

Artículo Tercero.- ENCARGAR a la Secretaría General la publicación de la presente Ordenanza en el Diario Oficial "El Peruano"; a la Oficina de Comunicaciones e Imagen la publicación de la presente norma y su correspondiente anexo en el Portal Institucional (www.munisanisidro.gob.pe).

POR TANTO:

Mando se registre, comunique, publique y cumpla.

Dado en San Isidro a los 25 días del mes de mayo del año 2016.

MANUEL VELARDE DELLEPIANE
Alcalde

1385548-2

Ordenanza que aprueba la Política de Movilidad Urbana Sostenible del distrito de San Isidro

ORDENANZA N° 432 -MSI

EL ALCALDE DE SAN ISIDRO

POR CUANTO

EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN ISIDRO

VISTO, En Sesión Ordinaria de Concejo de la fecha, el Dictamen N°44-2016-CAJLI/MSI de la Comisión de Asuntos Jurídicos, Laborales e Informática; el Dictamen N°08-2016-CDDUSOSM/MSI de la Comisión de Desarrollo Urbano, Sostenibilidad, Obras y Servicios Municipales; el Informe N° 001-2016-1600-GS/MSI de la Gerencia de Sostenibilidad; Memorandum N° 91-2016-1600-GS/MSI de la Gerencia de Sostenibilidad; Informe N° 0226-2016-0400-GAJ/MSI de la Gerencia Asesoría Jurídica, y;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 22 del artículo 2° de la Constitución Política del Perú, refiere que toda persona tiene derecho a la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida;

Que, por su parte, el numeral 8 del artículo 195° de la Carta Magna señala que los gobiernos locales son competentes, entre otros, para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, circulación y tránsito, conforme a ley;

Que, el artículo X de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, prescribe que los gobiernos locales promueven el desarrollo integral, para viabilizar el crecimiento económico, la justicia social y la sostenibilidad ambiental;

Que, de acuerdo al artículo XI de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, el diseño y aplicación de las políticas públicas ambientales se rigen por el principio de gobernanza ambiental, que conduce a la armonización de las políticas, instituciones, normas, procedimientos, herramientas e información de manera tal que sea posible la participación efectiva e integrada de los actores públicos y privados, en la toma de decisiones, manejo de conflictos y construcción de consensos, sobre la base de responsabilidades claramente definidas, seguridad jurídica y transparencia;

Que, por Ley N° 29593 se declara de interés nacional el uso de la bicicleta, promociona su utilización como medio de movilidad sostenible, indicando en su artículo 2° que todos los niveles de gobierno del Estado Peruano deben proveer las condiciones de seguridad vial para el uso de la bicicleta, así como promover su uso como medio de movilidad sostenible, señalando que se declare el 22 de setiembre de cada año como el "Día Nacional Sin Auto";

Que, la Gerencia de Sostenibilidad, mediante Memorando N° 091-2016-1600-GS/MSI, propone la aprobación de la Política de Movilidad Urbana Sostenible del distrito de San Isidro;

Estando a lo expuesto y en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 9°, el artículo 39° y el artículo 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972, el Concejo Municipal por Mayoría y con dispensa del trámite de lectura y aprobación del Acta, ha aprobado la siguiente:

ORDENANZA QUE APRUEBA LA POLÍTICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL DISTRITO DE SAN ISIDRO

Artículo Primero.- APROBAR la Política de Movilidad Urbana Sostenible del distrito de San Isidro, la cual en anexo forma parte integrante de la presente Ordenanza. Esta política es el principal instrumento para la gestión municipal en materia movilidad urbana sostenible que concreta una serie de postulados condicionados a ámbitos territoriales, administrativos y de ciudadanía, que refieren medidas y temas con la intención de promocionar y facilitar las condiciones que permitan un cambio en las formas y modalidades que rigen la movilidad en el tránsito y transporte en la ciudad.

Artículo Segundo.- ENCARGAR a la Gerencia de Sostenibilidad, Subgerencia de Medio Ambiente y demás unidades orgánicas competentes, el cumplimiento de la presente Ordenanza.

Artículo Tercero.- ENCARGAR a la Secretaría General la publicación de la presente Ordenanza en el Diario Oficial "El Peruano"; a la Oficina de Comunicaciones e Imagen la publicación de la presente norma y su correspondiente anexo en el Portal Institucional (www.munisanisidro.gob.pe).

POR TANTO:

Mando se registre, comunique, publique y cumpla.

Dado en San Isidro a los 25 días del mes de mayo del año 2016.

MANUEL VELARDE DELLEPIANE
Alcalde

1385548-3

Ordenanza que aprueba la Política Ambiental Local de San Isidro

ORDENANZA N° 433-MSI

EL ALCALDE DE SAN ISIDRO

POR CUANTO

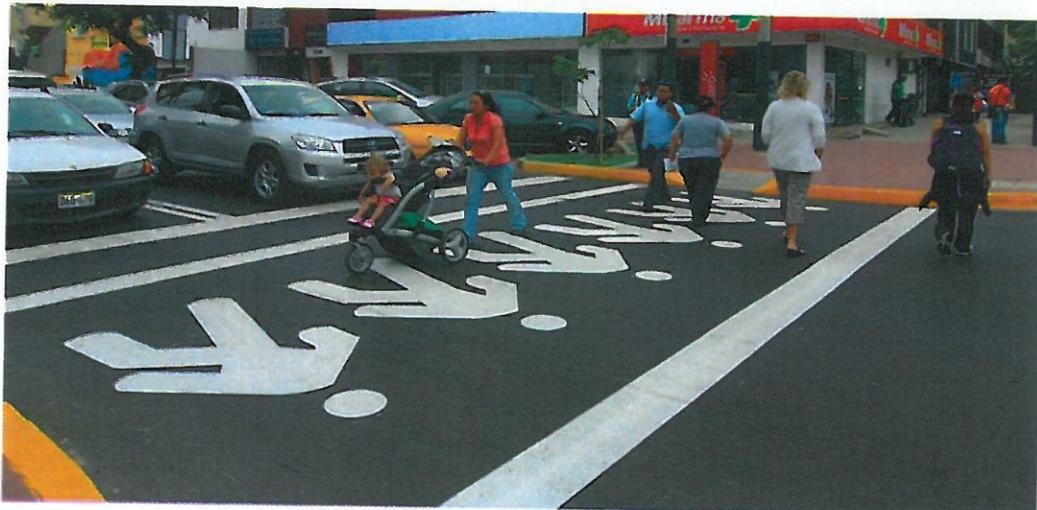
EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN ISIDRO

VISTO, En Sesión Ordinaria de Concejo de la fecha, el Dictamen N°45-2016-CAJLI/MSI de la Comisión de Asuntos Jurídicos, Laborales e Informática; el Dictamen N°09-2016-CDDUSOSM/MSI de la Comisión de Desarrollo Urbano, Sostenibilidad, Obras y Servicios Municipales; el Informe N° 001-2016-1600-GS/MSI de la Gerencia de Sostenibilidad; Informe N° 142-2016-1620-SMA-GS/MSI de la Subgerencia de Medio Ambiente; Memorandum N° 92-2016-1600-GS/MSI de la Gerencia de Sostenibilidad; Informe N° 0225-2016-0400-GAJ/MSI de la Gerencia Asesoría Jurídica, y;

