Proyecto de Ley N° 3806/2022-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

LEY DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Los Congresistas de la Republica integrantes del Grupo Parlamentario de Acción Popular que suscriben; a iniciativa de la señor Congresista Luis Angel Aragón Carreño, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
20 DIC. 2022
RECIBIDO
Firma ____ Hora 10:08

LEY DE LA MOVILIDAD PEATONAL

TÍTULO PRELIMINAR

Artículo I. Principios
Para efectos de la presente ley, se consideran los siguientes principios:

1. **Ciudadanía**. Es el reconocimiento social y jurídico de los derechos y deberes de toda persona por su pertenencia a una comunidad de base territorial y cultural. El ejercicio de ciudadanía consolida y profundiza la democracia, la cohesión social y la equidad. La ciudadanía se concreta en los mecanismos de participación en la toma de decisiones sobre cuestiones de interés común.

2. **Derecho a la ciudad**. Es el ejercicio pleno de la ciudadanía que asegura la dignidad y bienestar de todos los habitantes de la ciudad en condiciones de igualdad y justicia.

3. **Participación ciudadana y transparencia.** La gestión de las ciudades preferentemente se realiza mediante formas directas y representativas de participación democrática. Especialmente en la planificación y en los mecanismos de acceso a la información pública.

3. **In dubio pro peatón.** El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

CAPÍTULO I

CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley
La presente ley tiene por objeto regular la movilidad peatonal estableciendo principios y reglas generales sobre la infraestructura peatonal, el sistema de transporte peatonal y los espacios públicos. Asimismo, busca la preservación y el desarrollo de un modo de

transporte seguro, accesible, inclusivo y adaptado a las necesidades de movilidad de los ciudadanos, y compatible con la ciudad, el medio ambiente y la sociedad.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La finalidad de la presente ley es incentivar el modo de desplazamiento peatonal, reducir los atropellos, desarrollar la cultura del caminar y establecer soporte institucional para garantizar la movilidad peatonal de forma segura e inclusiva; así como establecer las disposiciones que permitan a los entes competentes planificar, administrar, proteger y mantener la infraestructura peatonal.

Artículo 3. Definiciones

Para efectos de lo dispuesto en la presente ley, se consideran las siguientes definiciones:

a. **Caminabilidad.** Es la posibilidad de caminar de un lugar a otro de manera ininterrumpida teniendo una percepción de seguridad y satisfacción al desplazarte para realizar actividades diarias en la ciudad.
b. **Movilidad sostenible.** Es la capacidad y facilidad de los individuos para desplazarse por un espacio determinado con el fin de acceder de manera eficiente a las oportunidades de educación, salud y trabajo que ofrecen los espacios urbanos, y manteniendo un ahorro de consumo energético y sin generar impactos ambientales.
c. **Accesibilidad.** Es la facilidad de llegar a los destinos anhelados así como el conjunto de oportunidades generadas tanto por el modo de transporte disponible como por las características socioeconómicas y de uso de suelo urbano.
d. **Partes que comprende una vía pública.** La vía pública comprende la calzada, la acera y también puede contar con berma, cuneta, estacionamiento, separador central, jardín, ciclovía y el equipamiento urbano.
e. **Vía peatonal o acera.** Parte de la vía pública, destinada total o parcialmente al uso de peatones. En dichas vías, la utilización de modos de transporte estará restringida o prohibida.
   En este espacio se dará prioridad a la circulación de peatones e instalación de servicios, pero se permitirá el uso compartido con otros medios de transporte, siempre y cuando su diseño sea compatible con su uso prioritario
f. **Calzada.** Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.
g. **Derecho de paso.** Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha precediendo a otro peatón o vehículo.
h. **Espacio público.** Son áreas destinadas al uso público que se sitúan en la ciudad y que constituyen zonas para el uso o disfrute colectivo y equitativo. Asimismo, son espacios de flujos de personas que contribuyen a la integración, conectividad y la construcción de ciudadanía.

i. **Movilidad peatonal vertical.** Movilidad realizada por los peatones para ascender o descender en la ciudad a través de dispositivos de infraestructura vertical denominados escaleras.

j. **Movilidad activa.** Es el uso de cualquier medio de transporte no motorizado para desplazarse diariamente además de la movilidad peatonal a través de patinetas, bicicletas, sillas de ruedas, patines, entre otros.

k. **Peatón.** Persona que se desplaza a pie y que incluye a las personas con discapacidad o movilidad reducida, ya sea en sillas de ruedas u otros dispositivos con una velocidad menor a 10 km/h.

