



**RESTAURACIÓN
NACIONAL**

**Plan de Gobierno
para la Municipalidad
Metropolitana de
Lima**

Elecciones Municipales 2006

INDICE

I.-	Introducción	Página 2
II.-	La Municipalidad de Lima como órgano de gobierno	Página 2
III.-	Apreciación objetiva y subjetiva de la provincia de Lima	Página 3
IV.-	Diagnóstico de la Situación actual de la Municipalidad de Lima	Página 4
V.-	Qué es lo que queremos de la provincia de Lima	Página 4
VI.-	Políticas generales de Administración Municipal:	
	1. Economía	Página 5
	2. Seguridad ciudadana	Página 5
	3. Anticorrupción	Página 6
	4. Transporte y circulación vial	Página 7
	5. Servicio de Agua potable y alcantarillado	Página 29
	6. Limpieza Pública	Página 31
	7. Desarrollo Urbano y Zonificación de usos de suelo	Página 34
	8. Salud	Página 39
	9. Alimentación	Página 40
	10. Educación	Página 40
	11. Apoyo a la población discapacitada	Página 40
	12. Trabajo y generación de empleo	Página 40
	13. Pequeña empresa	Página 41
	14. Producción	Página 41
	15. Turismo	Página 41
	16. Tributación	Página 42
VII.-	Conclusiones	Página 43

PLAN DE GOBIERNO MUNICIPAL DEL PARTIDO POLÍTICO “RESTAURACIÓN NACIONAL”

Elecciones Municipales 2006

I.- INTRODUCCIÓN

El Partido Político Restauración Nacional propone asumir la conducción de la administración de la Municipalidad de Lima, recobrando su valor intrínseco de la gran metrópoli con los mejores estándares de calidad de vida para sus habitantes; entendiéndose por una mejor calidad de vida, el porcentaje de áreas verdes por habitante, crecimiento ordenado de la ciudad, la pureza de aire que se respira, el agua que se bebe, la presencia de un adecuado sistema en el manejo de la limpieza pública, tránsito vehicular ordenado y seguridad ciudadana.

II.- LA MUNICIPALIDAD DE LIMA COMO ÓRGANO DE GOBIERNO

La Municipalidad de Lima, es una institución con personería jurídica de derecho público que representa al vecindario y promueve el desarrollo integral, sostenible y armónico de la ciudad capital de la República del Perú. Su jurisdicción es la provincia de Lima; para tal efecto, se le ha investido legalmente de un régimen especial que la faculta desempeñarse simultáneamente como órgano de gobierno regional y como gobierno local metropolitano. Desarrolla funciones y tiene competencias de gobierno regional, de acuerdo a lo establecido en la Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización (Art. 33); Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (Art. 65) y en la Ley 27902, modificatoria de la Ley 27863 (Art.2). Las funciones y competencias de carácter local metropolitano y regional le son otorgadas a la MML mediante la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades (Art. 151).

De acuerdo a su estructura organizacional, la integran las empresas municipales siguientes:

- Empresa de Mercados Mayoristas S.A. (EMMSA)
- Servicio de Administración Tributaria (SAT);
- Empresa Municipal Inmobiliaria de Lima (EMILIMA);
- Caja Municipal de Crédito Popular de Lima;
- Instituto Catastral de Lima (ICL);

- Servicio de Parques y Jardines (SERPAR);
- Autoridad Municipal de los Pantanos de Villa (PROHVILLA);
- Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE);
- Empresa Administradora de Peaje (EMAPE);
- Instituto Metropolitano Protransporte de Lima;
- Fondo Metropolitano de Inversiones (INVERMET);
- Instituto Metropolitano de Planificación (IMP);
- Autoridad del Proyecto Costa Verde (APCV).

III.- APRECIACIÓN OBJETIVA Y SUBJETIVA DE LA PROVINCIA DE LIMA

La población de la provincia de Lima, aproximadamente de 7'200,000 (Censo 2005 INEI 6'954.583) de habitantes, requiere una mejora de la seguridad social y de la salud, en su calidad de vida, al igual que de la vivienda propia, y de los servicios adecuados en el suministro de agua potable, alcantarillado, electricidad, transporte, medio ambiente, educación, puestos de trabajo, áreas verdes, entre otros. Pero el Alcalde Provincial debe tener capacidad para direccionar el desarrollo y ejecución de programas requeridos por la población, haciéndolos viables mediante permanente comunicación con los Sectores correspondientes, y reincorporando en su organización a un ente técnico y legal denominado COMULTEC = Comisión Multisectorial Técnica de Lima; dejado de lado en las últimas administraciones municipales. Según estadísticas, se debe señalar que Lima Metropolitana tiene una población con 24 años como edad promedio. y el 52% del total tenía menos de 24 años. Vale decir que hay un compromiso para que la población tenga una mejor calidad de vida y esto está referido a los aspectos educacionales y la generación de puestos de trabajo, evitándose que los pobladores se conviertan en trabajadores informales.- Es ese sentido habrá que coordinar con el Ministerio de Trabajo, de la Producción y de Educación para la ejecución de programas de capacitación y de reconversión laboral para permitir la formación de PYMES bajo promoción municipal. De ahí que existe gran responsabilidad municipal en organizar a esa fuerza laboral evitando su ingreso al pandillaje, a la drogadicción, a la delincuencia y a la informalidad laboral.-

Como complemento de lo señalado líneas arriba, la información estadística señala que la Población Económicamente Activa (PEA) de Lima Metropolitana estimada a marzo del 2004, aproximadamente se encuentra que 89,4% está en situación ocupada frente a un 10,6% que se encuentra desocupada, pero la PEA ocupada está conformada por 34,4% con empleo formalizado y 55% que está subempleada.

La configuración geográfica obliga a la Municipalidad de Lima plantear ciertas soluciones y alternativas las que deberán pasar, algunas de ellas, por el Congreso de la República.-

Lima no puede seguir siendo gobernada como lo es hasta hoy y por eso requiere que el Congreso discuta y apruebe Leyes que son vitales para Lima.

IV.- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA

Hoy en día, vemos que existe en la provincia de Lima, al igual que en otras provincias del país, una crisis de valores y estructuras injustas que a la Municipalidad de Lima a lo largo de los años la convierten en una ineficiente administradora, por la carencia de un proyecto integral metropolitano.

Estos aspectos negativos nos obliga a creer y reflexionar dentro de nuestro Plan de Gobierno Municipal, la necesidad de difundir una cultura de valores que nos permita alcanzar a tener la provincia de Lima a la que todos aspiramos.

V.- QUÉ ES LO QUE QUEREMOS DE LA PROVINCIA DE LIMA

- Lograr alcanzar el bienestar social y mejorar la calidad de vida de la población.
- Atender las necesidades de todos los sectores, respetando los derechos de ciudadanía sin distinción de clases.
- Lograr una eficiente administración municipal.
- Lograr que la acción administrativa municipal debe de comprometer la participación conjunta de jóvenes, adultos, hombres y mujeres de todos los sectores sociales.

VI.- POLÍTICAS GENERALES DE ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL

1.- ECONOMÍA

- 1.- Atraer hacia la formalidad a los sectores informales.
- 2.- Mantener la disciplina en el gasto.
- 3.- Buscar una mayor racionalización del gasto y de las inversiones.
- 4.- Propiciar un perfil de deuda acorde con las necesidades de desarrollo de la provincia.
- 5.- Ampliar la base de contribuyentes a fin de lograr una mayor recaudación.

2.- SEGURIDAD CIUDADANA

El Acuerdo Nacional firmado el 22 de Julio del 2,002 por las principales organizaciones políticas, religiosas, de la sociedad civil y del Gobierno, se institucionalizó el Foro del Acuerdo Nacional como instancia de promoción del cumplimiento y del seguimiento del Acuerdo Nacional, en cuyo contexto se aprobaron 29 políticas de Estado, correspondiendo a la séptima la “Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y la Seguridad Ciudadana”.

Con este objetivo el Estado:

- 1.- Consolidará políticas orientadas a prevenir, disuadir, sancionar y eliminar aquellas conductas y prácticas sociales que pongan en peligro la tranquilidad, integridad o libertad de las personas así como la propiedad pública y privada;
2. Propiciará una cultura cívica de respeto a la ley y a las normas de convivencia, sensibilizando a la ciudadanía contra la violencia y generando un marco de estabilidad social que afiance los derechos y deberes de los peruanos;
3. Pondrá especial énfasis en extender los mecanismos legales para combatir prácticas violentas arraigadas, como son el maltrato familiar y la violación contra la integridad física y mental de niños, ancianos y mujeres;

- 4.- Garantizará su presencia efectiva en las zonas vulnerables a la violencia;
5. Fomentará la cultura de paz a través de una educación y una ética públicas que incidan en el respeto irrestricto de los derechos humanos, en una recta administración de justicia y en la reconciliación;
6. Desarrollará una política de especialización en los organismos públicos responsables de garantizar la seguridad ciudadana;
7. Promoverá los valores éticos y cívicos de los integrantes de la Policía Nacional, así como su adecuada capacitación y retribución; y
8. Promoverá un sistema nacional de seguridad ciudadana en la totalidad de provincias y distritos del país, presidido por los alcaldes y conformado por representantes de los sectores públicos y de la ciudadanía.

El Estado, en base a la séptima política del Acuerdo Nacional, viene impulsando a partir de octubre de 2001 por intermedio del Ministerio del Interior, la reorganización y modernización de la Policía Nacional, con la finalidad de mejorar sustantivamente los servicios policiales, acercar más la policía a la comunidad y dignificar la función policial mejorando los niveles de vida del personal; proceso que ha sido retomado en la actualidad.

La Municipalidad de Lima, al amparo y en armonía con lo ya establecido en el Acuerdo Nacional; dará prioridad al Sistema de Seguridad Ciudadana, como política de la Municipalidad de Lima.

3.- ANTICORRUPCIÓN

- Detectar y eliminar la corrupción en todas sus manifestaciones.
- Fomento de la cultura de la prevención procurando nombrar funcionarios honestos y probos conscientes de su misión de servicio a la comunidad.
- Fortalecer la Gerencia de Fiscalización y Control del Municipio.