CONSIDERANDO:

Que, los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica, administrativa en los asuntos de su competencia, conforme lo establece el artículo 194° de la Constitución Política de Perú, en concordancia con el artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; la misma que radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y

POLITICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	04
1. JUSTIFICACIÓN DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	05
2. FUNDAMENTOS DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	06
2.1 DEFINICION DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	
2.2 VISION	
2.3 OBJETIVO GENERAL	
3. MARCO LEGAL	08
4. SITUACION ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN LA METROPOLI Y EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO	11
4.1 CONTEXTO METROPOLITANO DEL TRANSPORTE	11
4.2 MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD	12
4.3 VIALIDAD METROPOLITANA DISTRITAL ESTRUCTURANTE	13
4.4 TRANSPORTE PUBLICO QUE ATRAVIESA EL DISTRITO	14
4.5 DE LÍNEAS A RED / DE UNIMODAL A MULTIMODAL	15
4.6 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y LOGISTICA	16
4.7 TAXI	17
4.8 TRANSPORTE ESCOLAR	17
4.9 TRANSPORTE TURISTICO	17
4.10 ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULO DE BAJA OCUPACIÓN	18
4.11 GESTION DEL TRANSITO	19
4.12 SEÑALIZACIÓN	20
4.13 SEMAFORIZACION	21
4.14 ACCIDENTABILIDAD	21
4.15 INTEGRALIDAD POR LA GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD Y TRANSPORTE	22
5. ANTECEDENTES DE LA PLANIFICACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE SAN ISIDRO	23



6. GUIAS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	24
7. EJES ESTRATEGICOS Y LINEAMIENTOS DE LA POLITICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	25
EJE DE POLITICA 1° DIMENSION NORMATIVA	25
EJE DE POLITICA 2° DIMENSION CIUDADANA	26
EJE DE POLITICA 3° DIMENSION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	26
8. BIBLIOGRAFIA Y FUENTES DE INFORMACION	27



INTRODUCCION

La creación de la Gerencia de Sostenibilidad¹ como órgano de línea en materia ambiental en la estructura funcional de la Municipalidad de San Isidro no solamente significó un paso importante para el desarrollo de la institucionalidad ambiental local, sino también un claro reconocimiento a la priorización política en el tema ambiental como factor fundamental para asegurar la sostenibilidad del desarrollo del distrito, que está interesado en mantener procesos de crecimiento económico y de participación social.

De conformidad con el Plan de Desarrollo Concertado de San Isidro, 2007- 2017², se establecieron ejes de desarrollo, objetivos y líneas estratégicas para el desarrollo local. En materia ambiental destacan los ejes relacionados con el desarrollo urbano sustentable y San Isidro como una ciudad saludable.



Por otro lado, mediante Ordenanza 249-MSI se aprueba la Política Ambiental Local, el Plan de Acción Ambiental Local 2007-2025 y la Agenda Ambiental Local 2007- 2008. El mencionado Plan de Acción Ambiental 2007-2025, establece estrategias específicas de acción para con el Frente Verde (Uso y Conservación de Recursos Naturales); Frente Marrón (Fomento y Control de la Calidad Ambiental); Frente Azul (Educación y Cultura Ambiental) y Frente Dorado (Comercio, Servicios y Comercio Sostenible). Asimismo, para cada eje estratégico se establecen líneas de acción indicadores y medios de verificación, estos documentos basados en los lineamientos dados por la desarticulada Comisión Nacional Ambiental-CONAM (hoy Ministerio del Ambiente).



La Gerencia de Sostenibilidad a través de la Subgerencia de Movilidad Urbana ha estructurado las líneas de acción que permitirán desarrollar el trabajo enmarcado en la visión de la sostenibilidad.

¹ Ordenanza 382-2015 Modifican el Reglamento de Organización y Funciones – ROF y la Estructura Orgánica de la Municipalidad de San Isidro.

² Aprobado

1. JUSTIFICACION DE LA POLITICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

La Municipalidad Distrital de San Isidro, diseña su Política de Movilidad Urbana Sostenible a partir de los lineamientos establecidos en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, donde se establece el punto referido al Cambio climático.

La Política de Movilidad Urbana, constituye en una respuesta a la situación actual del Distrito, donde existe un alto deterioro del espacio público, así como del transporte y tránsito vial.

El crecimiento económico del Perú durante los últimos 10 años ha generado una mayor capacidad adquisitiva donde el ingreso per cápita ha pasado de 2,162 \$ en 1995 a 6,550 \$ en el 2015 lo que conlleva a una mejor calidad de vida, este incremento del PBI per cápita se ha reflejado en un incremento del índice de motorización el cual registra al año 2013, los estudios hechos por EMAPE³ indica que la tasa de motorización estaría alrededor de 162 vehículos/1,000 habitantes.

Gráfico 1: Tasa de motorización comparativa e ingresos per cápita eficiente de las economías urbanas.

Tasa de Motorización e Ingresos Per Cápita en Ciudades Capitale



Fuente: EMAPE 2013. Elaboración PLAM.

³ Fortalecimiento Institucional de EMAPE, como Operador de Redes Viales: Sistema Metropolitano de Gestión de la Red Vial

Según últimos estudios San Isidro tiene una población de 65,864 habitantes, existen 25,063 vehículos motorizados, generando un índice de motorización de 381 vehículos/1,000 habitantes. Los viajes de los residentes llegan a 113,131 de los cuáles el 43.6 % lo realiza por motivos de trabajo, el 23.5 % por motivos de estudio, el 32.9 % por otros motivos. De este total de viajes el 45% tiene destino el mismo distrito.

Con respecto a los datos de empleo atraído, San Isidro genera 386,977 viajes, siendo el 92% de esta movilidad obligada, generando un índice de motorización de 231 vehículos/1,000 habitantes y tiempo de viaje promedio de 60 min.

2. FUNDAMENTOS DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

2.1 DEFINICIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

El Sistema de Movilidad Urbana Sostenible es el conjunto organizado y coordinado de modos de transporte, servicios, equipamientos, infraestructuras e instalaciones y operaciones necesarias para la movilidad de las personas y las mercancías por todo el territorio municipal; garantizando la calidad de los servicios, asegurando la protección de los usuarios, principalmente de aquellas personas con movilidad reducida, además contribuyendo con la mitigación del cambio climático. Mediante este planteamiento, el distrito potencia su competitividad articuladora y económica a nivel metropolitano, y a su vez expresa su compromiso con el ambiente y la ciudadanía.

El sistema debe dar respuesta a las necesidades internas y de conexión en el marco del desarrollo urbano futuro, es decir, el transporte y la movilidad no es un fin en sí mismo, sino es el facilitador para que las funciones urbanas de la ciudad se desenvuelvan eficientemente.