l. **Prioridad peatonal.** Es la jerarquización en el uso de las vías públicas y en la planificación de la movilidad promoviendo los modos de transporte más sostenibles y seguros.

m. **Infraestructura peatonal.** Está conformada por los componentes que garantizan la accesibilidad, continuidad, seguridad, comodidad, coherencia y disfrute de los peatones, formando una red que facilite el acceso a oportunidades educativas, de salud, laborales y de esparcimiento. Están conformadas por elementos y dispositivos de soporte como pasos peatonales, señalización, alumbrado, jardinería, mobiliario urbano, semáforos, entre otros.

n. **Transporte multimodal.** Es la utilización de diferentes modos de transporte para el desplazamiento de pasajeros o mercancías.

o. **Transporte no motorizado o transporte amigable.** Corresponde al transporte a pie o bicicleta y representan los modos de transporte más equitativos y benignos con el medio ambiente.

p. **Sistema de transporte.** Se refiere a la infraestructura, los medios de transporte y la gestión de los mismos.

CAPÍTULO II
TRÁFICO PEATONAL SEGURO Y EFICIENTE

Artículo 4. Competencias

4.1. Le corresponde a las municipalidades, en el ámbito de sus competencias, gestionar, administrar y mantener la infraestructura peatonal en vías y espacios públicos. Asimismo, incorporar en el plan de desarrollo urbano y en el plan de movilidad urbana un plan de movilidad peatonal participativo, debidamente fundamentado, que mejore las condiciones de seguridad para los peatones. Ello, considerando el transporte urbano multimodal y los flujos peatonales que pasan por los principales equipamientos urbanos y servicios públicos.

4.2. Al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento le corresponde elaborar las normas técnicas de diseño y de financiamiento para la construcción de aceras y escalinatas.

Artículo 5. Tráfico peatonal seguro

5.1. Las ofertas de movilidad, la infraestructura de transporte en general y la gestión y organización del tráfico están alineados con las necesidades de movilidad peatonal y al desarrollo orientado al transporte sostenible. Se garantiza que los peatones en la ciudad tengan acceso a un transporte seguro, libre de obstáculos, accesible e inclusivo.

5.2. La organización del tráfico, que incluye, pero no se limita a la señalización y semaforización, será diseñada y gestionada teniendo como criterio el transporte sostenible y priorizando al peatón y a sus patrones de desplazamiento y movilidad.

Artículo 6. Gestión de los semáforos

El tiempo de duración semafórica para el paso de peatones se proyecta en función de la velocidad del peatón con movilidad reducida. Se prioriza al peatón por sobre el automotor para el diseño de los tiempos de duración de los semáforos.

Artículo 7. Pasos peatonales

En las intersecciones entre un paso vehicular y uno peatonal, se privilegia los pasos peatonales a nivel, evitando la edificación de puentes peatonales.

Artículo 8. Infraestructura peatonal

8.1. La calidad del espacio peatonal y la calidad de vida en la ciudad se mejoran mediante el diseño de la infraestructura peatonal que prioriza la acera sobre el espacio para el estacionamiento vehicular. Asimismo, el diseño de aceras debe seguir los criterios de articulación con la infraestructura peatonal existente, eliminando los obstáculos y pendientes que representan una barrera para las personas con movilidad reducida.

8.2. La iluminación de calles, caminos y plazas está orientada a las necesidades del peatón. En particular, la iluminación de senderos para peatones y ciclistas, que alientan a su uso incluso cuando oscurece. Durante su implementación se privilegia la iluminación que ahorra recursos.

8.3. Los desarrolladores inmobiliarios urbanos y empresas constructoras de viviendas, deben entregar los proyectos finales con obras de movilidad peatonal en conformidad con los reglamentos o requerimientos que al respecto emiten las municipalidades. Se evita que las aceras de los proyectos inmobiliarios sean convertidas en estacionamientos o reducidas en su uso peatonal.

CAPÍTULO III

ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Artículo 9. Instrumentos de gestión

Son herramientas técnicas legales que facilitan la planificación, procurando la adecuada administración de la movilidad peatonal y el aprovechamiento conforme a su finalidad. Dichos instrumentos son el de gestión provincial y el plan de movilidad urbana sostenible que deben estar comprendidos y articulados en el Plan de Desarrollo Urbano de cada jurisdicción.

Artículo 10. Planes

10.1. La municipalidad provincial es el órgano encargado de elaborar el plan de movilidad peatonal en su jurisdicción, en concordancia con el plan de movilidad urbana sostenible y el plan de desarrollo urbano. Para ello, cuenta con el apoyo y coordinación de las entidades que cumplen funciones y/o administran las vías y los espacios públicos.

