

LIMA CIUDAD SOSTENIBLE

¿QUÉ PROPONEN LOS PARTIDOS POLÍTICOS

PARA LIMA METROPOLITANA Y CUÁLES SON LOS
DESAFÍOS DE LA PRÓXIMA GESTIÓN? _____

ELECCIONES MUNICIPALES > 2018 > LIMA METROPOLITANA



SPDA

LIMA CIUDAD SOSTENIBLE

¿QUÉ PROPONEN LOS PARTIDOS POLÍTICOS

**PARA LIMA METROPOLITANA Y CUÁLES SON LOS
DESAFÍOS DE LA PRÓXIMA GESTIÓN? _____**

¿QUÉ PROPONEN LOS PARTIDOS POLÍTICOS PARA LIMA METROPOLITANA Y CUÁLES SON LOS DESAFÍOS DE LA PRÓXIMA GESTIÓN?

Programa de Política y Gobernanza Ambiental - SPDA

El Programa de Política y Gobernanza Ambiental de la SPDA impulsa y contribuye al desarrollo de políticas públicas y regulación en materia de gestión ambiental y de los recursos naturales, así como en la consolidación de la institucionalidad ambiental en el Perú con la finalidad de asegurar el desarrollo de inversiones sostenibles.

Para ello, el Programa trabaja con un enfoque descentralizado, transectorial y basado en derechos humanos a través de la implementación de herramientas legales e institucionales que promuevan:

- Una planificación y gestión integral y sostenible del territorio nacional
- El desarrollo de políticas públicas que promuevan acciones de mitigación y adaptación al cambio climático
- La mejora de los procesos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de inversión en infraestructura e industrias extractivas
- La implementación de estándares para un efectivo monitoreo y fiscalización ambiental de actividades económicas en sectores estratégicos
- El diseño y funcionamiento de ciudades más sostenibles que aseguren adecuadas condiciones de vida para todos
- La aplicación de la evaluación ambiental estratégica en los procesos de planificación nacional
- La gestión integrada de los recursos hídricos a través de la promoción de infraestructura natural
- La mejora del marco institucional y normativo para la adopción de mecanismos adecuados de transparencia, acceso a la información, rendición de cuentas, participación ciudadana y justicia ambiental, así como de mecanismos que aseguren el desarrollo adecuado de procesos de consulta previa a pueblos indígenas en procesos de evaluación de impacto ambiental
- El diseño e implementación de incentivos y mecanismos financieros y/o tributarios para la promoción de buenas prácticas ambientales y eficiencia

Autores: Isabel Calle, Carol Mora, Fátima Contreras, Bryan Jara y Sofía Pacheco

Corrección de estilo: Jhonny Salazar

Diseño e impresión: NEGRAPATA S.A.C.

Jr. Suecia 1470, Urb. San Rafael, Lima 01

Imágenes usadas bajo licencia de Shutterstock

© Sociedad Peruana de Derecho Ambiental

Presidente: Jorge Caillaux

Director ejecutivo: Pedro Solano

Prolongación Arenales 437, San Isidro, Lima

Teléfono: (+511) 612-4700

www.spda.org.pe

www.actualidadambiental.pe

Primera edición, setiembre de 2018

Tiraje: 500 ejemplares

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2018-14667

ISBN: 978-612-4261-38-1

Impreso en Perú, setiembre 2018

Impreso en papel reciclado Cyclus P/O. Fabricado con 100% fibras recicladas, libres de cloro y blanqueadores ópticos, certificadas por NAPM (National Association of Paper Merchants) y FSC (Forest Stewardship Council). Además, ha sido elaborado con bioenergía (energía no contaminante) certificado por Ecoflower y Blue Engel. Por ello, el papel Cyclus es un producto hecho bajo un manejo ambientalmente apropiado, con responsabilidad social y económicamente viable de los recursos.