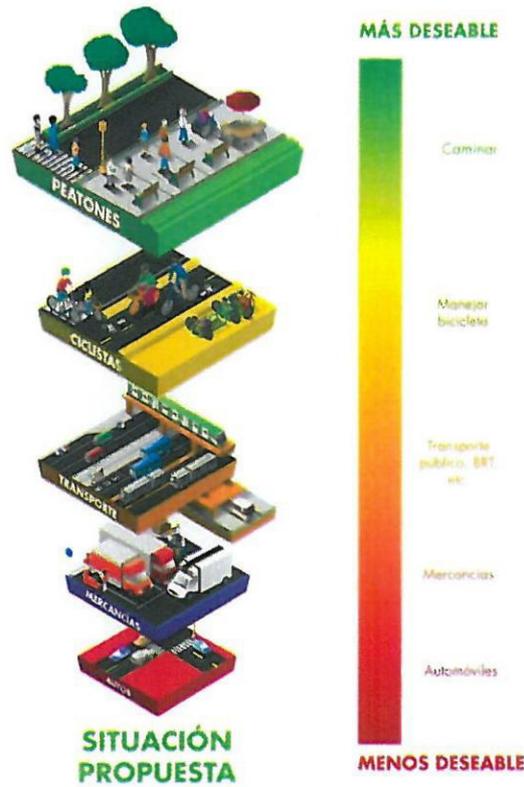
2.2 VISION DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL DISTRITO DE SAN ISIDRO

La Visión de la movilidad urbana sostenible en el distrito se plantea en los siguientes términos: *San Isidro es un distrito que ha enfocado sus desplazamientos bajo un **Sistema de Movilidad Urbana Sostenible, la cual***



prioriza el desplazamiento eficiente y seguro de las personas y mercancías; promoviendo la equidad accesible y racional de todos los modos de desplazamiento: caminata, bicicleta, transporte público, logístico y vehículo privado. Bajo este modelo, San Isidro mantiene su competitividad articuladora y económica a nivel metropolitano, y a su vez expresa su compromiso con el ambiente y la ciudadanía.

Gráfico N°4: Visión de la priorización de los modos de desplazamientos



2.3 OBJETIVO GENERAL

Elaborar una propuesta consensuada de planificación integral de movilidad urbana sostenible que contribuya a la mejora de la calidad de vida de los residentes y ciudadanos del distrito. El plan está alineado y enmarcado en una serie de principios, guías, componentes y proyectos estratégicos de desarrollo urbano distrital y metropolitano. Siendo esta una propuesta que oriente y contribuya decisivamente al ordenamiento de los desplazamientos internos y externos del distrito y por ende de la ciudad; proyectando, monitoreando, evaluando y fiscalizando de manera efectiva y transparente las diferentes condicionalidades de la movilidad.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Mejorar y optimizar las condiciones de movilidad de la ciudadanía, como el confort, la seguridad y la modalidad, considerando especialmente a las personas vulnerables y con movilidad reducida.
- Equiparar las condiciones de accesibilidad para todos los grupos de personas.
- Aumentar los viajes en transporte colectivo, no motorizado e intercambios modales.
- Reducir los tiempos de viaje.
- Reducir los viajes en vehículo privado de baja ocupación.
- Promover el compartimiento del vehículo privado de baja ocupación.
- Reducir las infracciones y malos hábitos de tránsito y de transporte.
- Reducir el mal uso del espacio público, fomentando su recuperación y utilización adecuada.

3. MARCO LEGAL

El Marco Legal está referido a los aspectos de la movilidad, transporte, vialidad y tránsito en el Perú.

3.1 A nivel Nacional y Regional

- Constitución Política del Perú.
- Convenio Marco sobre el Cambio Climático ratificado por Resolución Legislativa N° 28170.
- Protocolo de Kyoto, ratificado mediante Resolución Legislativa N° 27824.
- Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley N° 28611, Ley General del Ambiente modificada por Decreto Legislativo N° 1055.
- Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental, modificada por la Ley N° 29050.
- Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, modificada por Decreto Legislativo N° 1078.
- Ley N° 27314, Ley General de Residuos Sólidos, modificada por Decreto Legislativo N° 1065.
- Decreto Legislativo N° 757, Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada.



- Decreto Supremo N° 057-2004-PCM, Reglamento de la Ley N° 27314.
- Decreto Supremo N° 005-2010-MINAM, Reglamento de la Ley N° 29419.
- Decreto Supremo N° 008-2005-PCM, Reglamento de la Ley N° 28245.
- Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, Estándares de calidad ambiental de ruido.
- Decreto Supremo N° 074-2001-PCM, Estándares de calidad ambiental de aire.
- Decreto Supremo N° 047-2001-MTC, Límites Máximos Permisibles para emisiones vehiculares.
- Decreto Supremo N° 002-2008-MINAM, Estándares Nacionales de calidad ambiental del agua.
- Decreto Supremo N° 016-2006-VIVIENDA, Reglamento Nacional de Edificaciones.
- Ordenanza N° 1628-MML, Ordenanza que aprueba la Política Metropolitana del Ambiente.
- Decreto Supremo n° 016-2009: Desde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprueban el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.
- Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima (2012 – 2025): Ha sido aprobado por Ordenanza N° 1659 del 19 de febrero del 2013. La estructura del PRDC Lima Metropolitana, está constituida por una Visión, 4 Ejes Estratégicos, 12 Políticas de Desarrollo, 22 Objetivos Estratégicos, 66 Objetivos Específicos y 165 Programas, proyectos y/o, actividades, según consta en dicho documento (IMP, 2013). Para el análisis de contenidos que nos permite tener el marco general para el ordenamiento territorial usaremos la visión, los ejes estratégicos y las políticas de desarrollo.



3.2 En el nivel metropolitano

- **Ordenanza N° 131-1997:** Desde la Municipalidad Metropolitana de Lima se aprueba la Ordenanza marco del transporte terrestre en la provincia de Lima.
- **Ordenanza N° 341(1999-2013):** Desde la Municipalidad Metropolitana de Lima se aprueba el Plano del Sistema Vial Metropolitana de Lima, con sus respectivas modificatorias.

- **Ordenanza N° 1597-2012:** Desde la Municipalidad Metropolitana de Lima se aprueba la ordenanza de la actualización de datos y formalización de vehículos y conductores en el servicio de taxi en Lima Metropolitana. }
- **Ordenanza N° 1694-2013:** Desde la Municipalidad Metropolitana de Lima se aprueba la ordenanza que modifica la ordenanza n° 1404 que reglamenta el procedimiento de aprobación de los estudios de impacto vial sobre Lima metropolitana.
- **Ordenanza N° 1680-2013:** Desde la Municipalidad Metropolitana de Lima se aprueba la ordenanza reglamentaria de la interferencia de vías en la provincia de Lima.
- **Ordenanza N° 1862-2014:** Que regula el proceso de planificación del desarrollo territorial – urbano del área metropolitana de Lima.