4.- TRANSPORTE Y CIRCULACIÓN VIAL

Es necesario que los recursos presupuestales internos y externos se orienten a la ejecución de proyectos en aras de solucionar la problemática del transporte en el Área Metropolitana de Lima y Callao; considerándose los siguientes proyectos:

- Tren Eléctrico o Metro de Lima
Proyectos del Consejo de Transportes (ex PROTUM)
- Tratamiento Integral de la Zona 1 – Centro de Lima
- Periférico Vial Norte
- Eje Vial Javier Prado – La Marina – Faucett
- Vía Expresa del Callao
- Vía Circuito de Playas de la Costa Verde

Se han considerado las siguientes condiciones básicas o características que deben cumplir los proyectos para ser seleccionados como preferentes en la conformación de los escenarios:

- Proyectos de transporte, tránsito e infraestructura vial
- Proyectos contenidos en los Planes Urbanos de la Ciudad
- Proyectos que prioricen el transporte público masivo
- Proyectos de impacto o alcance metropolitano
- Proyectos que prioricen el movimiento Norte – Sur
- Proyectos con importantes niveles de avance en estudios
- Proyectos con rentabilidad económico - social
- Proyectos con inversiones ejecutadas
- Proyectos de corto o mediano plazo

Proyectos de inversión pública o privada

Algunos de estos proyectos, por sus características propias, deben ser realizados mayoritariamente por inversión pública, por tratarse muchas veces de proyectos sociales, no siempre recuperables desde el punto de vista financiero, pero de mucho impacto en el transporte urbano. En estos proyectos, es relativo el interés del sector privado, sobretodo en lo referente a la infraestructura vial; otros, en cambio, presentan condiciones diferentes y muy bien podrían ser destinados al financiamiento de la inversión privada, vía concesionamiento.

Proyectos como el Tren Eléctrico, el Corredor Segregado de Alta Capacidad, Tratamiento Integral del Sector 1 Centro de Lima, Semaforización Computarizada y Gestión de Tránsito o la Red de Corredores de Transporte Público, tendrán que ser destinados a inversión pública, al menos en lo referente a la infraestructura.

Otros proyectos pueden ser de interés para la inversión privada, para su recuperación por peaje; como por ejemplo, los siguientes: Periférico Vial Norte, Proyecto Integral Eje Javier Prado – Sánchez Carrión - La Marina – Faucett, Vía Circuito de Playas de la Costa Verde de Lima y Callao, Prolongación Sur de la Vía Expresa del Paseo de la República, Túnel San Francisco. El modelo a seguir, luego de su evaluación, sería la Vía Expresa de la Av. Faucett en el Callao, de reciente ejecución aunque se ejecutó al margen del Proyecto Integral del Eje Javier Prado – La Marina – Faucett. Lamentablemente, también se adelantó el tramo Javier Prado entre San Luis y Guardia Civil, con las fallas de diseño ya conocidas.

La construcción de los Escenarios de Transporte para el presente Plan Estratégico se ha sustentado fundamentalmente en los proyectos de transporte público, con mayoritaria inversión estatal (gobierno central, municipalidades).

Los proyectos de inversión privada no están ligados necesariamente de manera directa a algún escenario en particular, por lo que se considera que los proyectos privados podrán irse implementando independientemente, de acuerdo a la solidez de su rentabilidad y a lo atractivo que éstos sean para dicha inversión. Para ello es necesario que la Municipalidad promueva agresivamente la gestión de estos proyectos privados.

Se ha tomado en consideración que a la fecha, se están ejecutando los siguientes Proyectos de la Municipalidad Metropolitana de Lima:

- Proyecto Intercambios Viales de la Av. Javier Prado con las Avs. San Luis, Aviación y Guardia Civil: Obra adjudicada.
- Proyecto Semaforización Computarizada y Gestión de Tránsito: en gestión de financiamiento.
- Proyectos BID: en fase de definición

De la Municipalidad Provincial del Callao:

- Proyecto Vía Expresa Callao: obra ya concesionada

Proyectos seleccionados

Según lo indicado, los Proyectos seleccionados son:

- Proyecto Metrolima o Tren Eléctrico
- Proyecto Corredor Vitrina
- Proyecto Tratamiento Integral del Sector 1 Centro de Lima
- Proyecto Semaforización Computarizada y Gestión de Tránsito
- Proyecto Corredor Túpac Amaru – Tacna – Garcilaso – Arequipa
- Proyecto Corredor Venezuela – Arica – Grau – Ayllón
- Proyecto Corredor Tomás Marsano – Aviación
- Proyecto Eje Panamericana Norte – Zarumilla
- Proyecto Eje Vía de Evitamiento – Panamericana Sur
- Proyecto Interconexión Grau – Locumba – Prolongación Locumba
- Proyecto Interconexión Hábich – Riobamba – Naciones Unidas
- Proyecto Corredor Circunvalación
- Proyecto Corredor Universitaria
- Proyecto Prolongación Sur Vía Expresa del Paseo de la República
- Proyecto Eje Vial Javier Prado – Sánchez Carrión - La Marina – Faucett
- Proyecto Periférico Vial Norte
- Proyecto Vía Expresa Callao
- Proyecto Vía Circuito de Playas de la Costa Verde
- Proyecto Túnel San Francisco

Proyecto: Semaforización y Gestión de Tráfico Lima

Objetivos: Mejorar las condiciones del tránsito, Disminuir la congestión vehicular.

Incrementar las velocidades vehiculares, asegurar la circulación peatonal.

Proyecto: Corredor Venezuela-Arica 9 de Diciembre – Grau-Ayllón-Carretera Central

La participación del transporte público dentro del transporte en general de la Ciudad es cada vez más creciente, por ello la

necesidad de priorizar este modo de transporte a través de corredores viales.

En el caso de la interconexión entre El Callao y Lima, el eje que tiene mejores posibilidades técnicas, económicas e institucionales corresponde a este importante eje vial.

La longitud del proyecto es de 25 Km, y sobre él se planea construir corredores exclusivos, de acuerdo a las particularidades físicas que tiene cada tramo, para la operación de unidades de gran capacidad, debidamente ordenadas y organizadas en unidades empresariales sólidas y solventes.

El tramo de la Av. Venezuela que corresponde al Callao ha sido ya ampliado por la ex CORDE CALLAO, al que probablemente se le tenga que hacer algunos mejoramientos y acondicionamientos.

Dentro de la provincia de Lima, el tramo de la Av. Venezuela, desde la Av. Faucett hasta la Plaza Bolognesi, cuenta ya con un estudio de factibilidad técnico – económico, al igual que el tramo de la Av. Grau; también se efectuaron algunos avances dentro del marco del PROTUM.

Este es un proyecto de alta prioridad para las dos provincias involucradas cuya ejecución y operación debe significar un trabajo coordinado entre ambas comunas.

Proyecto: Corredor Av. Tomás Marsano

La avenida Tomás Marsano es la principal vía de salida del Cono Sur al Area Central Metropolitana. Por ella circulan entre 15,000 y 20,000 pasajeros por sentido en hora punta, tanto en la mañana como en la tarde, referidos únicamente a transporte público.

En este eje de 3 Km de longitud se ha construido un corredor de transporte público sobre los separadores centrales. Actualmente, por la liberalización de la prestación del servicio y por la alta demanda, la capacidad del corredor ha sido largamente rebasada por la oferta de unidades; las hay desde buses hasta micros y combis, en tal cantidad que muchas de ellas utilizan en las horas de mayor congestión las calzadas mixtas, comprometiendo de esta manera también al tránsito privado.

Proyecto: Corredor Av. Aviación

En el desarrollo de los estudios de operación del Metro de Lima, se analizaron diversas posibilidades para facilitar la salida de los pasajeros del Cono Sur, utilizando ese sistema de transporte.

Dentro de ello, se determinó que es posible y necesario crear un nuevo Corredor para la operación del Metro- Bus, que redunde en el mejoramiento del transporte del Cono Sur al Centro de Lima.

Sin embargo, es necesario determinar que este es un proyecto no únicamente relacionado con el transporte público, sino también referido al mejoramiento urbano en general, ya que ayudará a revitalizar y ordenar muchas áreas de la ciudad, particularmente las adyacentes al actual Mercado Mayorista de La Parada, en la Victoria.

Proyecto: Corredor Zarumilla-Panamericana Norte

Tramo: Caquetá – Izaguirre

La Panamericana Norte es un eje de gran densidad de viajes en transporte público. Se estima que la demanda en hora pico y por sentido es del orden de 20,000 a 25,000 pasajeros, constituyendo una de las cifras más altas de la Ciudad. A ello se agrega el tránsito privado, de carga, interprovincial, etc., lo que, circulando en tránsito mixto, genera altos niveles de contaminación, congestión, marchas lentas y pérdidas económicas.

Proyecto: Corredor Panamericana Sur-Evitamiento

El eje vial de la Panamericana Sur - Vía de Evitamiento tiene más de 18. Km. de longitud (entre Atocongo y Caquetá). Es una autopista de alta velocidad, con todos sus cruces resueltos a desnivel a través de puentes o intercambios, de manera que lo hace una vía muy rápida para el tránsito vehicular. Sin embargo, presenta algunos tramos críticos como es el correspondiente al cruce del área central (Cercado – Rímac), por el angostamiento a dos carriles por sentido que existe entre el Puente Trujillo y el puente Santa Rosa; y por la deficiente operación del transporte público debido a la carencia de paraderos en dicho tramo, lo que genera congestiones y tránsito sumamente lento.

Por otro lado sobre esta vía operan una gran cantidad de “combis”, de manera muy peligrosa para los usuarios por la velocidad que imprimen a sus unidades, compitiendo cotidianamente por los pasajeros.

El presente proyecto corresponde a la ampliación de la vía de Evitamiento en el referido tramo del Centro histórico, a tres carriles por sentido, así como de acondicionar paraderos para el transporte público, el que debe ser brindado por unidades de gran capacidad y con rutas troncales exclusivamente a lo largo de esta vía.

