local, social y cultural. Siendo aún más resaltante e importante que el 70% de la concentración de la población de la región de Huancavelica es rural, es por ello que este proyecto de ley de manera declarativa busca llamar la atención al Poder Ejecutivo, Gobierno Regional y Gobiernos locales, para que prioricen la ejecución de proyectos para la modernización de la infraestructura vial departamental, que es justamente en estas localidades, donde se encuentran altos índices de pobreza extrema de la región.

2. Análisis Constitucional y Legal

En la Constitución Política, en su Artículo 1°, indica que: *"la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado"*. En el Artículo 44° manifiesta que: *"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 general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación, Asimismo, es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior"*. En este contexto, estos deberes del Estado Peruano, deben verse reflejados en la atención a necesidades básicas de nuestra población, por ejemplo, en la mejora de la calidad de vida que proveen las vías de comunicación.

Asimismo, en el Artículo 188°, indica que: *"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"*. Asimismo, en el Artículo 192° de indica que: *"los Gobiernos Regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo"*.

¹https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Proyectos_de_Ley_y_de_Resoluciones_Legislativas/PL07962-20210630.pdf

Por otro lado, es una práctica legislativa, la emisión de leyes declarativas, las cuales están contempladas en el numeral 1 del artículo 102° de la Constitución Política del Perú, estas leyes declarativas, tienen la finalidad de atención prioritaria por parte del Poder Ejecutivo de demandas de la población que no están siendo atendidas. En ese sentido como miembro de la representación nacional, presentó esta iniciativa legislativa, a fin que la Presidencia del Consejo de Ministros, a través del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Gobierno Regional de Huancavelica, ejecute las acciones para la modernización de la infraestructura vial departamental de Huancavelica.

3. Infraestructura Vial Nacional

Según datos del Reporte de Competitividad Global 2019² del Foro Económico Mundial, el Perú ocupó el puesto 88 de las 141 economías evaluadas en el pilar Infraestructura. Además, en el sub pilar Infraestructura de transporte, nos ubicamos en el puesto 97. Sin embargo, nuestra posición en calidad de infraestructura en carreteras (110) refleja una alarmante situación del país en términos de infraestructura vial.

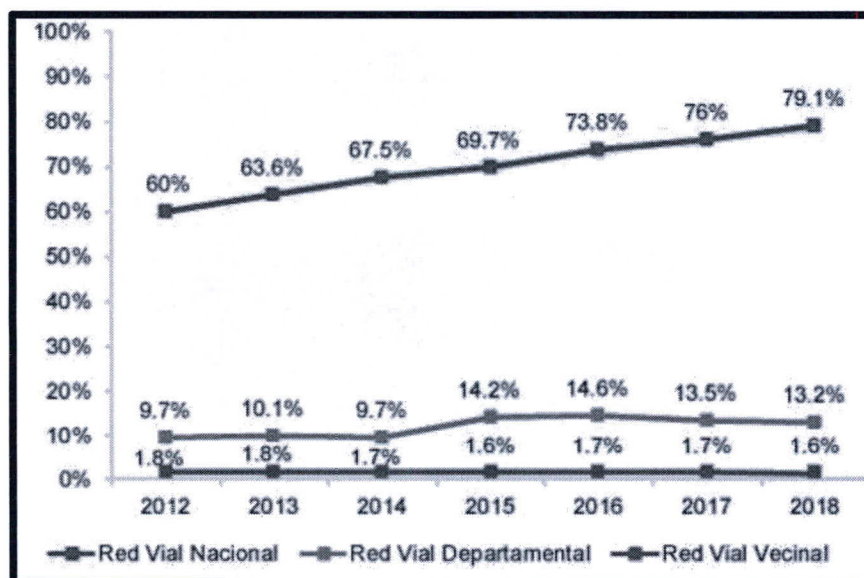
Según cifras del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el porcentaje de red vial nacional pavimentada pasó del 59.9% en 2012 al 79.1% en 2018. Sin embargo, la tendencia no es la misma en cuanto a la red departamental que, con un total de 3,623 km, alcanzó un 13.2% de vías pavimentadas en 2018.