3.3 En el nivel distrital

- **Plan Director de vialidad, tránsito y transporte 2004:** Con un horizonte al 2007, tuvo como objetivo, la descripción de la situación de aquel entonces, su evaluación y la propuesta de proyectos a nivel de distrito. Es el referente más próximo en relación al tema de la movilidad.
- **Plan de Desarrollo Concertado 2007 – 2017:** En donde la visión se expresa como San Isidro, distrito residencial, ordenado, ecológico, moderno, seguro y solidario, donde se conserva y respeta su patrimonio y tradición histórica. Distrito que privilegia el capital humano, con alto nivel Visión de la MSI de calidad de vida, donde se cumplen las normas y se fomenta la cultura, los valores y la participación ciudadana.
- **Plan Urbano Distrital 2012-2022 (vigente):** El Plan Urbano Distrital de San Isidro 2012-2022, es el instrumento técnico normativo mediante el cual se desarrollan disposiciones del Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima, el cual esta concordado con el Plan de Desarrollo Municipal Concertado del Distrito de San Isidro 2007 – 2017, tomando como base la evaluación del Plan Urbano Ambiental 2000 - 2010.
- **Ordenanza N° 382-MSI,** Modifican el Reglamento de Organización y Funciones – ROF y la Estructura Orgánica de la Municipalidad de San Isidro.



4 SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN LA METROPOLI Y EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO

Las siguientes conclusiones expresan la situación actual que afronta el distrito en relación a su rol metropolitano e interdistrital.

4.1 CONTEXTO METROPOLITANO DEL TRANSPORTE

En las últimas décadas la metrópolis de Lima - Callao ha experimentado un fuerte crecimiento de la población, asociado a un proceso de urbanización intenso de baja densidad y de alta extensión de la ciudad. En paralelo a este crecimiento, se ha producido una progresiva desestructuración del sistema de transporte, con una alta precariedad, malos servicios y elevadas externalidades. Todo ello ha llevado a la situación actual de congestión de las principales arterias viales.

La actual movilidad de Lima - Callao se sustenta en una envidiable cuota del transporte público (76% del número total de viajes entre modos público y privado), con una cantidad excesiva de micros (unas 34,000 unidades), un muy alto número de taxis (200 mil) y moto taxis, un reducido parque automotor (160 veh./1000 habitante) y un esquema de transporte con alta informalidad, tanto en su funcionamiento como en su regulación. Esta movilidad alcanza los 16,9 Millones de desplazamiento/día (2012), que suman un total de 22,3 Millones viajes/día si añadimos los desplazamientos a pie. Como se mencionó, esta gran necesidad de transporte solucionada a través del actual sistema está llevando a la ciudad a la saturación de sus vías principales, acarreando demoras, baja calidad del servicio, contaminación, accidentes y un alto costo en horas/persona/día, además de otras externalidades.

Es pues necesaria una reestructuración completa del sistema de transporte, que ha de afrontarse con políticas adecuadas que tengan una visión integral y coordinada de todo este sistema. Introduciendo desde ya, el planeamiento de la movilidad al modelo territorial.

A los crecimientos actuales, por encima del doble de lo que crece la población (2% de crecimiento poblacional frente al 4.25% del de los viajes), habrá que tener cada vez más en cuenta la creciente movilidad personal, muy distinta de la obligada por razón de trabajo o estudio (la tendencia actual en las grandes ciudades es que esta movilidad personal supere a la obligada). Este crecimiento



de la movilidad vendrá acompañado, de un importante aumento de la movilidad de los medios más sostenibles: a pie y en bicicleta, que demandan su espacio en las calles de la ciudad.

4.2 MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD

El espacio público ha sido dominado por los excesos conceptuales del transporte y del tránsito. La vialidad y la gestión del tránsito se asociaban directamente al automóvil y había que conseguir el mayor espacio y fluidez para este. Esta visión, común para todas las ciudades, ha tenido también su expresión en Lima - Callao. Las calles y avenidas han sido pensadas para los automóviles, con amplios carriles e infraestructuras y con una ocupación de la sección de la calle que ha reducido el espacio del peatón a la mínima expresión, y a su vez con una desconsideración para la circulación en bicicleta.

Las proyecciones al 2012 del estudio JICA, expresa que el 24% de los desplazamientos se producen a pie, pero solo el 0.3% en bicicleta, de los cuales solo el 6% lo hace por las vías ciclistas. Esto demuestra que existe una alta demanda potencial para dar mayores facilidades físicas a los desplazamientos peatonales y ciclistas.

Con esta nueva visión, es necesario que la metrópolis de Lima – Callao reformule las políticas tanto de movilidad, como las de planificación de la ciudad. La ordenanza MML N°1851 (Promoción de la Movilidad Sostenible a través de la recuperación y usos de espacio públicos) y las acciones desde el Programa Especial de Transporte No Motorizado – GTU es un buen soporte marco de política pública para poder llevar a cabo una serie de intervenciones a favor del peatón y el ciclista.

Para que el concepto de movilidad se implante es necesario una remodelación integral del espacio público, principalmente rediseñando los componentes de la sección vial como las calzadas, las veredas, las vías ciclistas, el mobiliario urbano y la señalización. En esta remodelación integral es necesario llevar a cabo las siguientes pautas:

- Mejora del espacio público peatonal, con aceras más anchas para facilitar la circulación de peatones, habilitando más zonas recreacionales y mejorando la relación con los edificios circundantes, generándolo mediante una progresiva

eliminación de barreras y muros ciegos que dan a la calle, lo cual produce una clara sensación de inseguridad,

- Facilitar la apertura de locales y comercios en planta baja, para que justamente den una activación permanente a la vía pública.
- Además a esta nueva sección vial debe incorporarse las vías ciclistas, con la debida seguridad, con una señalización específica, que funcionalmente conecte centro y ejes atractores, para así crear creando una malla equipada, continua e integral.
- Las vías para circulación del transporte motorizado deben ser debidamente diferenciadas, tanto para el transporte público y privado. El transporte público debe tener vías segregadas y casi exclusivas, con los debidos paraderos, los cuales sean puntos de intercambio modal, contando con los respectivos estacionamientos de bicicleta.

Es necesaria la creación de nuevos polos que rompan el esquema monocéntrico actual y reduzcan las distancias a desplazarse. Para ello hay que crear nuevas centralidades mediante mecanismos de regeneración urbana, densificación, promoción de usos mixtos, junto con la disposición racional de los equipamientos, servicios y actividades.



4.3 VIALIDAD METROPOLITANA Y DISTRITAL ESTRUCTURANTE

Lima, como muchas otras ciudades, tiene problemas de congestión ligados entre otras cosas a la falta de optimización de la capacidad de las calles que, ante la invasión del automóvil (particular, taxis, colectivos, “combis”, “custer”, micro buses, buses), se han visto desbordadas. Además, las vías de conexión interurbana que entran y atraviesan el centro de la ciudad (Javier Prado, Paseo de la República, Panamericana, Norte y Sur y Carretera Central) han perdido su función de conexión rápida. Ante este sistema viario colapsado las soluciones no solo pasan por aumentar la capacidad de las vías, puesto que el espacio es finito. Hay que promover actuaciones que favorezcan la reducción del tránsito junto con un nuevo reparto del espacio público en sentido físico y temporal.

La jerarquización y estructuración del viario con la creación de una vía de paso e interconexión alternativa como la propuesta de anillos viales (anillo 3: Javier



Prado – Periférico Vial Norte) y otros proyectos previstos permitirán descongestionar las arterias básicas y una parte del resto del viario.