Proyecto: Prolongación Locumba-San Juan de Lurigancho

El distrito de San Juan de Lurigancho es el más poblado de la metrópoli, con posibilidades de incrementar aún más su población por la disponibilidad de áreas de expansión y por el proceso de densificación que deberá tener en sus áreas urbanas.

Sin embargo, sus ejes de interrelación con el resto de la ciudad son muy escasos: el eje 9 de Octubre- Abancay y la salida por la Av. Riva Agüero.

El prolongar el Jr. Locumba por la margen izquierda del río Rimac y construir un nuevo puente de unos 120 metros de luz permitirá mejorar la accesibilidad al distrito y desalentar los viajes innecesarios al Centro de Lima, a través de la Av. Abancay, como viene sucediendo actualmente.

Proyecto: Eje Habich-Riobamba-Herrera/Monsefú-Naciones Unidas.

Distritos de San Martín de Porres, Cercado y Breña.

La zona norte de Lima- distritos de San Martín de Porres, Independencia, Comas, etc. carecen de suficientes interconexiones con el centro y sur de la ciudad, ocasionando una gran demanda a los puentes existentes, Dueñas, Del Ejército y Santa Rosa, que se encuentran permanentemente congestionados. Entre el puente Dueñas y Del Ejército existen mas de 2.5 Km. sin puentes.

El proyecto consiste en habilitar una interconexión vial en dicho tramo, uniendo la Panamericana Norte con la Av. Venezuela, a través de Habich- Riobamba- Herrera /Monsefú- Naciones Unidas, ejecutándose un nuevo puente sobre el río Rímac. Es necesario afectar algunos inmuebles localizados a lo largo del trazo.

Acerca de este proyecto el Instituto Metropolitano de Planificación realizó los estudios de factibilidad técnica y económica, en el que se calcula que por este nuevo eje podrían circular hasta 30,000 vehículos al día, que se derivarían fundamentalmente del eje de Zarumilla. Sus ventajas también son de carácter urbanístico, ya que dinamizarían la zona, incrementando el valor de la tierra en las áreas bastante deprimidas.

Proyecto: Corredor Av. Circunvalación

El eje de la avenida Circunvalación que tiene cerca de 3 Km de longitud es el principal acceso del Sur hacia el distrito de La Victoria en general y hacia el actual Mercado Mayorista, en particular. Por esta vía se derivan la mayor parte de los flujos de tránsito que llegan por la Panamericana Sur.

La avenida cuenta con una gran sección en cuya franja central puede habilitarse un corredor exclusivo para buses, lo cual permitirá mejoras muy importantes para el transporte público, en términos de velocidad, comodidad y seguridad, estando la demanda asegurada por la alta densidad de viajes que en él se concentra.

Proyecto: Corredor Av. Universitaria

La avenida Universitaria con sus 20 Km de longitud es una de las principales arterias de la Ciudad; cubriendo cinco distritos de Lima: Los Olivos, San Martín de Porres, El Cercado, Pueblo Libre y San Miguel.

Es una vía con una sección por lo general bastante ancha, salvo en los tramos de El Cercado donde se reduce considerablemente.

El proyecto consiste en mejorar sus actuales calzadas y mobiliario urbano a fin de dotar de facilidades al transporte público, en intervenciones tales como:

- Mejora de paraderos y bahías
- Rehabilitación de calzadas
- Señalización horizontal y vertical.

Estos mejoramientos deben estar acompañados de un nuevo sistema de operación de sus rutas de transporte, con empresas sólidas, vehículos de alta capacidad y no contaminantes.

En un plazo posterior podrá construirse los pasos a desnivel planeados en algunos puntos críticos como Venezuela, Colonial y Argentina, así como vías exclusivas para el transporte en tramos que lo ameriten y en los que sea posible recuperar los derechos de vía.

Proyecto: Eje de Transporte Público Javier Prado - Sánchez Carrión - La Marina - Faucett

El eje Javier Prado- Pershing- La Marina- Faucett, con sus 25 Km de longitud es una de las principales arterias de la Ciudad y la única con sus características en el sentido este- oeste; cubre los distritos de Ate- La Molina, Surco, San Borja, San Isidro, La Victoria, Lince, Jesús María, Pueblo Libre, Magdalena y San Miguel.

Esta vía concentra grandes demandas de transporte público, del orden de unos 10,000 pasajeros por hora y por sentido, por lo general cuenta con una sección bastante ancha, con separadores y jardines muy bien mantenidos.

El proyecto consiste en mejorar sus actuales calzadas y mobiliario urbano a fin de dotar de facilidades al transporte público, en intervenciones tales como:

- Mejorar paraderos y bahías
- Rehabilitar calzadas
- Señalizar horizontal y verticalmente.

Proyecto: Prolongación Sur de la Vía Expresa del Paseo de la República

Completaría el proyecto inicial de la Vía Expresa, dándole continuidad hasta unirse con la Panamericana Sur y permitir una mayor accesibilidad a la población.

El proyecto consiste en conectar la vía Expresa del Paseo de la República con la Panamericana Sur, ejecutando un tramo de 5 Km, de características similares a la actual vía, es decir con tres carriles principales, dos de servicio y separador central para corredor de transporte público, en trinchera.

Están previstos intercambios viales con la Av. República de Panamá (Bolognesi) y con la panamericana Sur. Así mismo se construirán puentes vehiculares en las Avs. La Merced, La Castellana, Ayacucho, Surco, Soto Bermejo y Próceres. Deben ejecutarse también cinco puentes peatonales.

Proyecto: Vía Expresa Eje Vial Javier Prado-Sánchez Carrión-La Marina-Faucett

Se ubica en la franja central de Lima, entre los distritos de Ate – Vitarte, La Molina, Surco, San Borja, San Luis, La Victoria, San Isidro, Lince, Jesús María, Pueblo Libre, Magdalena, San Miguel y la Provincia del Callao

Su objetivo es potenciar el principal eje de conexión este – oeste de Lima constituido por las Av. Javier Prado-S. Carrión - La Marina - Faucett, mediante la habilitación de una vía expresa, mejorando la accesibilidad metropolitana.

Proyecto: Periférico Vial Norte

Se ubica al norte de Lima, entre el Callao y los distritos de San Martín de Porras, Los Olivos, Independencia, Comas, San Juan de Lurigancho, Lurigancho, El Agustino, Ate, La Molina.

Su objetivo es el mejorar la accesibilidad metropolitana, mediante un nuevo eje expreso, que interconecte la c. Panamericana Norte,

la Carretera Central y la Carretera Panamericana Sur, generando una nueva Vía de Evitamiento para la ciudad, uniendo además, el Puerto del Callao, el Aeropuerto Jorge Chávez y el Mercado Mayorista de Santa Anita.

Proyecto: Vía Expresa Costa Verde

Se ubica al oeste de Lima, en la franja costera ubicada adyacente a las playas de la bahía de Miraflores, entre los distritos de Chorrillos y La Punta.

Su objetivo es habilitar una vía en el Circuito de Playas de la Costa Verde que facilite el tránsito de paso y de acceso a la zona de playas y que, por las características de localización, tendrá una función de vía expresa, que mejore también la accesibilidad metropolitana.

La relación de Proyectos que antecede se basa en el “Plan Estratégico de Transporte” elaborado en 2001 por la Secretaría Técnica de Transporte de Lima y Callao (Consejo de Transporte de Lima y Callao – MTC), exhibiendo la característica de no haber sido tomado en cuenta por las recientes administraciones metropolitanas. No reflejan necesariamente un orden de prioridades ni de programación por etapas, lo cual será materia de una posterior evaluación de los recursos disponibles.

Normatividad del transporte

La ciudad de Lima carece de un marco legal adecuado que regule el transporte y el tránsito; este principio es citado de manera reiterativa por especialistas. Pues, la propia Ley Orgánica de Municipalidades y complementariamente las Ordenanzas Municipales vigentes, no son suficientes.

Diagnóstico de las concesiones del transporte

- La Provincia de Lima tiene autorizado un total de 418 rutas de transporte Público (337 rutas urbanas y 81 rutas de interconexión con el Callao)
- Adicionalmente la Provincia del Callao y Huarochirí han autorizado unilateralmente un estimado de 320 rutas para el desplazamiento de 14,000 vehículos.

- Tenemos una alta ilegalidad, de los cerca de 55,000 vehículos sólo el 43% corresponde a unidades autorizadas por Lima (23,700 vehículos)
 - Existe una alta sobre oferta en el transporte, estimada en un 60% por encima de lo requerido.
 - Sólo se requiere, aproximadamente, 22,000 vehículos, de los 55,000 existentes.
 - La oferta quedaría cubierta con la flota autorizada por la provincia de Lima en sus rutas Urbanas y de Interconexión (23,700 vehículos autorizados).

Diagnóstico del Parque automotor

Actualmente existe una sobre oferta del servicio de transporte público urbano en el área metropolitana de la ciudad de Lima, existe una sobre oferta del 40% de vehículos que prestan servicio de transporte público aproximadamente bordean los 40 mil vehículos que operan el servicio regular de transporte, del cual el 36 % son las camionetas rurales, los microbuses el 34%, los ómnibus es el 18 % y los taxis colectivos el 12%.

La antigüedad del parque automotor es de 15 a 16 años de edad promedio. Actualmente se tiene baja confiabilidad en el servicio (intervalos de paso irregulares, irregularidad en cumplimiento de horarios e itinerarios). Los vehículos sobrepasan los 15 años de edad (edad máxima para prestar el servicio desde el punto de vista económico y financiero)¹, situación que puede ocasionar que la flota tenga que estar fuera de servicio constantemente por necesidad de mantenimiento. En las 729 rutas de transporte que cubren casi la totalidad de la ciudad, existe un alto porcentaje de sobreposición y recorridos tortuosos (incluso muy sinuosos), que derivan en la competencia dañina por parte de los conductores (*“guerra del pasajero”* ó *“por la China”*).