10.2. El plan de movilidad peatonal incorpora variables técnicas que permiten conectar los flujos peatonales con los principales equipamientos urbanos y servicios públicos.

Artículo 11. Otros instrumentos de gestión

Los gobiernos locales pueden implementar lineamientos técnicos en cuanto a diseño de aceras o escaleras urbanas.

Artículo 12. Fiscalización

Los gobiernos locales son los encargados de la fiscalización y el cumplimiento de la presente norma. En caso de que sea requerido, la fiscalización se realiza en articulación con otros organismos estatales.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación

Las entidades públicas en un plazo de ciento veinte días calendario computados a partir de la entrada en vigor de la presente norma, adecua sus procedimientos a lo establecido en la norma.

SEGUNDA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo de sesenta días calendario contados desde su entrada en vigor.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/12/2022 10:11:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 16/12/2022 10:50:30-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MORI CELIS Juan Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 15/12/2022 16:52:03-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 16/12/2022 16:11:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 16/12/2022 16:12:09-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/12/2022 09:40:53-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 20/12/2022 09:56:55-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **21** de **diciembre** de **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **3806/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO; y**
2. **VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN.**

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1. TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Hoy, tanto el transporte como la movilidad representan recursos básicos y vitales en la vida cotidiana de cualquier ciudadano en el país. Asimismo, estos recursos están desigualmente distribuido en la sociedad y mientras las clases más altas lo disponen en abundancia, los menos privilegiados padecen su falta. Esto es más claramente reflejado en el porcentaje del presupuesto que una familia destina a la movilidad al mes

Por otra parte, los conceptos de transporte y movilidad se encuentran íntimamente ligados, sin ser sinónimos. El transporte contempla a la oferta y la demanda expresada en la magnitud de infraestructura, modos de transporte e itinerario. La movilidad supera al concepto de transporte incorporando variables que ayudan a entender al desplazamiento de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial, es decir engloba una serie de variables como edad, género, ingreso económico, etc[1]

Adicionalmente, como señala Gutiérrez[2],sin transporte no hay movilidad (a excepción de la caminata), ni movilidad sin transporte. Además, la misma autora añade que la distinción entre movilidad y transporte apunta a entender la movilidad urbana como una performance en el territorio, y al transporte como el medio o vector que realiza el desplazamiento. En consecuencia, la movilidad involucra un buen desenvolvimiento en el territorio y el transporte se enfoca en el medio de desplazamiento que realiza la movilidad. En consecuencia, se considera que la infraestructura peatonal (veredas, señalizaciones, escalinatas, entre otros) incrementa la movilidad peatonal, es decir mejora su performance en el territorio.

1.2. MOVILIDAD PEATONAL

Los peatones eligen el modo de transporte de la caminata para satisfacer sus necesidades básicas, precisando un ambiente, un entorno que pueda responder a sus requerimientos y expectativas[3] . En consecuencia, se debe hacer una evaluación del entorno existente para el peatón, tomando en cuenta sus requerimientos, así como la oferta del ambiente construido. Por otra parte, para el modo de transporte de la caminata, la infraestructura

[1] MONTEZUMA, R. (2003) La ciudad inclusiva. Cuadernos de la CEPAL N° 88, Santiago.
[2] GUTIÉRREZ, A. (2012) ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. Bitácora 21 Vol. 21. Bogotá, Universidad nacional de Colombia, pp. 61-74. http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011
[3] AMOROSO, S., CASTELLUCCIO, F. & MARITANO, L. (2012). Indicators for sustainable pedestrian mobility. Urban Transport XVIII, pp. 173-185. https://www.witpress.com/Secure/elibrary/papers/UT12/UT12016FU1.pdf

abarca: cruces peatonales, intersecciones, veredas, señalizaciones, escalinatas, etc. que proveen el soporte físico para este modo de transporte[4].

Asimismo, para el presente documento, la movilidad fue definida como la facilidad con la que se realizan los desplazamientos por parte de una población de forma recurrente, para acceder a bienes y servicios en un territorio, mientras que la movilidad pedestre será la facilidad de desplazamiento a pie, teniendo en cuenta el número y características de los viajes que se realizan por este modo de transporte en un entorno urbano, considerando tanto las características de la persona, como de los desplazamientos y especialmente del entorno donde se llevan a cabo[5] .