Así como existe una jerarquización vial metropolitana, es necesario plantear una jerarquización vial distrital, que recupere y fomente funciones y potenciales en las vías locales, aprovechando para la optimización del viario, principalmente para aumentar el ancho de las aceras con relación a la actividad comercial en las primeras plantas edificadas, promover los carriles bus (anchos, giros y paraderos adecuado para el intercambio modal) y las vías ciclistas (conexiones funcionales, vías y cruces seguros). A su vez peatonalizar las centralidades, espacios comerciales y calmar las zonas residenciales, convirtiéndolos en zonas pacificadas donde se limite las velocidades a 30 km/h o menos.

4.4 TRANSPORTE PÚBLICO QUE ATRAVIESA EL DISTRITO

Exceptuando el Metropolitano, la Línea 1 de metro y los corredores complementarios (en actual implementación), el resto del transporte público de Lima - Callao está sometido a un gran caos y desorden.). Existe un exceso de rutas de transporte público diseminadas en sinuosos y extensos recorridos, que se superponen entre ellos, sin paraderos y además, trabajando en competencia entre sí.

Puntuablemente en el distrito antes de la reforma del transporte (SIT Corredor TGA, JP), existían un total de 609 líneas (429 en Lima y 180 en el Callao, 131 de esta atraviesan el distrito de San Isidro), con una flota de 34,000 unidades (25,500 en Lima y 8,500 en el Callao, 9,168 vehículos de estos circulan por el distrito de San Isidro). Se reconoce una fuerte concentración de pase de rutas de transporte público en el Centro Financiero, esto como se sabe debido a la fuerte demanda por esta centralidad Metropolitana.

La reforma del transporte que se viene efectuando en la ciudad (iniciada con el corredor azul) es una iniciativa técnica integral para un reordenamiento del sistema, creando consorcios empresariales, reduciendo rutas, integrando las tarifas, con operadores trabajando dentro de las leyes laborales, es decir creando un verdadero Sistema Integral de Transporte, pensado ya desde su inicio como una red. Es necesario continuar esta reforma, resolviendo todos los problemas



que un cambio de esta magnitud se presentan con frecuencia a inicios de la operación de un nuevo sistema.

Si consideramos al taxi como un medio de transporte público, la sobre oferta de los taxis (incluido taxi colectivo), produce una sobre circulación de estos vehículos, causantes de una parte importante de la congestión del tráfico en las vías principales de San Isidro, lo cual se agudiza aún más teniendo en cuenta la falta de equipamiento vial como paraderos o bahías de embarque y desembarque, agudizada por las detenciones innecesarias realizadas por los conductores de este servicio con el afán de captar pasajeros, lo cual es más representativo en los ejes Juan de Arona, Canaval Moreyra, Las Begonias y Rivera Navarrete, donde la problemática del tráfico, tiene mayor incidencia por la operación de este tipo de servicio principalmente en horas punta.

4.5 DE LÍNEAS A RED / DE UNIMODAL A MULTIMODAL

Los sistemas de transporte público masivo que se han descrito no constituyen todavía una verdadera red de transporte. Se han pensado, construido y operado como líneas independientes, sin ninguna visión integral de la red.

Para superar esta situación, Lima - Callao debe dotarse de un sistema de transporte público, integrado y jerarquizado que atienda de manera eficiente a las necesidades de su población en términos de calidad del servicio, cobertura y costos. Este sistema permitirá garantizar a sus ciudadanos en los próximos años una alternativa sostenible y eficiente al transporte individual del coche. Esto no sería posible con la actual configuración de líneas desordenadas, caóticas y sin intermodalidad.

Sin bien el transporte público no está dentro de la injerencia del municipio de San Isidro, este sí puede promover y facilitar su operación. Es así que para conformar esta red jerarquizada, hay que apoyar, impulsar y opinar sobre los nuevos corredores de transporte público de alta-media capacidad y la construcción ir nuevas líneas de metro y de sistemas BRT's. Concentrando la planificación y las inversiones en el resto de los modos de transporte que garantizan la capilaridad del sistema mediante la intermodalidad. Esto quiere decir que es necesaria la coexistencia de redes de distintas escalas y capacidades, interconectadas entre



ellas, que permiten un salto de velocidades y distancias a recorrer, permitiendo al usuario realizar su desplazamiento pasando de uno a otro modo.

El bus local del distrito debe ser incorporado dentro de la estructura de la red de transporte público, dando un servicio interno a las zonas aun desabastecidas, articulándose a las estaciones intermodales y desalentando el uso del vehículo particular dentro del distrito.

4.6 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y LOGISTICA

Este tipo de transporte viene siendo regulado actualmente por la Municipalidad Metropolitana de Lima a través de la Ordenanza N° 1227 que Reglamenta la Circulación y la Prestación del Servicio de Transporte de Carga en la Provincia de Lima y el Decreto de Alcaldía N° 041- que “Declara las Vías Corredores Libres” para la circulación de vehículos de carga ligera, mediana y pesada durante las 24 horas del día y sin necesidad de contar con la opinión de la Municipalidad de San Isidro.



El incremento de la actividad urbana en el distrito, relacionada al comercio y la construcción, ha generado la demanda de vehículos de transporte tanto de bienes de consumo (mercadería), así como para el abastecimiento de materiales de construcción y eliminación del desmonte (logístico), lo cual se traduce en el incremento de unidades de transporte pesado tipo camión, volquetes, vehículos concreteros, entre otros, que vienen generando el deterioro gradual del pavimento en vías no preparadas para la circulación de este tipo de unidades.



Es necesario implementar mecanismo de gestión para prevenir y controlar las implicancias del transporte logístico, esto comprende regular horarios y zonas de parqueo de vehículos destinados a esta actividad. Además de crear micro plataformas logísticas. En esta mejora operativa de la distribución de mercancías a nivel distrital también es necesario fomentar la implementación de red de vías ciclistas, considerando las dimensiones del tipo de vehículo a utilizar. La red ciclista también puede ser considerada como un canal operativo de reparto, mucho más ecológico y eficiente.

4.7 TAXI

En las vías de San Isidro, los taxis representan entre el 35% al 50% del flujo total de la vía y son uno de los factores más importantes de congestión de tráfico y de inseguridad personal en el Distrito.

La identificación de mayor circulación de taxis en dos zonas bien marcadas como son la zona comercial y financiera del distrito. Los paraderos de taxis autorizados en San Isidro son muy pocos, ubicándose algunos en las zonas de centros comerciales y supermercados.

4.8 TRANSPORTE ESCOLAR

Mediante Ordenanza Municipal N° 615-2004, se Reglamenta el Servicio Público de Transporte Escolar, sin embargo la informalidad en este tipo de servicio aun supera el 20%, lo que representa un peligro inminente para sus usuarios en calidad de población estudiantil.

En San Isidro vienen operando un total de 55 Centros Educativos, con una población estudiantil aprox. de 14,300 alumnos, presentándose la mayor cantidad de colegios en los sectores 1 y 2 (14 colegios por sector), mientras que el sector 3 presenta una mínima cantidad (4).