En cuanto a los departamentos que lideran este último indicador son Áncash (39.6%), Arequipa (32.8%), Lambayeque (31.2%), Loreto (30.3%) y Piura (28.4%). Por otro lado, los departamentos que registraron menores porcentajes fueron Ucayali (0.4%), Madre de Dios (0.7%), Apurímac (0.7%), Huancavelica (1.1%) y Huánuco (2.2%). Estos resultados no son muy alentadores si se considera la importancia de la conectividad vial departamental para la integración de los mercados, más aún para las zonas con difícil acceso geográfico³.

² https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

³ <https://www.comexperu.org.pe/articulo/infraestructura-vial-gobiernos-subnacionales-estancados>

Imagen 001: PERÚ, CARRETERAS PAVIMENTADAS SEGÚN REDES VIALES EN PORCENTAJES (%)



Fuente: MTC. Elaboración: Comex Perú

4. Datos Regionales

4.1. Ubicación del Departamento:

El departamento de Huancavelica, se encuentra localizado en la parte central del País, en plena región andina, entre las coordenadas 11° 16' 10" y 14° 07' 43" de latitud sur y los meridianos 74° 16' y 75° 47' de longitud Oeste de Greenwich. Limita por el Norte con el Departamento de Junín, por el Sur con el Departamento de Ica, por el Este con el Departamento de Ayacucho y por el Oeste con los Departamentos de Lima, Ica y Junín.

El departamento de Huancavelica, se fundó el 04 de agosto de 1571 en la época colonial. El 24 de enero del año 1825 Simón Bolívar expidió un Decreto Supremo donde suprime a Huancavelica como Departamento. Años más tarde con Decreto del 28 de abril de 1839, el Mariscal Don Agustín Gamarra, dispone se restablezca la categoría de Departamento de Huancavelica. Su capital es la ciudad de Huancavelica, fundada el 04 de agosto de 1571, bajo el nombre de "La Villa Rica de Oropesa" con la finalidad de impulsar la explotación de las minas de azogue de Santa Bárbara. Pero en el año 1839, el 05 de noviembre elevan su categoría a ciudad, en el Congreso de Huancayo.

4.2. División Política:

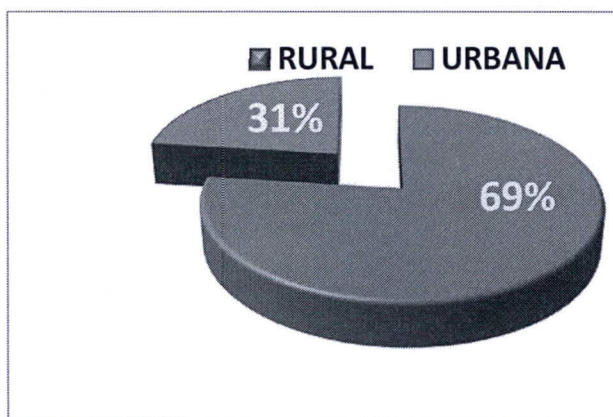
El departamento de Huancavelica se divide políticamente en 07 provincias y 100 distritos. Las provincias que conforman el departamento son: Huancavelica, Acobamba, Angaraes, Castrovirreyna, Huaytará, Churcampá y Tayacaja.

Cuadro 01: HUANCAMELICA: POBLACIÓN Y HOGARES POR PROVINCIAS 2019

Departamento Provincia	Población	% Respecto al DPTO	Hogares
Huancavelica	383.2	100.0	110.1
Huancavelica	127.0	33.2	34.7
Tayacaja	90.1	23.5	25.9
Angaraes	54.5	14.2	14.9
Acobamba	42.3	11.0	12.1
Churcamp	35.9	9.4	10.4
Huaytar	18.4	4.8	6.7
Castrovirreyna	15.0	3.9	5.4

Fuente: CPI en base al Censo 2017 INEI

Gráfico 01: HUANCAMELICA: POBLACIÓN URBANA Y RURAL



Fuente: CPI en base al Censo 2017 INEI

Como se puede apreciar en el gráfico 01, casi el 70% de la población de la región de Huancavelica, se encuentra concentrado en las zonas rurales, donde su actividad principal es la agricultura familiar y ganadería, asimismo en estos distritos y centros poblados donde urge la modernización de las vías, que justamente es donde se concentra la mayor pobreza, mayores índices de desnutrición y anemia en los niños.