Entonces, la movilidad pedestre no solo involucrará a la desenvoltura con la que se realiza el desplazamiento a pie, sino también los elementos sociales, económicos y físicos que la hacen posible

La movilidad pedestre en la ciudad es de gran importancia, no solo por el carácter histórico sino también por el alto porcentaje de viajes que representa, por los beneficios para la salud y por su contribución a la descongestión vehicular. Sin embargo, los estudios que abordan a la movilidad pedestre en ciudades del Peru son escasos. Aún más esquivos, resultaron los estudios sobre la escalinata, como dispositivo de movilidad pedestre.

El caminar es la forma más tradicional y democrática de desplazamiento, y su uso como modo de transporte ha dado forma a las ciudades, (desde la antigüedad hasta nuestros días) alterando las características del ambiente construido en el cual los individuos viven y se mueven [6].Del mismo modo, el ambiente construido tiene una clara influencia sobre el comportamiento de los viajeros, en particular sobre los que caminan, por ejemplo, una ciudad dispersa con viajes que involucren grandes distancias será hostil al caminante que se verá obligado a optar por viajes motorizados. Además, siguiendo a estos autores, el caminar es una actividad intrínsecamente social y el peatón desarrolla una relación particular con el ambiente construido. Antes de la llegada del automotor, que alcanza velocidades promedio de 60 km/h en entornos urbanos, la caminata con sus 5km/h era el modo de transporte por excelencia, y las ciudades estaban construidas y moldeadas a su escala, a la escala pedestre[7].Por esa razón no sorprende que muchas ciudades de la antigüedad tengan dimensiones en sintonía al peatón.

---

[4] VASCONCELLOS, E. (2010) Análisis de la movilidad urbana Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: CAF. https://www.caf.com/media/3155/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf
[5] GUEVARA, M. (2017) Movilidad peatonal en ciudades latinoamericanas intermedias: estudio de las características personales y de viaje. Tesis de Maestría en Transporte Urbano. Universidad Simón Bolívar
[6] HANDY, S., BOARNET, M., EWING, R., & KILLINGSWORTH, R. (2002) How the Built Environment Affects Physical Activity Views from Urban Planning. American Journal of Preventive Medicine, vol. 23, pp. 64-73. http://www.ajpmonline.org/article/S0749-3797(02)00475-0/fulltext
[7] VALLEJO, M. H. (2016) ¿Calles o carreteras? Buenos Aires: Café de las ciudades.

1.3. LA MOVILIDAD PEATONAL EN LAS CIUDADES DEL PERU

En el Perú existen distintas realidades urbanas, geográficas, sociales e históricas, y a pesar de que muchas de las ciudades peruanas compartes problemáticas similares también tienen sus particularidades. En el presente documento expondremos la partición modal del transporte en dos ciudades, una de la costa y otra de la sierra poniendo especial atención al modo peatonal. Las ciudades son Lima en la costa, y el Cusco en la sierra.

En la ciudad de Lima, a través de una encuesta realizada en el año 2021, en el observatorio urbano, Lima Como Vamos, se develo que la principal forma de movilizarse para las personas con un 29.0% de la partición modal, es el transporte mediante custer o combis. En segundo lugar, con un 16.9%, se encuentra el modo de transporte peatonal. Mientras tanto, en una encuesta de origen – destino, realizada en la ciudad del Cusco, se expuso que el 54,97% de los viajes se realizan por transporte motorizado público (custer y buses) y el 30,25% por caminata.

Es decir, en ambas ciudades, existe un elevado porcentaje de viajes a pie. No obstante, este modo de transporte se encuentra altamente desatendido por las autoridades, quienes han privilegiado el diseño y gestión del transporte basado únicamente en el automotor.

Por otra parte, en ambas ciudades, y en particular en las zonas periféricas, se encuentran muy frecuentemente escalinatas, también conocidas como escalera urbana, cuya construcción es masiva debido a su bajo costo e intensivo uso. Además, actualmente constituyen el principal y único espacio de desplazamiento en muchos barrios, pues el automotor es incapaz de acceder, ya sea por la estrechez de sus calles o lo elevado de la pendiente.

Asimismo, el Perú es un país con altas cifras de siniestralidad vial, debido en gran medida a la displicencia con la cual se ha tratado al peatón. Así, la gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), precisó para una nota periodística[8], que para septiembre del año 2022, se han registrado más de 200 accidentes de tránsito con 212 fallecidos en la capital del país, ello resulta en más de un fallecido por accidente.