Uno de los principales problemas que se presenta, es que la mayoría de los centros educativos no cuenta con zonas de estacionamiento internas para el embarque y desembarque de alumnos, lo cual ha venido propiciando el empleo de la vía pública para este fin, generando serias interrupciones al tránsito vehicular, principalmente durante las horas de ingreso y salida del alumnado, siendo los colegios con mayor incidencia: Colegio María Reyna, Colegio Santa Úrsula, Colegio Isabel Flores de Oliva, Colegio San Agustín, etc., los mismos que en su mayoría se ubican alrededor de vías metropolitanas

4.9 TRANSPORTE TURÍSTICO

Este servicio se ha ido incrementando en el tiempo, debido a la concentración de Hoteles de primer nivel, así como la oferta de centros culturales, que de forma habitual y organizada se presta a turistas.

Uno de los problemas generados por este servicio, está relacionado al uso de calles estrechas de acuerdo con la ubicación de los Hoteles principalmente dentro de la Zona Monumental del Bosque El Olivar, cuyas condiciones físicas no son apropiadas para la circulación de unidades del tipo ómnibus, como el que es empleado en ocasiones, los cuales son atraídos por hoteles como el Sonesta del Olivar, Los Delfines, Novotel, Swissotel, Roosevelt, entre otros.

4.10 ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS DE BAJA OCUPACION

Según la Propuesta de una Solución Integral para la Problemática Existente de Estacionamiento en el Distrito de San Isidro, realizado por el Instituto de Economía Urbana de la Universidad ESAN (2008), se concluyó en lo siguiente:

- Los estacionamientos en vía pública, hace un total de 9,786, siendo el sector 4 el que más dotación tiene. De los cuales a la fecha solo se puede cobrar por 1,478 espacios.
- Los estacionamiento en playas privadas, se identificaron 110 playas en los 5 sectores. El 34% se concentra en el sector 3 con 38 playas, seguido del sector 5 con 27 playas y del sector 4 con 26 playas. Sin embargo, la mayor oferta de espacios se tiene en el sector 4 con 3,807 espacios. Es decir, existen 60 playas de estacionamiento de tipo general para todo público, que representa el 55% del total identificado en el distrito, y del total de espacios ofertados 7,924 unidades, el 43% (3,422) estaría usados por abonados, un 40% corresponde a espacios que se alquilan por horas y un 17% corresponde al estacionamiento exclusivo de clientes y empleados.
- Según recientes cálculos de registro de campo en los estacionamientos de los edificios de Torre Begonias, Plaza El Sol, Targa, Centro Empresarial Juan de Arona, Fibra, Abaco, Torre Siglo XXI, Cromo 332 y Cubica, presentan un 47% de desocupación en promedio.

En ese sentido, la Municipalidad de San Isidro considera que el uso de los vehículos está directamente relacionado con la demanda de estacionamientos que, según su uso y ubicación establecida, permitirá optimizar dichos desplazamientos; por lo que se promueve una oferta racional de estacionamientos en el espacio público concatenada con la oferta de estacionamientos privados.

Cabe indicar, que como bien lo precisa la Corporación Andina de Fomento (CAF) en su “Análisis de Movilidad Urbana, Espacio, Medio Ambiente y Movilidad”, la vía pública es construida para permitir la circulación de personas y vehículos y no para

estacionarlos. El permiso para estacionar es una decisión del poder público, una concesión especial; por lo que al permitir el uso de las vías para estacionar, el poder público da un subsidio al propietario del vehículo, pues utiliza recursos públicos de la construcción y operación del espacio de la vía que serán liberados en forma gratuita para el estacionamiento de automóviles; por lo que no resulta apropiado que los conductores hagan un uso prolongado de dichos espacios, toda vez que existe una alta demanda por su ubicación.

4.11 GESTIÓN DEL TRÁNSITO

Las principales características de la gestión del tránsito en el distrito son:

- La Municipalidad de San Isidro ha venido implementando algunos programas como parte de la Gestión del Tránsito como la modernización de las intersecciones semaforizadas, sin embargo las condiciones de la circulación no han experimentado mejoras sustanciales, lo cual sugiere la necesidad de implementar programas más agresivos para la gestión del tránsito, orientados a resolver los problemas específicos durante las horas pico de circulación vehicular y peatonal en el distrito.
- Un elemento importante y ausente en las condiciones actuales de la movilidad es la generación de un programa de gestión de estacionamientos, orientado a fortalecer el centro financiero y proteger las zonas patrimoniales y residenciales.
- Si bien, los accesos del Bosque el Olivar cuentan con intervenciones puntuales de tráfico calmo (instalación de gibas y camellones), que han logrado controlar las velocidades de circulación especialmente en la zona peatonal (Alameda Constancio Boyar), sigue haciendo falta definir un programa de gestión del tránsito vehicular por las vías transversales del mismo, garantizando el acceso de los residentes y restringiendo el acceso a los vehículos de paso.
- Un elemento crítico en la gestión del tránsito vehicular que cruza los ejes Javier Prado, Av. Paseo de la República y la Av. Arequipa, es la identificación de 2 elementos distorsionantes, (i) el control policial y (ii) el bloqueo de las intersecciones por vehículos, evitando el cruce de los vehículos durante el ciclo verde, y por consiguiente deteniendo las intersecciones hasta en 3 ciclos rojos.
- Falta intervención técnica en aspectos como rediseño de intersecciones conflictivas, prohibición de giros en intersecciones, educación y seguridad vial, medidas de tráfico calmado, Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), entre otros.



4.12 SEÑALIZACIÓN

La señalización en sí es una herramienta básica para la seguridad de la movilidad en todo aspecto. Para ello es muy importante que se disponga su presencia en número técnicamente necesario en las vías; regule su uniformidad respecto a la simbología; disponga su óptima visualización a través de una adecuada ubicación y, programe un mantenimiento rutinario.

Es por eso también que la decisión de su utilización debe estar basada en un estudio de ingeniería el que debe abarcar no sólo las características de la señal y la geometría vial sino también su funcionalidad, el entorno y su orientación a todo el espectro de usuarios del espacio público (peatón, vehículo motorizado y no motorizado, transporte público y personas con movilidad reducida)

Entre los principales problemas percibidos sobre este componente tenemos:

- Ausencia en el uso de nuevas tecnologías referidas a la señalización horizontal y vertical.
- Limitada e inadecuada señalización temporal durante la ejecución de obras.
- Señalización horizontal y vertical de paraderos, que necesita acciones inmediatas de mantenimiento.
- Ausencia de un programa de mantenimiento periódico de las zonas rígidas.
- Saturación de señales verticales en ciertos ejes.
- Mejorar programas de señalización de zonas escolares, No Ruidos, Prohibición de Estacionamientos, entre otros.
- Muchas vías presentan doble señalización o señalización contradictoria; en algunos casos la señalización vertical indica un sentido y la horizontal, el sentido inverso; en otros casos, la propia señalización horizontal es contradictoria en una misma cuadra. Esto puede generar problemas y accidentes de tránsito.
- Ausencia de señalización especial para peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.
- Se requiere una adecuada política de mantenimiento de la señalización a nivel Metropolitano, dado que esta actividad no debe ser considerada sólo como parte de los proyectos, sino más bien deben tener un seguimiento para su tratamiento oportuno.