No existe tratamiento preferencial para el transporte público, que representa aproximadamente el 75% de los viajes motorizados. La

¹ Estudio CPIT – Año 2005

velocidad crítica llega a ser de 8 y 14 km/h (centro de Lima), aunque en promedio es de aproximadamente 12 km/h;

El sistema actual es el resultado de la falta de planificación integral del transporte público, del parque automotor el constante incremento de flota han sido definidas sin evaluar la factibilidad técnica y económica del sistema actual, derivando en que la movilización diaria de pasajeros por unidad de transporte vaya disminuyendo año a año (Ómnibus y las Camionetas Rurales). Los propietarios han visto la necesidad de reducir el tamaño de los vehículos (de Ómnibus a Camionetas Rural) para ajustarse a la baja movilización diaria debido a la sobre oferta de Rutas en Camionetas Rurales, sin tomar en cuenta el impacto socioeconómico de este tipo de acciones (los vehículos de menor capacidad traen mayores impactos al tránsito y económicos en el sistema, que para el caso de la ciudad de Lima representan aproximadamente un 47% de incremento en el costo al movilizar pasajeros en Camionetas Rural en lugar de Ómnibus o buses).

El parque automotor del servicio de transporte público genera el 75 % de la contaminación ambiental en la ciudad de Metropolitana. Es necesario establecer un Programa de Racionalización de la oferta de transporte para la Ciudad de Lima, y reducir la sobre oferta vehicular en transporte público.

Se debe contar con mecanismos financieros que permitan la modernización del Parque Vehicular y reducción del año de antigüedad del Parque Vehicular.

Resulta conveniente identificar las oportunidades de crédito en el mercado nacional e internacional para satisfacer las necesidades de modernizar el parque vehicular con financiamiento al nuevo Sistema de Transporte.

Revisiones Técnicas Vehiculares

La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 y las Revisiones Técnicas Vehiculares.

Queda claro que esta Ley en vigor desde el 09.10.99 restableció las Revisiones Técnicas después de casi 20 años desde que fueron dejadas de lado y para lo cual encarga al MTC la gestión de **un sistema de revisiones técnicas.**

A partir del 28.05.03 el sistema de RTV se rompió cuando por el Art. 16°, Numeral 7, Inciso 7.6 de la ley, se confiere a la MML la competencia para “Verificar y controlar el funcionamiento de vehículos automotores, a través de revisiones técnicas periódicas”. Con ello el Parque Automotor de Lima (aproximadamente 800,000 vehículos) quedó fuera del sistema correspondiéndole al MTC realizar las Revisiones Técnicas Vehiculares en el resto del país.

El Reglamento Nacional de Vehículos y las RTV.

El Decreto Supremo N° 058-2003-MTC vigente desde el 12 de noviembre de 2003, aprobó el Reglamento Nacional de Vehículos en cuyo Título VII se regula todo lo relacionado con las RTV. Asimismo, en el Anexo VI en el rubro **Impedimentos** se señala que “Están impedidos para prestar servicio de Revisión Técnica” entre otros, las organizaciones empresariales que desarrollen actividad de **reparación de vehículos**.

Acciones de la MML sobre RTV y la situación del MTC.

En abril de 2004 la MML convocó a Licitación Pública Especial Internacional N° 001-2004-MML/CEPRI-LIMA para la concesión de la “Ejecución de la Infraestructura de las Plantas de Revisiones Técnicas y la Explotación del Servicio para Lima Metropolitana”, la cual ha resultado un gran fracaso. En consecuencia, Lima Metropolitana no puede hasta la fecha cumplir con la función que la LOM le encargó.

Por su parte el MTC tampoco puede realizar RTV pues con los reducidos Parques Vehiculares que existen en una gran parte del país es económica y financieramente imposible diseñar un proyecto atractivo para el sector privado bajo concesión. Tampoco sería recomendable que se autorice a todas las Municipalidades Provinciales a realizar las RTV pues existe el antecedente de cómo en este servicio se cometieron graves irregularidades en el pasado.

Diagnóstico de la Semaforización, Señalización y Sensores Inteligentes - ITS

Debido a la antigüedad de la red semafórica los controles de tráfico funcionan con un solo programa de tiempo de ciclo para todo el día,

los semáforos se encuentran deteriorados y requieren ser remplazados paulatinamente.

Nuevo Plan de Semaforización

Se aplicará una moderna tecnología para el control del tránsito, mediante una Red Semafórica computarizada y monitoreo a través de cámaras de video.

Congestionamiento del Tráfico

- En las vías importantes de Lima (Av. Abancay, Av. Javier Prado) se llega a tener una carga vehicular superior a los 3,500 Veh./hora/por sentido.
- Se ha calculado que en horas punta, una persona pierde 3 horas diarias en trasladarse dentro de la ciudad.
- Los tipos de pavimento a lo largo de la Red Vial varían según la localización, sistema constructivo y categoría funcional de cada vía.
- En el área central de la ciudad predominan los pavimentos rígidos.
- En avenidas perimetrales y de Evitamiento predomina el pavimento flexible. En áreas periféricas predominan vías sin pavimentar.
- En horas punta y en vías importantes se llega a desarrollar una velocidad promedio de 15 Km/hora.

El Sistema de Clasificación Vial

La Red Vial de Lima está clasificada teniendo en cuenta la función que cumple cada una de ellas dentro de la Estructura Urbana de la Ciudad. La Red Vial de Lima tiene una longitud total de 8,000 Km. Se consideran las siguientes categorías:

Expresas: Alto volumen vehicular-alta velocidad-flujo ininterrumpido

Arteriales: A diferencia de la anterior, con intersecciones a nivel - carriles laterales auxiliares.

Colectoras: Conectan las vías expresas y arteriales-flujo interrumpidas.

Locales: Provee acceso a los predios

VÍAS	LONGITUD (Km)
Expresas	140
Arteriales	510
Colectoras	750
Locales	6,600
TOTAL	8,000

Terminales Terrestres

Los TTIP y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181.

La Ley al permitir la “libre competencia en la construcción y operación” ha sembrado equivocado precedente, pues se permite mantener el caos urbano que hoy existe principalmente en Lima. Por ello es necesario que la Nueva Administración del Gobierno Municipal acuerde proponer a la Comunidad de Lima Metropolitana como Política de Gobierno la necesaria modificación de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y de la Ley Orgánica de Municipalidades, como punto básico inicial para lograr solución a este grave problema.

Resulta pues indispensable que ambas leyes reconozcan que los TT Interprovinciales –también los del transporte urbano- son “equipamientos de la ciudad” que permiten organizar el tránsito, direccionando y controlando el tráfico de transporte hacia infraestructuras adecuadas; constituyéndose en factor de importancia para la obtención de un desarrollo urbanístico equilibrado y la descongestión del tránsito. En consecuencia, la MML y cada Municipio Provincial debe incluirlas dentro de las políticas y planes maestros de su desarrollo territorial los cuales deben estar debidamente articulados con los planes viales a nivel nacional.

Ciclovías

Incentivar el uso de Modos de Transporte No Motorizado mediante la implementación de Ciclovías en las zonas y sectores de la Ciudad donde por las características de movilidad es conveniente la aplicación de este sistema.

Las ciclovías son espacios reservados exclusivamente para el tránsito seguro de bicicletas a un lado de las calles, en los camellones o paralelos a las carreteras de acceso a las ciudades. Su utilización permite desarrollar el concepto de la **bicicleta** como un medio de transporte alternativo, el cual se presenta como solución concreta y factible a los problemas de congestión vehicular y contaminación ambiental.

Diagnóstico del transporte público

La compleja problemática del caos vehicular reinante en la ciudad de Lima Metropolitana, se centra en tres factores predominantes: La sobre oferta de transporte público 40 mil vehículos en transporte público urbano, falta de Autoridad Administrativa de planeación y sustento técnico, en los criterios que definieron el otorgamiento de las autorizaciones o permisos de circulación en los 10 últimos años el 95 % de las autorizaciones de ruta están vencidos.

A los anteriores factores se agregan elementos que impactan negativamente y en forma directa al sistema de transporte como: la falta de seguridad pública que pone en riesgo a usuarios y prestadores del servicio; inexistencia de un análisis tarifario justo y falta de mecanismos para que las personas con recursos limitados tengan acceso a un servicio de calidad.

Los inhibidores indirectos se encuadran en la falta de una cultura del transporte que atienda la difusión, educación y capacitación tanto de los operadores (chóferes), como de los usuarios del servicio público, entre otros aspectos.

Las autoridades rectoras del transporte público y los diversos agentes que participan en el desarrollo del sector, deben plantear, una visión que, en síntesis, se propone contar con un sistema masivo de transporte, rápido, moderno, seguro y sostenible.

Diagnóstico del Transporte Público en Vehículos Menores Moto-taxis

El problema del Transporte Público de MOTO-TAXIS o Área Metropolitana de Lima, es cada vez caótico, y constituye competencia desleal entre las empresas de transportes que cuentan con una autorización de ruta formal vs. El informal no tiene paradero autorizado ni menos recorrido fijo, y varias de estas unidades operan por vías arteriales y algunas cruzan vías troncales (*Carretera Central Panamericana Norte, etc.*) exponiendo a posibles accidentes al público usuario.

Otro aspecto ha tener en cuenta es el problema, del congestionamiento causado básicamente por la sobre oferta de servicio. Sólo en Lima Metropolitana operan 62.400 moto-taxis distribuidos en 28 distritos ocasionada por el crecimiento descontrolado de la flota de vehículos en operación.

Otros de los aspectos a tener en cuenta, es la informalidad que ha caracterizado a las Organizaciones Empresariales (gremios, sindicatos, Asociación de Empresas, etc.), sus representantes ni siquiera son gerentes de empresas de transportes y en algunos casos sus organizaciones solo están constituida de unas cuantas unidades, a esto se suma la falta de profesionalización del personal que labora en ella y lideran las Asociaciones.