1.4. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Ley Nº 27972, Ley Orgánica de Municipalidades

[8] https://www.infobae.com/america/peru/2022/09/07/tragica-estadistica-accidentes-de-transito-en-lima-dejaron-212-muertes-en-lo-va-del-2022/

- Ley Nº 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 31313 - Ley de Desarrollo Urbano Sostenible
- Ley Nº 30494, Ley que modifica la Ley Nº 29090, Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y de Edificaciones.
- Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA, Reglamento de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano.
- Decreto Supremo Nº 016-2009-MTC, Reglamento nacional de tránsito.
- Política Nacional de Transporte Urbano, Decreto Supremo Nº 012-2019-MTC.

1.5. JUSTIFICACION DE LA PROPUESTA

La movilidad peatonal es uno de los principales medios de desplazamiento diario en la ciudad, también es el medio de transporte más amigable con el medio ambiente y el que construye ciudadanía al integrarse rápidamente con su entorno. No obstante, también es el medio de transporte menos atendido, protegido, promovido y por lo tanto regulado por la normativa nacional.

II. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer las bases del marco jurídico para regular la movilidad peatonal. Se busca la preservación y el desarrollo de un modo de transporte pedestre seguro, accesible, inclusivo y adaptado a las necesidades de movilidad de los ciudadanos y compatible con la ciudad, el medio ambiente, y la sociedad. Lo anterior en concordancia con los artículos 1 y 2 de la constitución política del Perú y complementando la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Asimismo, garantiza el objetivo prioritario de la Política de Transporte Urbano del País, al fortalecer los sistemas de transporte urbano publico eficaces para el desplazamiento de las personas.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

En caso de aprobarse el presente proyecto de ley permitirá que se consigan los siguientes beneficios:

SUJETOS	BENEFICIOS
Los peatones	• Se reduce la siniestralidad vial, al contar con infraestructura peatonal segura. • Se aumenta la opción del transporte por modo pedestre con contar con infraestructura adecuada y eficiente.
El medio ambiente	• El modo de transporte pedestre es el más amigable con el ambiente, pues requiere menor consumo de recursos para desplazarse.

En relación a los costos de la presente iniciativa legislativa, esta no requiere inversión alguna por parte del erario nacional.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente propuesta legislativa se vincula con la siguiente Política de Estado:

- **Política de Estado N° 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.**

  "Nos comprometemos a 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 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...."

- **Política de Estado N° 11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación**

  "Nos comprometemos a 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..."

- **Política de Estado N° 12. Acceso Universal a una Educación Pública Gratuita y de Calidad y Promoción y Defensa de la Cultura y del Deporte**

  "Nos comprometemos a garantizar el acceso universal e irrestricto a una educación integral, pública, gratuita y de calidad que promueva la equidad entre hombres y mujeres, afiance los valores democráticos y prepare ciudadanos y ciudadanas para su incorporación activa a la vida social. Reconoceremos la autonomía en la gestión de cada escuela, en el marco de un modelo educativo nacional y descentralizado, inclusivo y de salidas múltiples. La educación peruana pondrá énfasis en valores éticos, sociales y culturales, en el desarrollo de una conciencia ecológica y en la incorporación de las personas con discapacidad..."

- **Política de Estado N° 13. Acceso Universal a los Servicios de Salud y a la Seguridad Social**

  "Nos comprometemos a asegurar las condiciones para un acceso universal a la salud en forma gratuita, continua, oportuna y de calidad, con prioridad en las zonas de concentración de pobreza y en las poblaciones más vulnerables. Nos comprometemos también a promover la participación ciudadana en la gestión y evaluación de los servicios públicos de salud..."

- **Política de Estado N° 14. Acceso al Empleo Pleno, Digno y Productivo**

  "Nos comprometemos a promover y propiciar, en el marco de una economía social de mercado, la creación descentralizada de nuevos puestos de trabajo, en concordancia con los planes de desarrollo nacional, regional y local. Asimismo, nos comprometemos a mejorar la calidad del empleo, con ingresos y condiciones adecuadas, y acceso a la seguridad social para permitir una vida digna. Nos comprometemos además a fomentar el ahorro, así como la inversión privada y pública responsables, especialmente en sectores generadores de empleo sostenible..."

- **Política de Estado N° 19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental**

  "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. Nos comprometemos también a institucionalizar la gestión ambiental, pública y privada, para proteger la diversidad biológica, facilitar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, asegurar la protección ambiental y promover centros poblados y ciudades sostenibles; lo cual ayudará a mejorar la calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable del país..."

- **Política de Estado N° 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda**

  "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..."