4.3. Diagnóstico del Sistema Departamental de Transportes región de Huancavelica

En la Región de Huancavelica, la articulación espacial y económica se ha consolidado a través de las vías terrestres. Los principales medios de comunicación son las carreteras: Nacional, Departamental y Vecinal.

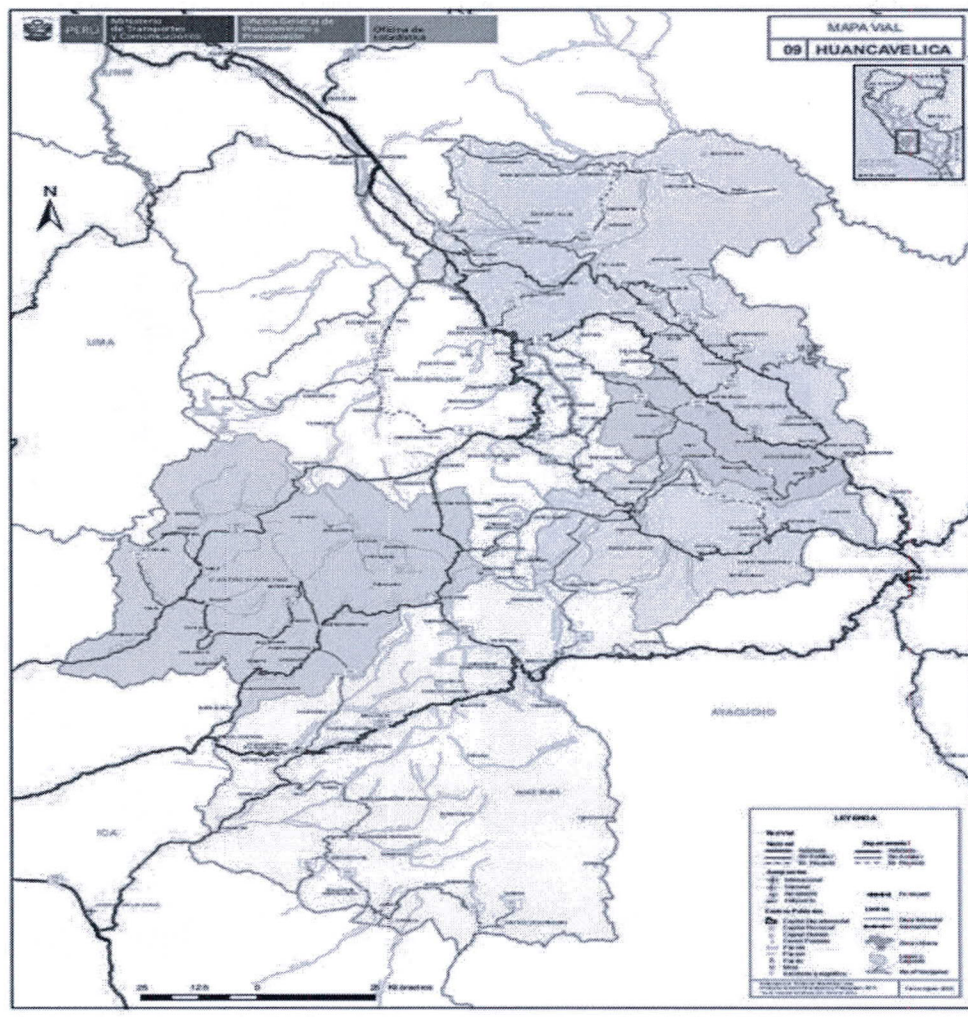
El transporte ferroviario actualmente está inoperativo. Este medio de transporte masivo en el tramo: Huancayo-Telleria-Izcuchaca- Acoria-La Mejorada-Yauli-Huancavelica, con una longitud de 128.700 kilómetros, el cual fue de gran importancia en las décadas pasadas para nuestra región, porque ayudo en desarrollo económico de la región de Huancavelica, hasta la fecha no se reactiva.