Se debe establecer una comisión técnica para evaluar el problema del transporte especial en vehículos menores “Moto-taxis”

Análisis y situación de los accidentes de tránsito

- Los accidentes de tránsito en la red vial nacional, así como en el ámbito urbano de las ciudades, se han convertido en una constante que produce la pérdida significativa de vidas humanas, heridos y daños materiales, debido a factores diversos.
- Existe preocupación en las autoridades nacionales y en la población por la alta frecuencia y gravedad de los accidentes del tránsito, este hecho ha llevado al Gobierno a crear una Comisión conformada por los sectores de Transporte y Comunicaciones, Salud, Educación e Interior, los cuales han

suscrito un Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional en favor de la Seguridad Vial a fin de estudiar el problema con el propósito de aplicar medidas integrales que tiendan a disminuir los accidentes de esta índole y sus efectos.

Factores que inciden en esta problemática

- El exponencial incremento del parque automotor, con una casi nula regulación técnica y documentaria.
- El funcionamiento de empresas que operan con una aparente formalidad pero sin respetar las normas del sector referidas al tipo y calidad de sus unidades de transporte.
- Patologías que afectan la conducta vial de los conductores y peatones: la neurosis, el stress, el alcoholismo y la drogadicción, las limitaciones en la capacidad de raciocinio y la falta de destrezas psicomotoras.
- Las características culturales que configuran modelos de conductor y de peatón, hay que considerar las costumbres, los valores y los hábitos predominantes; entre los rasgos culturales que son causales de accidentes del tránsito están la falta de conciencia vial, el manejo descuidado y el irrespeto consciente a las normas del tránsito.
- La insuficiente estrictez de las pruebas que se aplican a los conductores para concederles licencias que los habiliten como tales; dichos exámenes no consideran detectar patologías que caen en los ámbitos de la psicología y de la psiquiatría.
- Déficit en la planificación urbana de las ciudades con mayor densidad de población y mayor parque automotriz, no se han planteado objetivos, políticas ni programas de desarrollo urbano que prevean, ante cualquier polo de extensión urbana el diseño de vías de acceso adecuado y de intercomunicación con otros sectores de la ciudad a los cuales sea necesario trasladarse por razones laborales, de educación y otros.
- En lo que respecta al diseño de vías, no cuentan con pasos peatonales o carecen de suficientes pasos peatonales sobre el nivel suelo; el hecho frecuente de la no previsión de señalizaciones y otras medidas de seguridad vial al momento de construir las carreteras; el crecimiento de la ciudad no prevé vías diferenciadas para el transporte de pasajeros, carga y vehículos livianos.
- Deficiente planificación urbana, insuficiente mantenimiento de la infraestructura vial, el crecimiento del parque automotor,

que no fue previsto para el diseño de calles y el crecimiento de la población.

Apreciaciones y recomendaciones para afrontar la delincuencia en el tránsito

- A.** La delincuencia común y el crimen organizado continuarán con la comisión de hechos delictivos a nivel nacional, aprovechando las limitaciones de las FFOO para la ejecución de patrullaje preventivo.
- B.** De no adoptarse las medidas preventivas y sancionadoras pertinentes por parte de las autoridades competentes, es probable que continúen incrementándose los accidentes de tránsito.
- C.** Si no se educa a la población desde las instituciones educativas, el desconocimiento sobre aspectos básicos fundamentales relacionados a las normas de tránsito continuará siendo factor contributivo para los accidentes de tránsito.
- D.** Coordinar con la Empresas de Transporte Interprovincial, para incrementar las medidas de control de pasajeros y equipajes de mano en los terminales, evitar el recojo de pasajeros en paraderos informales, y organización para la conformación de convoys en las carretera de penetración.
- E.** Diagnóstico de experiencias transfronterizas existentes en los países involucrados en el contrabando y trafico ilícito de Armas de fuego y otros, realizando un estudio de sus experiencias y las medidas gubernamentales adoptadas para contrarrestarlo.
- F.** Elaboración del Mapa Nacional y Regional destacando las rutas existentes en el "TIA", incrementando el patrullaje y la intervención policial en carreteras.
- G.** Talleres de de motivación y sensibilización realizados por Autoridades Estatales y sociedad civil en las zonas

transfronterizas, para contrarrestar el tráfico ilícito de armas de fuego y otras.

- H.** Demandar a los alcaldes para que asuman el liderazgo y convocar a las autoridades que conforman el Comité Distrital de Seguridad Ciudadana, Comisario, Poder Judicial, Juntas Vecinales y Rondas Campesinas; a fin de articular esfuerzos para realizar acciones preventivas comunitarias del delito y promover una cultura ciudadana.
- I.** Plantear incentivos, premios o reconocer a los vecinos que participan entusiasta y efectivamente en las Juntas Vecinales de su distrito, siendo necesaria la reforma policial, un monitoreo de las acciones de seguridad y establecer paradigmas y planes pilotos que nos indiquen como trabajar.
- J.** Sensibilizar a la ciudadanía impartiendo educación masiva principalmente a los conductores para evitar que manejen en forma imprudente, ya que muchas veces su irresponsabilidad ha dejado trágicos saldos de muertos y heridos.
- K.** Prever, en la planificación del desarrollo urbano, el diseño de vías pasos peatonales, pasos sobre nivel, et., destinando mayores recursos para la mantención de la infraestructura vial.
- L.** Crear instancias de coordinación entre las instituciones competentes para la formulación de objetivos, políticas y programas de transporte y seguridad vial.
- M.** Otorgar mayores atribuciones a los organismos gubernamentales en la adopción de medidas integrales que tuvieran como propósito la reducción de los accidentes del tránsito, referidas a modificaciones de la legislación del tránsito, construcción y modificación de vías y de su utilización, control del tránsito.
- N.** Exámenes más severos para el otorgamiento de licencias para conducir aumentando las exigencias, incluyendo test psicológicos y exámenes médicos. Estos últimos test

deberían tener una periodicidad más corta que los seis años que dura la vigencia de la licencia de conductor.

Diagnóstico del Parque Automotor como Problema Ambiental

En este contexto un factor contaminante es el parque automotor, que en Lima, es muy perjudicial por contar con unidades viejas con muchos años en el transporte personal y público, quienes botan gases sumamente contaminantes que afectan a la salud de los pobladores limeños. En este sentido en el presente trabajo monográfico, intentamos describir los alcances de este problema, analizando las causas y proponiendo algunas alternativas de solución que permitan evitar y reducir los índices de contaminación que en la actualidad se presentan en el parque automotor limeño.

“Lima es una de las cinco ciudades con el aire más contaminado de América Latina. Antes de atorarse por una noticia que quizá desconocía, nuestro organismo ya la ha estado sintiendo. Todos los días más de 411 tóxicos -once de ellos cancerígenos- podrían haber ingresado a los pulmones debido a los asfixiantes humos que, por ejemplo, arrojan las combis petroleras o los autos viejos e importados que, sin mayor restricción, avanzan por las calles de la capital”.

“Lima y Callao concentran el 69% del parque automotor. Las tres cuartas partes de los vehículos tienen más de diez años de antigüedad. La masiva importación de autos usados - promovida desde 1991- fue restringida en enero de 1996, mediante un decreto de urgencia, pues en ese lapso ingresaron más de 130 mil vehículos de segunda mano que no sólo afectaron económicamente a la industria nacional, sino que agravó el estado de la colapsada red vial de Lima y Callao”

La emisión de gases producidos por el Parque automotor (autos, camiones, etc.) que circulan por la ciudad de Lima se acumulan hasta alcanzar niveles de alta toxicidad existiendo el riesgo inminente de accidente vital en lugares por donde circulan una inmensa cantidad de unidades antiguas y que ni siquiera están reparadas; también se producen estos accidentes en recintos cerrados como garajes y estacionamientos .

En Lima circulan 690 mil vehículos, con un promedio de 15 años de antigüedad. De este parque automotor, 200 mil autos son utilizados para prestar el servicio de taxi, 60 mil vehículos son combis y ómnibus que ofrecen el servicio de transporte público.

Para los nueve millones de viajes que diariamente se hacen en la capital sólo se requiere 10 mil vehículos. Es decir, existen 50 mil unidades sobrantes que generan una agresiva “guerra de los centavos”, las combis se pelean por los pasajeros a quienes tratan como bultos. Los vehículos avanzan a paso de tortuga y los humos se concentran en las calles.

La velocidad (origen-destino) alcanza la lentísima cifra de 15 kilómetros por hora, en horas pico.

“Muestras del daño ambiental pueden ser observadas en los laboratorios de la Dirección General de Salud Ambiental (DIGESA). Allí El Comercio fotografió pulmones extirpados, afectados por materiales pesados, pero conservados en formol”

“El promedio de acumulación de Pts. En 1995 fue de 218; 273 en 1996; 235 en 1997 y 259 en 1998. Estas cifras superan hasta en 300% el límite aconsejable por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA)”.

“Según Especialistas, del Programa de Recuperación Ambiental de Lima -quien a su vez se fundamenta en las investigaciones de la OMS- los niveles de contaminación del Centro Histórico incrementan en un 11% la mortalidad diaria”

La Municipalidad de Lima estima que, en esta zona céntrica, los actuales niveles de partículas inferiores a 10 micras (PM10) son capaces de aumentar en 11% la mortalidad diaria en nuestra población. Asimismo, generan un incremento del 76% en el uso de broncodilatadores.

Contaminación de Ruido

Es la forma de contaminación más frecuente y subestimada. Es provocada por la exposición a ruidos. El ruido es un sonido que a determinada intensidad y tiempo de exposición produce daños (en algunos casos irreparables) en nuestra capacidad de audición,

además de otras reacciones psicológicas y fisiológicas en nuestro organismo.

Así como la temperatura la medimos en grados centígrados, y la distancia en metros, la intensidad del ruido se mide en decibeles (dB). Una conversación normal se desarrolla por debajo de los 60 dB. Las principales causas de Contaminación por ruidos proviene del ruido provocado por el tránsito vehicular.