Los beneficios por el uso de este papel se reflejan en un menor impacto al ecosistema, equivalente a:

-  **193 kg** de residuos sólidos no generados
-  **45 kg** de gases de efecto invernadero evitados
-  **453 km** no recorridos en auto estándar
-  **4908 lt** de agua ahorrados
-  **589 kWh** de energía no consumida
-  **314 kg** de fibra de árbol ahorrada



Fuente: www.arjowigginsgraphic.com

ÍNDICE

1. PRESENTACIÓN

5

2. DIAGNÓSTICO DE LIMA METROPOLITANA

- 2.1 Gestión integral de los residuos sólidos
- 2.2 Espacios públicos de la ciudad
- 2.3 Movilidad urbana sostenible

6 - 17

5. BIBLIOGRAFÍA

84

3. PROPUESTAS DE LOS CANDIDATOS

- 3.1 Gestión integral de los residuos sólidos
- 3.2 Espacios públicos de la ciudad
- 3.3 Movilidad urbana sostenible

18 - 75

4. RECOMENDACIONES DESDE LA SPDA PARA LA PRÓXIMA GESTIÓN DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA: HACIA UN ENFOQUE DE CIUDAD SOSTENIBLE

- 4.1 Hacia una gestión integrada de los residuos sólidos
- 4.2 Por una protección efectiva de nuestros espacios públicos y del derecho a su disfrute pleno
- 4.3 Hacia una movilidad urbana sostenible para todos

76 - 83



Catedral en la plaza
mayor de Lima.

PRESENTACIÓN

El próximo octubre, peruanas y peruanos deberemos elegir a nuevas autoridades regionales y locales, quienes gobernarán en los siguientes cuatro años. En este contexto, las nuevas gestiones tendrán la importante oportunidad de iniciar una ruta hacia la planificación y construcción de ciudades más sostenibles y resilientes para los ciudadanos.

En los últimos años, los problemas relacionados a las actividades cotidianas como la movilidad en la ciudad, la gestión de residuos, la creación y mantenimiento de espacios públicos estratégicos se han intensificado y han desencadenado conflictos internos entre ciudadanos y autoridades, inseguridad ciudadana, incremento de accidentes automovilísticos, limitaciones de acceso y privatización de espacios públicos, etc. Todos estos problemas impactan directamente en el ejercicio de derechos fundamentales como el derecho a la vida digna, desarrollo humano, integridad, identidad y el derecho a contar con un ambiente sano y equilibrado para la vida.

Según la Organización de las Naciones Unidas, las ciudades sostenibles son aquellas en donde pueden converger ideas, comercios, culturas, ciencia, productividad, desarrollo social y ambiental con la finalidad de brindar una mejor calidad de vida a sus habitantes. Entre los distintos aspectos que involucran

el diseño de dichas ciudades se encuentran aquellos relacionados con la inclusión, la erradicación de la pobreza, el acceso a viviendas seguras y asequibles, un transporte público eficiente, una adecuada gestión de residuos sólidos, una vocación de expansión y conservación de espacios públicos, una planificación urbana temprana, entre otros. Todo ello con la finalidad de apaciguar las necesidades cotidianas de los habitantes a través del aprovechamiento de los servicios ambientales y un manejo adecuado del territorio de los ecosistemas urbanos.

Asimismo, es importante recordar que el Perú mantiene un compromiso para lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean sostenibles en el marco de la Agenda 2030 para los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Por ello, el Programa de Política y Gobernanza Ambiental de la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA) ha elaborado una serie de propuestas de política para aportar al proceso de transformación de las ciudades con un enfoque sostenible, resiliente e inclusivo, para que las nuevas autoridades alcancen sus metas y compromisos internacionales y puedan brindar un entorno saludable y sostenible a los habitantes para el desarrollo de sus vidas. Aunque en el presente documento se realiza un especial diagnóstico

a los planes de gobierno de los candidatos a la alcaldía de Lima Metropolitana en materia de ciudades sostenibles y se formula recomendaciones de política para una ciudad que presenta grandes desafíos como Lima. Lo cierto es que varias de las opciones de gestión que presentamos son de alta replicabilidad a las distintas ciudades del Perú.