Aun nuestra región no cuenta con un aeropuerto comercial, que ayudaría en el transporte de pasajeros e impulsará el turismo. El transporte de mayor importancia en el departamento de Huancavelica, es a través de las carreteras nacionales, departamentales y vecinales. La difícil geografía, ha condicionado una insuficiente y deficiente calidad del servicio de transporte vial, principalmente en las áreas rurales donde el pésimo estado de las vías de comunicación dificulta al dinamismo que deben brindar las carreteras al desarrollo económico. Asimismo, según el Diagnóstico de Brechas de la Función de Transportes y Comunicaciones en el departamento de Huancavelica, 2019, elaborado por el Gobierno Regional de Huancavelica⁴, indica que, el 88.30% de la Red Vial Departamental no se encuentra pavimentada con niveles adecuados de servicio y a esto le sumamos las problemáticas en cuanto a los mantenimientos a estas vías, que hacen generar mayores gastos en el transporte a los transportistas y por ende a los pobladores, hay una dejadez por parte de las autoridades en cuanto al mantenimiento de las vías nacionales, departamentales y vecinales.

4

http://www.regionhuancavelica.gob.pe/descargas/upload/PROGRAMACION%20MULTIANUAL%20DE%20INVERSIONES%202020-2022/918040_SECTOR_TRASPORTES_Y_COMUNICACIONES.pdf

Gráfico 05: MAPA VIAL DEPARTAMENTAL DE HUANCAMELICA



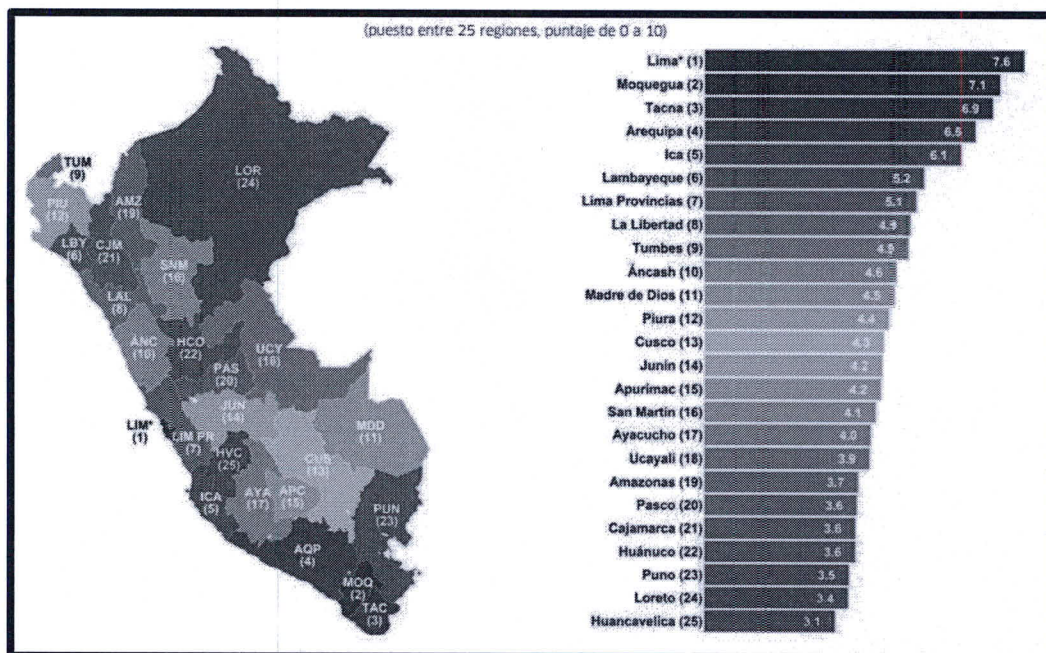
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

4.4. Diagnóstico Económico y Social Regional

Según el Índice de Competitividad Regional INCORE 2020⁵, publicado en junio de 2021 por el Instituto Peruano de Economía, la región de Huancavelica se mantiene como una de las regiones menos competitiva del país, al ubicarse entre los últimos lugares en los pilares Infraestructura (puesto 25), Entorno Económico (puesto 23) y Salud (puesto 23). Además, la región de Huancavelica se encuentra entre los cinco últimos lugares de los 40 indicadores evaluados en el INCORE. El bajo desempeño en el pilar Infraestructura se explica por el bajo acceso a internet móvil e internet fijo, así como el alto precio de la electricidad para usuarios regulados.