La forma más directa y severa que afecta a la población de Lima el ruido producido por los vehículos, se resume en: Irritación, Cansancio Físico, Dolores de cabeza, Tensión muscular, Mareos y náuseas, Sordera temporal o permanente; entre otras.

Contaminación Visual

Es el cambio o desequilibrio del escenario vial, ya sea natural o artificial, que afecta las condiciones de vida y para el caso específico del transporte principalmente en la ejecución de las maniobras de manejo a los conductores. Entre las principales causas de Contaminación Visual tenemos: Excesos de avisos publicitarios e informativos (luminosos o no) en forma de carteles en las vías, Exceso de avisos publicitarios e informativos de programas en general por cualquier medio en los bordes de las calzadas. Nuevas edificaciones o distorsiones del entorno Urbano que distraen o perturban la visión del conductor y peatón. Basurales que malogran el paisaje urbano y que además son causas del alejamiento del turismo.

La Contaminación Visual además de afectar directamente a las operaciones normales de transporte y tránsito, también de manera sensible a la salud de todos los componentes del sistema, principalmente en los siguientes aspectos: Estrés. Dolor de cabeza. Distracciones peligrosas (especialmente cuando conduce un vehículo). Accidentes de tránsito. Problemas ecológicos (se alejan algunas especies y se rompe el equilibrio ecológico – Pantanos de Villa).

El alto grado de contaminación que sufre la ciudad de Lima, por el constante incremento de unidades motorizadas sobre todo de segunda mano, hacen necesaria la creación del **Concejo Metropolitano de Transportes** para que trabaje conjuntamente

con la Municipalidad de Lima en la lucha contra la contaminación ambiental producido por el parque automotriz.

Para ello, debería tenerse en cuenta:

- Renovación del parque automotor
- Restricción de importaciones de vehículos de segunda mano
- Instalación de una red de monitoreo
- Intervención de vehículos que expulsan tóxicos.
- Plantación de árboles en Lima y Callao
- Propiciar el uso del gas natural

Diagnóstico de la Seguridad y Educación Vial

- No existe una Política Nacional de Seguridad Vial, solamente el Ministerio de Salud ha creado una Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito desde el año 2004 dentro de la Oficina General de Defensa Nacional.
- Desde su creación en 1996, el CNSV ha demostrado una debilidad institucional, principalmente por falta de financiamiento a pesar de los grandes esfuerzos que realiza en coordinación de otras instituciones.
- Conocimiento del problema, pero hay muy baja prioridad y poco compromiso.
- Existe un pobre sistema de información.
- Escasos estudios de investigación.
- El Perú tiene altos índices de mortalidad por accidentes de tránsito.
- Un promedio de 10 personas mueren por día y 3,500 por cada año.
- En el Perú hay mas de 75,000 accidentes por año y solo en Lima en el 2005, 51,744 accidentes.
- US\$ 1,039 millones por pérdida en accidentes de tránsito equivalente a 1.5% del PBI.
- Contradicción en las estadísticas entre Seguros-PNP- MTC y otras instituciones.

5.- SERVICIO DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO

Lograr como parte del **medio ambiente urbano**, que el agua que usa la ciudad de Lima, sea proporcionada básicamente por SEDAPAL, la misma que tiene una organización empresarial en cuyo directorio no tiene presencia la

Municipalidad Metropolitana de Lima y por lo tanto existe un desconocimiento mutuo del desarrollo urbano de la ciudad y los planes de desarrollo de la empresa.

Se estima que aproximadamente 1.5 millones de habitantes de Lima, ubicados en las zonas marginales de la ciudad, no reciben agua potable de calidad por tuberías directamente a sus viviendas, y de ahí que se tienen que abastecer de agua "potable" proporcionada por camiones cisternas, los mismos que no pueden asegurar la calidad de la misma.- Pero por añadidura, los camiones deben depositar el agua, a precios que llegan a 10 veces el precio del agua potable de las áreas urbanizadas de la ciudad, en pequeños reservorios hechos de albañilería simple, no revestida, y ubicados usualmente al frente de cada lote de vivienda.- Estos reservorios reciben permanentemente la contaminación del polvo del ambiente y de que muchas veces para extraer el agua se hace con las manos sucias con lo que se pierde la calidad del agua obligándose a un gasto extra al tenerse que hervir el agua para ser tomada y evitar, de esta manera las enfermedades gastrointestinales.

Siendo así, proponemos un **PLAN MUNICIPAL DE AYUDA SOCIAL DE EMERGENCIA**, mediante la construcción de Cisternas Comunes con la participación de la mano de obra de los vecinos, material proporcionado por la MML como así mismo los planos y la asistencia técnica del caso, y la construcción de las piletas con acceso controlado por un Comité de vecinos de control del agua.- En estas cisternas, los vecinos mediante cuotas de acuerdo al uso del agua, adquirirán el agua de los camiones con la posibilidad de negociar un precio mejor de la tancada de agua.

La segunda acción social por concepto de salvaguarda de la salud humana de las poblaciones marginales es la de montar un operativo de control de calidad de las cisternas que reparten agua para lo cual se deberá generar una **ORDENANZA MUNICIPAL** Metropolitana por la cual la Secretaria Municipal de Transporte Urbano verificará la calidad de dichas unidades y expedirá el permiso correspondiente, debiéndose verificar semestralmente dicha calidad de la unidad.

Conjuntamente con SEDAPAL se deberá montar un operativo de verificación de la calidad del agua de los Pozos de agua subterránea que proveen líquido a los camiones cisterna. Coordinar igualmente con SEDAPAL evitar la contaminación del agua de mar contiguas a los emisores de La Chira y de Marbella.

6.- LIMPIEZA PÚBLICA

Lima carece hasta hoy de un sistema metropolitano integrado de gestión de la basura, aun cuando legalmente (Ley 27314) está obligada a implementarlo en coordinación con las demás municipalidades distritales.

Lima genera diariamente unas 6.750 toneladas de basura o, lo que es lo mismo, cada limeño produce al día 0.85 kilogramos de desechos. El destino final de esta producción son (o deberían ser) los cinco rellenos sanitarios autorizados: Casren, Zapallal, Portillo Grande, Huaycoloro y La Cucaracha. Los especialistas del Consejo Nacional de Ambiente (CONAM) estiman que el 30% de los residuos de Lima son llevados a botaderos clandestinos.

Los especialistas del CONAM aprecian que a mediano plazo, los rellenos sanitarios de Lima habrían agotado su capacidad. Debiéndose incentivar la cultura del reciclaje en la población y empezar a buscar otros puntos adecuados para instalar nuevos rellenos sanitarios.

La Ley General de Residuos Sólidos obliga a los concejos provinciales a elaborar su Plan Integral de Gestión Ambiental de Residuos Sólidos (Pigar). En todo el Perú sin incluir Lima Metropolitana, 39 municipalidades lo han hecho.

Si bien la segregación está autorizada en algunos rellenos sanitarios y botaderos, sólo se recupera el 1% del total de residuos que llegan a estas instalaciones. DIGESA estima que 410 TM/día se segregan en el sector informal, incluyendo los residuos orgánicos que se destinan a la crianza de cerdos. Con respecto a los residuos peligrosos y especiales, DIGESA estima que 30 TM/día son residuos hospitalarios y 270 TM/día proceden de las industrias. Cabe precisar que el sistema de manejo de residuos sólidos en Lima Metropolitana, no toma en

cuenta la recolección selectiva de los desechos domésticos, hospitalarios e industriales.

En 1998, el 26% de la producción total de residuos se concentró en los distritos de San Martín de Porres, San Juan de Lurigancho, Santiago de Surco y Ate. Sin embargo, los distritos con mayor producción de basura per cápita fueron: Jesús María, La Molina, Miraflores y San Isidro, donde cada habitante produce 1 Kg/día, siendo el 80% basura domiciliaria. Con respecto al año 1996, la producción de basura se redujo en los distritos de San Borja y Santiago de Surco y se incrementó en los distritos de Jesús María y Miraflores.

Si bien la producción total de basura en Lima Metropolitana creció en 4%, entre 1996 y 1998, hubo una reducción de 10% en la producción per cápita. En este contexto, la producción creciente de basura y la disponibilidad limitada de lugares controlados y manejados para la disposición final, genera problemas de salud a la población cercana a los centros de disposición final, sobre todo en aquellos no controlados. En el distrito de Carabayllo hay dos rellenos sanitarios (uno inoperativo) y dos botaderos.

En cuanto a los residuos tóxicos procedentes de los hospitales, se evidencia una falta de manejo que genera un problema grave de contaminación. Se estima que el 86% de los establecimientos de salud tiene quemadores, los cuales no permiten un tratamiento adecuado de los gases tóxicos provenientes de los desechos hospitalarios quemados.

En los últimos años se está promoviendo el reciclaje de desechos. Para tal efecto, el CONAM tiene un convenio de asistencia técnica con el Instituto de la Economía Social (IPES) para promover el reciclaje de desechos sólidos, principalmente papel, en los centros escolares (Proyecto RECICLA). Este programa se inició en Lima y ahora tiene cobertura nacional.

El IPES estimó que en 1998 en Lima Metropolitana había 240 empresas recicladoras, de las cuales el 37% recicla metales y el 31% papel y cartón. Este es un indicador que hay mercados de reciclaje que funcionan. El reto está en promover la eficiencia en estos mercados y que funcionen en un marco de legalidad.

Finalmente, cabe mencionar el proyecto Bolsa de Residuos, a cargo de IPES, el cual es un centro de información sin fines de lucro, cuyo propósito es fomentar la transacción y permitir la valorización de los residuos industriales, comerciales y domésticos que son aprovechados por aquellas empresas que los necesitan como materia prima o insumo. De esta manera el proyecto trata de acercar a los compradores y vendedores de residuos a fin de reducir la cadena de intermediación.

La falta de financiamiento y de recursos humanos calificados en el manejo de residuos, así como las dificultades de coordinación entre instituciones, hizo que el manejo de los desechos sólidos fuera precario. Dicho contexto, no fue favorable para la atracción de inversiones.