4.13 SEMAFORIZACIÓN

El distrito de San Isidro presenta dentro de su red vial, una malla de 92 intersecciones semaforizadas, de las cuales 35 vienen siendo administradas por la Municipalidad Metropolitana de Lima y 57 son las que se encuentran administradas por la Municipalidad de San Isidro.

La red semafórica en el distrito, se enfrenta a los siguientes problemas como causa de su antigüedad, funcionamiento y fabricación artesanal, generando las siguientes complicaciones:

- Sobrevaloración de su reparación por la falta de repuestos en el mercado.
- Continúas fallas que encarecían el mantenimiento.
- No tenían la capacidad de ser coordinados o sincronizados.
- Existía una diversidad de marcas utilizadas.

Cabe precisar que dicha red semafórica se ha ido consolidando sobre los principales ejes viales del distrito, permitiéndonos disponer de ejes sincronizados de forma manual pero que no han sido sujeto a estudios para la generación de olas verdes que permitan mejorar las condiciones de fluidez del tránsito vehicular y/o peatonal, siendo estos ejes los siguientes:

- Av. Camino Real - Ca. Cavenecia.
- Av. Víctor Andrés Belaunde – Av. Jorge Basadre
- Av. Juan de Arona (con interrupción en la Av. Arequipa)
- Av. Los Conquistadores
- Ca. Choquehuanca
- Ca. Andrés Reyes – Av. Miguel Seminario

4.14 ACCIDENTALIDAD

Los índices de accidentalidad dentro del distrito de San Isidro son los más altos de la zona de Lima Centro, ubicándolo en segundo lugar después de Santiago de Surco. Esta situación se resulta en parte por la presencia de los importantes ejes viales metropolitanos y los altos niveles de población que atrae el distrito.

De acuerdo con el II Censo Nacional de Comisarías 2013 realizado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). El censo que se elaboró con información del año 2012, muestra que en la capital del Perú se registraron 53,111 accidentes, de los cuales San Isidro tiene 2,707, representando el 5% de los

producidos en Lima. La mayoría de accidentes se producen por la falta de respeto a la normativa. El 80% se deben al exceso de velocidad, y el 40% restante al mal manejo, las omisiones a las reglas de tránsito, el consumo de bebidas alcohólicas y la irresponsabilidad del peatón.

4.15 INTEGRALIDAD POR LA GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Desde la Municipalidad de San Isidro consideramos que la articulación de un auténtico sistema de transporte público no es una mera superposición o suma de líneas y modos, sino que requiere de su plena integración, así como de la adopción de un modelo de gobernanza con la creación de una Autoridad Única con competencias y recursos propios cedidos por las diferentes administraciones implicadas.



El sistema jurídico-administrativo actual de la movilidad en Lima-Callao es complejo y está en manos de distintos agentes que no siempre trabajan coordinados: el Estado (a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones), la Municipalidad de Lima (a través del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima) y la Municipalidad de Callao. Además existe el Consejo de Transporte de Lima-Callao creado en 1997 por un convenio entre el Ministerio de Transportes y los Municipios de Lima y de Callao. Este último organismo no termina de jugar el rol necesario que debería asumir para ser el embrión de la Autoridad Única del Transporte.

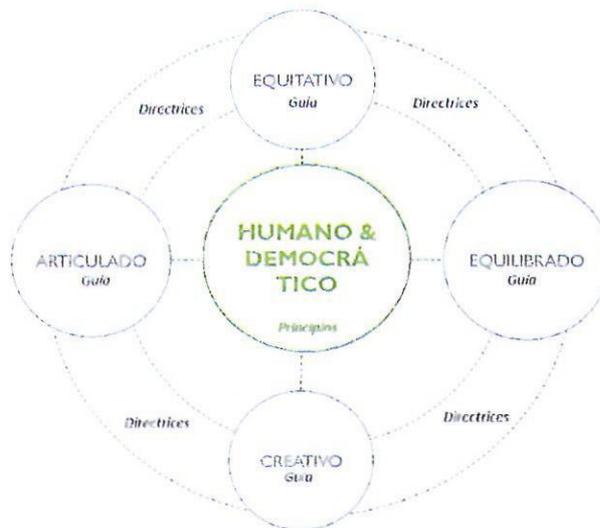
Las funciones de una Autoridad Única del Transporte deberían ser: la planificación integrada del sistema de transportes; la creación, diseño e implantación de una estructura tarifaria única e integrada; la definición de los mecanismos de financiación y compensación entre operadores y de los sistemas de expedición, gestión y distribución de títulos integrados de transporte y la definición, implantación y fiscalización de estándares de calidad y confort para el conjunto de modos de transporte.

5 ANTECEDENTES DE LA PLANIFICACIÓN URBANA DEL DISTRITO DE SAN ISIDRO

La Base de Planificación Urbana es el conjunto de fundamentos en los que se sostiene las disposiciones y acciones que contiene el Plan San Isidro. Como columna vertebral del mismo, esta se estructura mediante una serie de componentes, que a manera de pilares, cargan las intenciones e ideales que apuntan a la transformación deseada para el distrito en su relación con la ciudad. Esta transformación busca lograrse partiendo de unos principios que serán llevados a la realidad a través de guías y un conjunto de directrices que proponen orientar la toma de decisiones de este proceso de planificación.

Finalmente, la interrelación de estos componentes puede comprenderse de mejor manera en el siguiente Gráfico N°2:

Gráfico N°2: Componentes de la Base del Plan Urbano de San Isidro



Elaboración: OPU-MSI

6 GUIAS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Se formulan los siguientes tres guías específicas sobre la movilidad urbana sostenible.

6.1 COMPETITIVA, la cual se caracteriza por ser:

- a. **Articuladora**, pues la movilidad dinamiza, optimiza y regenera las actividades sociales y productivas del distrito y su rol metropolitano. Siendo a su vez promotora de participación y ejercicio de ciudadanía.
- b. **Eficiente**, la movilidad debe asegurar la fluidez de los desplazamientos, fomentar atracción a centralidades urbanas de diversa escala de manera eficiente.

6.2 EQUITATIVA, la cual se caracteriza por ser:

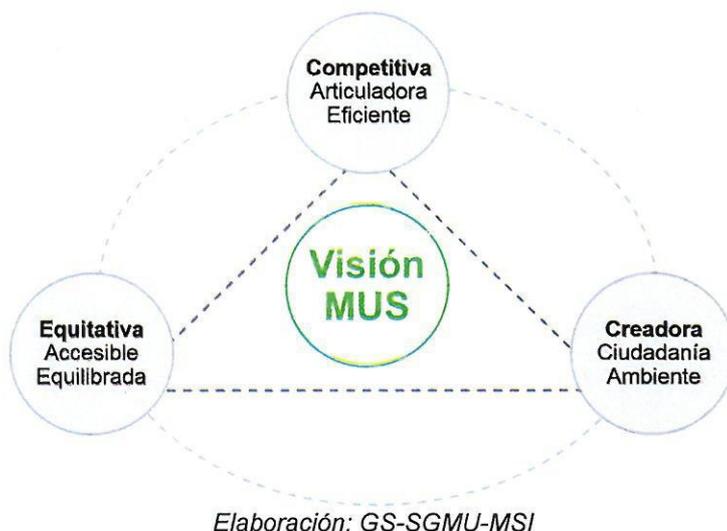
- a. **Accesible**, la movilidad debe ser considerada como un derecho básico para la persona, asegurando una accesibilidad universal, fomentando una convivencia social amable y segura.
- b. **Equilibrada**, la movilidad debe promover el uso racional y consiente de todos los modos de transporte.