⁵ https://incoreperu.pe/portal/images/financepress/ediciones/INCORE_2021_FINAL_vf.pdf

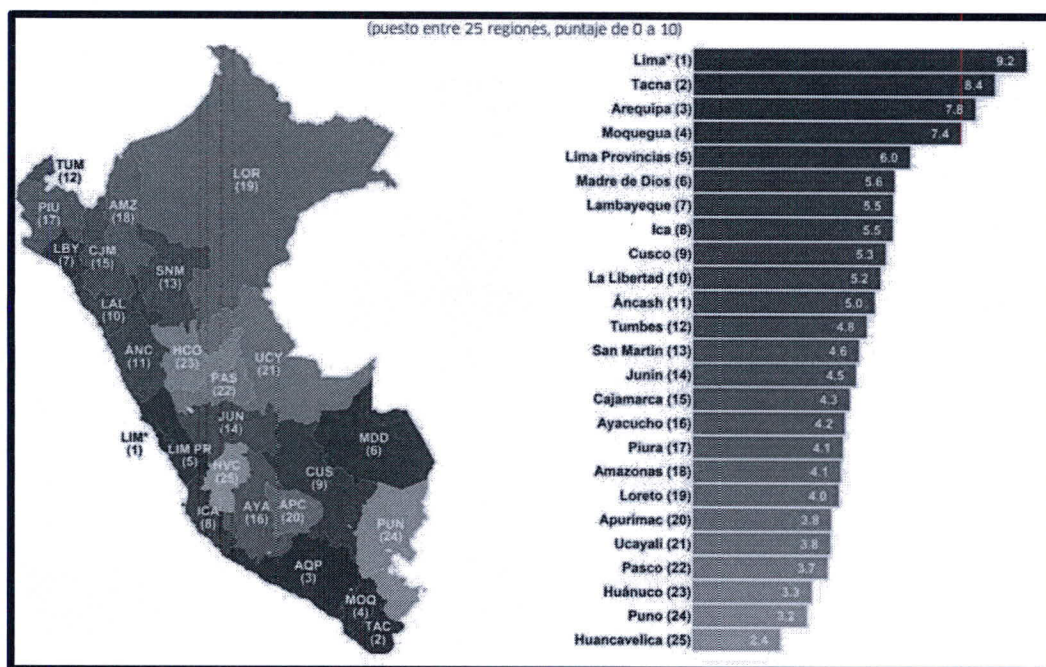
Gráfico 02: ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD REGIONAL 2021



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, elaboración IPE

Asimismo, en cuanto a la infraestructura regional huancavelicana, según el índice de competitividad regional 2021, donde se mide tres categorías. Primero, mide el acceso efectivo a servicios básicos con los indicadores de cobertura de los tres servicios básicos, el precio de la electricidad y la continuidad en la provisión de agua y 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. Nuestra región se encuentra en el último lugar. Esta situación es preocupante, siendo la región de Huancavelica donde se encuentran las mayores centrales hidroeléctricas que proveen de energía eléctrica y desarrollo al país.

Gráfico 03: INFRAESTRUCTURA



Fuente: Instituto Peruano de Economía- IPE

5. Importancia de las Vías de Comunicación Asfaltadas

La publicación, Pautas Metodológicas para el Desarrollo de Alternativas de Pavimentos en la Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Inversión Pública de Carreteras del Ministerio de Economía y Finanzas⁶, indica que:

"Las soluciones básicas tienen por finalidad, mejorar la vida útil y nivel de servicio de las superficies de rodadura de las carreteras no pavimentadas, que sufren rápido deterioro por efecto del tránsito y el clima, formándose baches, encalaminado, desprendimiento de agregados y emisión de polvo, posibilitando que dichas capas de rodadura tengan menor grado de deterioro, estén exentas de polvo, demanden menor frecuencia de mantenimiento periódico, y permitan el tránsito vehicular durante cualquier época del año".

Asimismo, respecto a la vida útil entre las vías asfaltadas y afirmadas menciona que:

"El mejoramiento de la vida útil, está referida a incrementar el periodo de diseño de 5 años (afirmado) a 10 años (solución básica)".