La reciente Ley de Residuos Sólidos (Ley 27314, julio de 2000) establece un marco legal moderno y promueve la participación del sector privado en esta actividad. Se establece que la gestión de los residuos supone un manejo integral y sostenible, en el marco de la política ambiental nacional. El CONAM tiene el encargo de coordinar con las autoridades sectoriales y municipales la aplicación de la Ley y de resolver en última instancia administrativa los casos de inaplicabilidad de resoluciones y de promover la adecuada gestión de residuos sólidos en el marco del MEGA. La Ley también establece la competencia de las autoridades sectoriales, municipales y el sector salud, en particular. Además de normar sobre el manejo de los recursos sólidos en general, también precisa sobre el manejo de los residuos sólidos peligrosos.

Tal como se indicó anteriormente, se fomenta la participación del sector privado, a través de las empresas prestadoras de servicios de recolección de residuos sólidos, quienes tienen un conjunto de obligaciones; la relación con ellas es a través de contratos.

Sobre la base de la reglamentación y puesta en vigencia de la norma para el manejo de los desechos sólidos, las municipalidades y la empresa privada podrán aprovechar las oportunidades que se presentan en torno al manejo e industrialización de los desechos. Los municipios bien pueden tener interés en promover el reciclaje de la basura, lo cual les generaría ingresos, permitiría proyectar una imagen de

responsabilidad social y contribuiría a aumentar la vida útil de los rellenos sanitarios. Así, se pasa de una concepción de generación de residuos a una concepción de manejo y uso de éstos. En este sentido se espera que el manejo de residuos se haga sobre la base de los incentivos de mercado.

De otro lado, aún está pendiente dar respuesta al manejo integral de residuos tóxicos y peligrosos; si bien el nuevo marco legal hace referencia a éstos, en la práctica no hay experiencia al respecto. No se conocen los riesgos asociados al manipuleo y disposición de este tipo de desecho. Ello es una oportunidad para estrechar vínculos entre el sector académico, empresarial, ONG y gobiernos locales para dar respuesta a este problema latente, y plantear alternativas de manejo eficiente y sostenible.

Este nuevo enfoque no hace mas que validar y formalizar una realidad que venía operando de manera oculta. Los mercados clandestinos de disposición final, de segregación evidencian la existencia de mecanismos de mercado que estimulan el desarrollo de un conjunto de actividades. Dichas actividades, que a la fecha se ejercen de manera clandestina y constituyen un riesgo para la población involucrada, serán formalizadas y ampliadas en el marco de la nueva ley.

7.- DESARROLLO URBANO Y ZONIFICACIÓN DE USOS DE SUELO

Resulta de vital importancia, reajustar la zonificación de usos de suelo de Lima Metropolitana; conforme a la Ley Orgánica de Municipalidades No. 27972 la Municipalidad Metropolitana debe aprobar las normas necesarias para implementar la integración de las municipalidades distritales de acuerdo al desarrollo de los planes y programas metropolitanos en forma integral y armónica, y los planes y programas metropolitanos en materia de acondicionamiento territorial y urbanístico, infraestructura urbana, vivienda, etc.² como el control del suelo, etc.

El conjunto de planos de Zonificación que ha presentado el Instituto Metropolitano de Planificación a las diferentes Municipalidades de Lima tiene por objeto plantear el Reajuste

Integral de la Zonificación General de los Usos del Suelo de Lima Metropolitana de conformidad con las Ordenanzas 620 y 719 de la Municipalidad Metropolitana de Lima.- Este reajuste tiende en gran medida a densificar el uso del suelo, tendencia que últimamente se trata de promover en el desarrollo urbano de la ciudad de Lima, lo que no siempre asegura los éxitos que se pretenden por condiciones implícitas de la ciudad a lo largo de su historia.- El planteamiento deberá recibir la opinión de los vecinos para luego hacer un análisis y tomar las decisiones del caso.- El IMP estima, como marco conceptual, que la zonificación del uso del suelo establece limitaciones y/o modalidades de uso de la propiedad privada de acuerdo con el bien común y el interés social, a lo cual nos tenemos que preguntar cuál es el derecho del vecino frente a este planteamiento si es que si puede ser maltratado y cómo puede ser defendido dicho derecho a pesar de emitirse opinión en la Consulta Vecinal del distrito.

En la temática del Urbanismo, la condición básica de proponer o variar una zonificación es asegurar primeramente el bienestar de los vecinos en los diferentes aspectos de la vida diaria, y en un segundo nivel el desarrollo armónico de la ciudad.

Densificar una ciudad en sus diferentes distritos es provocar el caos en los servicios básicos.- Las urbanizaciones fueron la consecuencia de un proceso de diseño para determinada condición de Zonificación que en su oportunidad fue aprobada por la Municipalidad Provincial de Lima, como por COSAL o SEDAPAL, las empresas eléctricas y telefónica.- Hoy día la Municipalidad Provincial, no puede ignorar sus propias resoluciones de alcaldía y las limitaciones del uso del suelo que fueron impuestas, inclusive inscrita la aprobación del diseño de la urbanización y la independización del lote matriz ante los Registros Públicos, considerándose además que los urbanizadores pagaron importantes derechos al municipio, los mismos que fueron transferidos a los compradores de los lotes.

En esos diseños de ingeniería se estimaron conforme las normas existentes, los requerimientos de caudales de agua y presiones, como los colectores de evacuación de desagües, como los cables eléctricos y las sub estaciones eléctricas que

fueron definidas por el suministrador, todo lo cual son abismalmente diferente a lo que se pretende hoy día al densificar a los suelos de la ciudad y de esta manera se conduce a completar el deterioro de la ciudad contrariando a lo que se pretende de beneficiar al bien común.

Con la actual estructuración de la ciudad, a la cual se pretende densificar, estamos caminando a tener serios problemas en su implementación, y es por estas consideraciones, y otras mas, que queda claro que la propuesta no ha sido estudiada y analizada bajo un contexto general sino dirigida a que se puedan desarrollar futuros proyectos de vivienda multifamiliares.

En este proceso de densificación se ha estudiado la calidad de los suelos en zonas calificadas de peligrosas como pueden ser los distritos de Chorrillos, La Molina, La Victoria y posiblemente algunos sectores del los conos de la ciudad, por lo que se hace necesario, previamente a la propuesta de densificación, realizar estudios de mecánica de suelos para determinar cuales son las limitaciones de altura y de carga de las edificaciones.

Las zonas ya consolidadas tienen ciertos diseños de vías establecidos en el Reglamento Nacional de Construcciones (Título II) y que estaban acorde a ciertas realidades.- Con el proceso de densificación conduciremos a problemas de tránsito, de diseño transversal de las vías y del estacionamiento.

Si en verdad se esta estudiando la problemática del transporte urbano mediante la participación de profesionales japoneses, el problema de la ciudad es mucho más amplio y pongo como simple ejemplo la actual situación de las edificaciones fabriles ubicadas en las Avenidas Venezuela, Colonial y Argentina, hoy día mayormente cerradas por la crisis económica del país.- Pero esa fábricas u otras similares deberán en poco tiempo instalarse, a lo cual cabe la pregunta: ¿Cuál es el área de Lima Metropolitana que la Municipalidad ha determinado para que se desarrolle, con la participación del Ministerio de la Producción, de la Sociedad Nacional de Industrias, la definición y determinación de Zonificación del Parque Industrial de Lima? Será la zona de las Pampas de Canto

Grande para lo cual habrá que realizar los diferentes estudios de urbanismo necesarios? O es que nos limitaremos al Parque Industrial de Villa El Salvador, el mismo que esta dedicado a la pequeña y mediana industria colocándonos en un extremo de la amplia ciudad cuando posiblemente necesitemos (3) grandes Parques Industriales?

Y si queremos densificar, cómo resolveremos la problemática del medio ambiente y el concepto universal de que debe haber 10 m² de área verde por cada habitante?. Dónde diseñaremos y construiremos parques para mejorar el aire contaminado y permitir que nuestros niños puedan jugar con cierta tranquilidad? Ciertamente nos encontramos con un problema harto difícil de resolver por no decir que es imposible resolverlo.-

Y las características de las vías de las zonas que se van a modificar incluyendo su entorno?

Y así podríamos seguir analizando las diferentes necesidades de la ciudad en otros ámbitos (hospitales, escuelas, correos, etc.), y en tal sentido si en verdad hay que agradecer el esfuerzo del IMP, se considera que no se ha tomado la prelación correcta y la administración municipal de los distintos distritos están haciendo demasiados esfuerzos frente al requerimiento del IMP el que a su vez esta obedeciendo a las Ordenanzas a la 620 y 719 de la Municipalidad Metropolitana de Lima y este es el origen de los problemas que se podrán presentar.

Lima es una ciudad que no ha crecido orgánicamente. Posiblemente la ciudad mantuvo un orden hasta la década de los 60 para luego comenzar a deteriorarse por falta de una planificación adecuada en el tiempo y posteriormente por la permanente migración del hombre del campo a la gran ciudad.- El centralismo del Estado y la poca visión de desarrollar el Perú fortaleciendo industrias, desarrollando el campo, construyendo escuelas y formando profesores capaces comprometidos con la educación de los niños y jóvenes del Perú, suministrando servicios de salud, construyendo caminos y propiciando la construcción de ferrocarriles, es uno de los distintos factores que han originado el deterioro de la ciudad y hoy tenemos que apoyar que el proceso racional de descentralización sea un proceso

efectivo y evitaremos la migración progresiva hacia ciudades intermedias y luego arribar a Lima.

Recuperemos el tiempo perdido y progresivamente igualmente recuperemos la condición de tener una ciudad agradable donde sea un placer vivir con calidad de vida, seguridad, tranquilidad y mirando el desarrollo integral, pero hagámoslo con orden e inteligencia y colocando "a los bueyes jalando la carreta" y no al contrario.