6.3 CREADORA, la cual se caracteriza por ser:

- a. **Ciudadanía**, la movilidad tiene la esencia dual con el espacio público y debe fomentar su puesta en valor, colaborando así con el ejercicio de democracia ciudadana.
- b. **Ambiente**, la movilidad es un factor impórtate de mitigación para la mejora de la calidad de ambiental y la reducción de la contaminación en varios espectros del territorio.

De esta manera la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Distrito de San Isidro se estructura bajo una base de planificación urbana referenciada a las guías pauta del Plan San Isidro, ordenándose de la siguiente manera (Grafico N°3):

Gráfico N°3: Guías Pauta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del distrito San Isidro



7. EJES ESTRATEGICOS Y LINEAMIENTOS DE LA POLITICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Las políticas estructuradoras para la movilidad urbana sostenible propuestas son los siguientes:

EJE DE POLITICA 1°: DIMENSIÓN NORMATIVA

Son objetivos de esta Política:

- Instaurar un Sistema de Movilidad Urbana Sostenible.
- Gestionar normativa que enmarque las regulaciones e intervenciones físicas referidas a Movilidad Urbana Sostenible

EJE DE POLÍTICA 2º: DIMENSIÓN CIUDADANA

Son objetivos de esta Política:

- Contribuir con la recuperación del orden público y respeto ciudadano.
- Mejorar las condiciones físicas y operativas de las vías y del espacio público, así como de la seguridad vial.
- Impulsar y exigir el respeto a las normas de tránsito.

EJE DE POLÍTICA 3º: DIMENSIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

Impulsar y apoyar la implementación del Sistema de Transporte Público Masivo, mediante la vinculación de red integrada de ciclovías y estaciones de intercambio modal, lo cual favorecerá a desalentar el uso del auto privado, mejorando las condiciones operativas del tránsito.

Son objetivos de esta Política:

- Mejorar los puntos de intercambio modal y de integración entre los diferentes modos de movilidad y transporte.
- Promover el desarrollo sostenible con la mitigación de impactos ambientales y costos sociales de personas y carga, incluyendo accidentes de tránsito, contaminación de aire y sonora, y deterioro del patrimonio edificado.
- Mejorar las condiciones de circulación de la logística y mercancías según la tipología de la carga.

8. BIBLIOGRAFIA Y FUENTES DE INFORMACIÓN

- Agencia de Cooperación Internacional de Japón, JICA, Plan Maestro de Transporte Urbano. Perú, 2005.
- Agencia de Cooperación Internacional de Japón, JICA, Encuesta de Recolección de Información. Perú, 2012.
- Análisis & Diagnóstico Urbano del Distrito de San Isidro, Urb. /Econ. Angus Laurie, 2015.
- Análisis de la Movilidad Urbana. Espacio, Medio Ambiente y Equidad, CAF, 2010.
- Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico de Lima y Callao. AATE. Flujos de Transporte en Lima y Callao. Perú, 2012.
- Claudia Bielich Salazar, Instituto de Estudios Peruanos, IEP. La Guerra del Centavo. Perú, 2009.
- Cámara Andina de Fomento. CAF. Datos Estadísticos Varios. Perú, 2009.
- Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina, CAF, 2011.
- Fondo Nacional del Ambiente, FONAM. Plan Maestro de Ciclovías. Perú, 2005.
- Gerencia de Transporte Urbano. GTU. MML. Información Gráfica y Estadística. Perú, 2012, 2015.
- Glosario de Movilidad Sostenible. Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, ISTAS, Barcelona, Diciembre 2009.
- Guía Práctica De La Movilidad Peatonal Urbana, Instituto Desarrollo Urbano, alcaldía Mayor Santa Fe de Bogotá, Colombia 2006.
- Guía de Buenas Prácticas sobre el Transporte Urbano de Mercancías, BESTUFS.NET, Comisión Europea en el VI Programa Marco para la Investigación y el Desarrollo Tecnológico 2007.
- Gustavo Guerra García. La Reforma del Transporte. Perú, 2013.
- http://www.ecodrive.org/en/home/conduccion_eficiente_el_concepto.htm
- <http://www.pems.com.co>
- Instituto Metropolitano de Planificación. IMP. MML. Perú, Estudios y Años Varios.
- INEI. Datos de Población y Vivienda, 2007. Datos de Accidentes de Tránsito. Perú, 2010.
- Improving the health of Londoners, Transport action Plan, Mayor of London, UK, 2014.
- Instituto de Economía Urbana – INEUR, Perú, 2009-2010.
- Manuel Chamorro. El Estado del Transporte de Lima Perú, 2012.



- M. Sidia, M. Morales. Consultoría en Vialidad, Tránsito y Transporte para la propuesta del Plan de Desarrollo Urbano 2012-2022 y Plan Urbano Distrital 2012-2022. Objetivos, Políticas y Estrategias. San Isidro, Lima Perú, 2012.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. MVCS. Sistema Urbano Nacional. Perú, 2010.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Datos varios Transporte en Lima Metropolitana. Perú, 1979, 2010, 2014.
- Movilidad en Zonas Urbanas, Juan Carlos Dextre y Pau Avellaneda. 3M del Perú, Pontificia Universidad Católica del Perú, Universidad Católica de Santa María. 2014.
- NACTO (<http://nacto.org/cities-for-cycling/design-guide/>).
- Servicio de Consultoría para la Elaboración de Encuestas de Movilidad y Adecuación del Modelo de Transporte para el Distrito de San Isidro. Encuestas de movilidad. Análisis de la Movilidad en el distrito de San Isidro, 2015.
- Plan de Desarrollo Urbano del distrito de San Isidro 2015 – 2024. Septiembre 2014.
- Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao al 2035.
- Planes de Movilidad Sostenible en Empresas, Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS) ISTAS, España, 2005.
- Plan Integral de Movilidad Municipalidad De Santiago, Chile, 2015.
- Plan Urbano Distrital distrito de San Isidro 2012-2022.
- Plan Director de Vialidad, Tránsito y Transporte distrito de San Isidro 2004.
- Plan Distrital de Seguridad Ciudadana, Comité Distrital de Seguridad Ciudadana de San Isidro - Secretaría Técnica, 2014.
- Plataforma Urbana.www.plataformaurbana.cl.
- Secretaría Técnica del Consejo de Transporte de Lima y Callao. Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Perú. Documentos y años varios.
- Sistema de Información sobre Recursos para Atención de Desastres. SIRAD. Perú, 2010.