En cuanto el costo de inversión, indican que:

"Las soluciones básicas, implican una mayor inversión inicial por la incorporación de un estabilizador al material conformante de la capa de rodadura con el empleo de equipos

⁶https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/normas/normasv/2015/RD003-2015/Pautas_Pavimentos.pdf

convencionales, sobre la cual podría colocarse además un recubrimiento bituminoso. Dichos mayores costos iniciales, se revierten ampliamente, por los menores costos de las actividades de mantenimiento, durante el periodo de servicio del proyecto, implicando una mejor utilización de los recursos del Estado.

En ese sentido, el asfaltado (soluciones básicas), además de los beneficios de orden técnico y económico mencionados líneas arriba, tienen efectos sociales y ambientales favorables, que se logran en las zonas de influencia de las carreteras, dando como resultados en la mejora de la calidad de vida de la población, menores costos de operación de los vehículos, menor impacto ambiental sobre los recursos hídricos y calidad del aire.

Por ello, recomiendan que las entidades responsables de la gestión vial, apliquen las soluciones básicas, asfaltados, tanto en la ejecución de los proyectos como en las actividades de mantenimiento, evitando continuar con el empleo de afirmado como capas de rodadura de las carreteras no pavimentadas.

Por las consideraciones expuestas líneas arriba, es necesario que el Congreso de la República apruebe esta norma y que permita que el Poder Ejecutivo en sus tres niveles de gobierno realice los estudios necesarios para el asfaltado de las vías que conforman la red vial departamental y vecinal, esto conlleva al desarrollo sostenible de la población rural de esta región que viene ser una de las regiones más postergadas, en cuanto a infraestructura vial y con altos índices de pobreza a nivel nacional.

Finalmente, se debe resaltar nuevamente que estas leyes declarativas no interfieren en el proceso de acuerdo a ley, pero muestran la predisposición política del Congreso de la República, para mejorar la calidad de vida de los peruanos.

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no generará ningún costo al erario nacional, puesto que se trata de una norma declarativa que dará herramientas normativas para que la administración pública pueda concretar la modernización de las vías departamentales y vecinales, asimismo el de contribuir con las prioridades de las políticas del Estado, como es el proceso de descentralización, reducción de la pobreza, sostenibilidad económica de la población más vulnerable.

En cuanto a los beneficios de la modernización de la red vial departamental de Huancavelica, a través del asfaltado de las vías departamentales y vecinales permitirá que los productos y materias primas que produce cada distrito y provincia egresen al mercado nacional e internacional, con un menor costo en el traslado y menor tiempo, asimismo una reducción considerable en los costos de mantenimiento de las vías, repercutiendo así en el mejoramiento de la economía del país.

EFFECTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

La aprobación de la presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de lo dispuesto por la Constitución Política del Perú y no se contrapone a ninguna norma.

VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa guarda concordancia con el Acuerdo Nacional⁷, en los siguientes puntos:

I. DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

8. Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú

Que busca 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. Construiremos un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías.

10. Reducción de la pobreza

Que busca 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. Asimismo, nos comprometemos a combatir la discriminación por razones de inequidad entre hombres y mujeres, origen étnico, raza, edad, credo o discapacidad. En tal sentido, privilegamos la asistencia a los grupos en extrema pobreza, excluidos y vulnerables.

11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación

Que busca dar prioridad efectiva a la promoción de la igualdad de oportunidades, reconociendo que en nuestro país existen diversas expresiones de discriminación e inequidad social, en particular contra la mujer, la infancia, los adultos mayores, las personas integrantes de comunidades étnicas, los discapacitados y las personas desprovistas de sustento, entre otras. La reducción y posterior erradicación de estas expresiones de desigualdad requieren temporalmente de acciones afirmativas del Estado y de la sociedad, aplicando políticas y estableciendo mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas para toda la población.

18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica

Que busca incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la

⁷ <https://www.ceplan.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/35-POL%C3%8DTICAS-DE-ESTADO-actualizado-Feb.2019.pdf>

economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles.

21. Desarrollo en infraestructura y vivienda

Que busca, 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.

23. Política de desarrollo agrario y rural

Que busca 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.

Lima, mayo 2022