Es necesario hacer, un serio estudio técnico sobre el desarrollo urbanístico de Lima con las técnicas propias del Urbanismo, y coordinadamente con COFOPRI expedir la inscripción de los títulos de propiedad de viviendas de los pobladores de los barrios marginales. Se deberá considerar cómo crece la ciudad, su trama física y la propia historia socioeconómica de su desarrollo, la hábitos culturales de la población, y tener en consideración diferentes elementos ya existentes como son los centros comerciales e industriales a repotencializar e impulsar nuevas áreas industriales como es el aprovechamiento de las pampas ubicadas a la espalda de los cerros de Collique, para lo cual habrá que mejorar la Av. Revolución en Comas, originándose nuevos centros comerciales, nuevas áreas de vivienda como su correlato equilibrado de parques y jardines para el esparcimiento de la población, promoviéndose las viviendas de tipo condominio para que adquiera valor la vida en sociedad y que nuestros niños y jóvenes se desarrollen dentro de los conceptos de amistad y de solidaridad. Por ende se determinarán las nuevas principales vías de acceso con secciones transversales adecuadas para facilitar el tránsito, todo lo cual debe de determinar nuevas obras como es, como ejemplo, la Prolongación de la Vía Expresa del Paseo de la República, con áreas reservadas, cuyos estudios, a nivel de ingeniería, están terminados desde 1,989, cuya documentación se debe encontrar en INVERMET.- Pero pensando en el futuro Desarrollo Urbano de la vivienda (se requieren aproximadamente no menos de 500,000 unidades de vivienda adecuada para Lima, incluyendo a la recuperación de viviendas tugurizadas) y la mejora económica de la población.

Lima debe tener Planes de Acción coherentes y realistas a lo largo del tiempo, ocupándose de diferentes temáticas como

son los temas presupuestales y financieros, la zonificación y planes de desarrollo urbanístico, agua potable, evacuación de desagües, residuos sólidos urbanos, rellenos sanitarios, transporte, escuelas, hospitales, parques públicos para distracción de la población y fundamentalmente la seguridad ciudadana con participación de la PNP.

Si mencionamos los cambios de zonificación debemos recordar que la ciudad se ha desarrollado a lo largo de su historia en base a Urbanizaciones (La Victoria, Santa Beatriz, Jesús María, Magdalena, Miraflores, Oromonte, San Isidro, etc.) adecuadamente diseñadas en la dimensión de sus lotes, de las vías y servicios contando los requerimientos del probable censo de habitantes que vivirían en la zona escogida para el Proyecto.- Pero la ciudad tiene una dinámica a la que hay que ordenarla.- Las normas de regulación de construcción de viviendas demandan la existencia de un “retiro municipal” el que teóricamente debería usarse para la ampliación de las vías.

Referente al Centro Histórico y Cercado de Lima, Lima tiene actualmente la conservación del Centro Histórico de Lima es una tarea prioritaria a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima, del Patronato de Lima, del Instituto Nacional de Cultura y de la Sociedad de Beneficencia de Lima. Gracias al esfuerzo de estas instituciones, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, UNESCO, declaró al Centro Histórico de Lima como Patrimonio Cultural de la Humanidad, el 12 de diciembre de 1991, en la Decimoquinta Sesión Ordinaria del Comité de Patrimonio Mundial, realizada en Cártago (Túnez).

8.- SALUD

Crear mecanismos para que los sectores más pobres puedan acceder de manera oportuna y en las mejores condiciones a los servicios de salud y a la obtención de medicinas.

Fortalecer la infraestructura de las postas sanitarias, centros de salud y los centros asistenciales, con el propósito de brindar un eficiente servicio.

9.- ALIMENTACIÓN

- 1.- Fortalecer los programas sociales de nutrición como el Vaso de Leche y Comedores Populares.
- 2.- Mayor protección a los niños abandonados, discapacitados, adultos mayores, y enfermos sin familia, ni pensión, desplazados y afectados por desastres naturales y otros.

10- EDUCACIÓN

- 1.- Fomentar la educación cívico-patriótica en democracia, la cultura de paz y su oposición a la violencia.
- 2.- Promover y orientar la participación del sector privado y la comunidad en la gestión educativa.
- 3.- Promover las carreras técnicas en concordancia con los agentes de la producción.
- 4.- Fomentar la creatividad en todos los niveles de la educación.
- 5.- Promover el autoaprendizaje o aprender a aprender.
- 6.- Promover el deporte como una actividad fundamental para nuestra niñez y juventud.

11.- APOYO A LA POBLACIÓN DISCAPACITADA

- Establecer medidas orientadas a su vida útil.
- Facilitar su desplazamiento en el ingreso y salida de los edificios al igual que en la vía pública.
- Instalación del sistema de lectura Braille en ascensores y semáforos peatonales.

12.- TRABAJO Y GENERACIÓN DE EMPLEO

- 1.- Promocionar la igualdad de oportunidades sin ningún tipo de discriminación.
- 2.- Reactivar sectores productivos estratégicos de alta captación de mano de obra calificada y no calificada.
- 3.- Promover la inversión y la producción en agro – industria, turismo y construcción por su gran capacidad de generación de empleo.
- 4.- Incorporar a la formalidad a los sectores informales.

- 5.- Buscar la transformación de las organizaciones receptoras de ayuda de programas sociales en autogeneradores de producción y empleo.
- 6.- Promover infraestructura para el desarrollo de actividades industriales y comerciales.

13.- PEQUEÑA EMPRESA

Generar mecanismos para que las pequeñas empresas se integren, participen y sean cada vez más competitivas, y así tengan importancia en las exportaciones para competir con éxito en el mercado nacional e internacional.

14.- PRODUCCIÓN

- 1.- Reactivar los sectores productivos estratégicos de alta captación de mano de obra no calificada.
- 2.- Elevar la productividad y los ingresos en las pequeñas empresas, mediante la captación, el acceso al crédito, la asistencia técnica y la asociación para la cadena de producción.
- 3.- Establecer mecanismos apropiados para fomentar la búsqueda de la competitividad para lograr la reactivación del aparato productivo y la formalización de la actividad económica.
- 4.- Crear nuevos mercados de abastecimiento de productos básicos en la alimentación de los pobladores, prioritariamente en los conos norte y sur, que incluye la reactivación del Mercado de Santa Anita.

15.- TURISMO

- 1.- Promover el turismo como eje estratégico en el desarrollo de la provincia, mediante la inversión privada y como fuente de generación de empleo.
- 2.- Desarrollar una oferta turística competitiva y sostenible, así como una cultura turística auténtica, fortaleciendo las instituciones vinculadas con esta actividad.

- 3.- Promover la actividad turística para el crecimiento del empleo formal, en particular para los sectores de trabajadores no calificados y rurales.

16.- TRIBUTACIÓN

De manera mediata se plantea lo siguiente:

1. Evaluar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la nueva Tabla de Imposición de Multas de Tránsito.
2. Evaluar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Tabla de equivalencias del Impuesto Vehicular.
3. Proponer al congreso de la República, la promulgación de modificatoria de la Ley de Tributación Municipal Dec. Leg. 776 para determinar los criterios para el cobro de arbitrios, sobre la base que determino el Tribunal Constitucional.
4. Evaluar con el Congreso de la República, el Código Tributario Municipal y la nueva Ley de descentralización fiscal.
5. Establecer con SUNAT el Registro Único Municipal.
6. Evaluar con el MEF la transferencia del 1% del Impuesto Selectivo al Consumo que será destinado al fortalecimiento de las políticas de seguridad ciudadana implementadas por las Municipalidades Provinciales, sobretodo en los distritos que no cuentan con Serenazgo.

“La política tributaria es para desarrollar a la ciudad y no perjudicar al contribuyente”

En la Municipalidad Metropolitana de Lima, la política tributaria se ejecuta a través del Servicio de Administración Tributaria – SAT, creado mediante Edicto Nro.225, el cual es un organismo público descentralizado de la Municipalidad cuya finalidad es organizar y ejecutar la administración, fiscalización y recaudación de todos los ingresos tributarios, así como organizar y ejecutar la recaudación de las multas administrativas.

Se aplicarán las siguientes medidas inmediatas, bajo el siguiente lema “Volvamos al Servicio de Administración Tributaria un verdadero servicio a la gente”:

- 1.-Suspensión del proceso de capturas vehiculares durante un plazo de 90 días para revisar el debido proceso de cada una de ellas.

2.-Disminuir en un 30% el gasto operativo del SAT en la actualidad y destinarlo a lo siguiente:

- 2.1. Crear el Centro de Capacitación Ciudadano, orientado a una eficiente divulgación de la materia tributaria y de la educación vial.
- 2.2. Mejoramiento de equipos con que debe contar la Policía Nacional.

3.-Declarar en reestructuración el SAT.

4.-Unificar el Instituto Catastral de Lima con el SAT.

5.-Evaluar la proporcionalidad en la transferencia del 30% de los recursos de los ingresos de papeletas a la Policía Nacional.

6.-Establecer un mecanismo de canje en servicios para las empresas de transportistas que tengan un alto nivel de deudas por imposición de papeletas.

7.-Impulsar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la creación urgente del Registro Único del Infractor.

VII. CONCLUSIONES

- 1.- Procurar establecer políticas de gobierno municipal orientadas a su eficiencia en el corto, mediano y largo plazo, generando un conjunto de acciones encaminadas a la ampliación de la autonomía y mayor responsabilidad en el cumplimiento de las obligaciones por parte de las empresas municipales.
- 2.- Desarrollo y prosperidad en la calidad de vida de nuestra población, como consecuencia de un eficiente liderazgo y buena gestión en la administración municipal.
- 3.- Las políticas que plantea Restauración Nacional están concebidas para su aplicación desde los primeros días de gestión de nuestro Gobierno Municipal, y sus resultados tendrán efecto progresivo.

- 4.- Promover coordinadamente con el CONAM (Consejo Nacional del Ambiente), el reciclaje de la basura y la industrialización de la misma con el sector privado.
- 5.- Nada será posible sin desarrollar un esfuerzo frontal contra la corrupción, cultivando valores éticos y cívicos, desarrollando esfuerzos para observar el respeto a la ley y a las instituciones en general.