Esperamos que estos siguientes cuatro años representen un verdadero cambio para Lima y que predominen frente a intereses privados el interés público y la satisfacción de las necesidades colectivas.

Isabel Calle Valladares

Directora

Política y Gobernanza Ambiental

Sociedad Peruana de Derecho Ambiental

DIAGNÓSTICO

DE LIMA METROPOLITANA

Lima Metropolitana es la capital de la República del Perú y la ciudad más poblada. En el 2017, Lima alcanzó las 9 562 280 personas, que representan un tercio de la población peruana. Está rodeada por el desierto costero y extendida sobre los valles de los ríos Chillón, Rímac y Lurín. (MML 2018). Es una de las capitales más importantes de Sudamérica y ha sido evaluada como una ciudad débil en sostenibilidad, donde se le diagnostica con una calidad de vida inadecuada para sus ciudadanos en lo que respecta a servicios municipales básicos (Coronado 2015; cuadro 3).

De cara a la próxima gestión municipal, el reto que enfrenta el siguiente alcalde de Lima Metropolitana es hacer de ella una ciudad sostenible. Sobre todo, considerando que es una urbe con problemas como la contaminación del aire y del agua, la congestión del tráfico y la gestión inadecuada de los efectos del cambio climático que afectan no solo el paisaje de la ciudad y actividades económicas como el turismo, sino que terminan incidiendo negativamente en la calidad de vida de los habitantes y en el bienestar social al que tenemos derecho como comunidad. El camino hacia una ciudad sostenible no implica solo mejorar las condiciones ambientales de Lima sino también asuntos como la prestación del servicio público de transporte, lograr la gestión integrada de los residuos sólidos y asegurar la protección de los espacios públicos como condición para ejercicio del derecho a la ciudad que tenemos todos.

Conforme a lo señalado por el Ministerio del Ambiente, una ciudad es sostenible en la medida en que, integrando la dimensión ambiental, logre tejer el desarrollo económico y social con la conservación de la base de recursos naturales en la que se sostiene, garantizando el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades.

La ruta hacia una ciudad sostenible inicia necesariamente por una planificación urbana adecuada y por establecer prioridades, así como asegurar las inversiones requeridas para lograrlo. Por tanto, cuando hablamos de una ciudad sostenible nos referimos a aquella que se autoabastece energéticamente, que no desaprovecha sus residuos sino que los reutiliza como nuevas materias primas, una ciudad con transporte más sostenible para todos y con una tendencia a la creación y repotenciación de sus espacios públicos con miras a la satisfacción de necesidades colectivas. Aunque estos elementos no son los únicos que nos aproximan hacia el enfoque de sostenibilidad para Lima, sí son pilares en la construcción y ordenamiento de nuestra ciudad, una sostenibilidad que permite a su vez mejores condiciones de desarrollo humano, una vida digna, reducción de las brechas de desigualdad, relacionamiento e integración y sentido de apropiación sobre los valores que componen nuestra ciudad.



2.1 GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

El ciclo de los residuos sólidos empieza en el momento de su generación, donde idealmente deben primar las acciones de minimización y prevención. Esto es, evitar la generación de residuos sólidos o generarlos al mínimo posible. En segundo lugar, los residuos sólidos deberán ser recuperados y valorados previa identificación a través de actividades de segregación y selección pues, dependiendo de su composición, pueden conformar fuentes de energía o materia prima. Así como pueden ser usados las veces que sea posible mediante un proceso de mantenimiento. Estas actividades deberán realizarse obligatoriamente y en primera instancia desde la fuente de generación y, en segunda instancia, en infraestructuras de propiedad o de uso de las municipalidades. Finalmente, una vez agotadas todas las etapas previas, los residuos sólidos deberán ser transportados cumpliendo las normas y estándares de seguridad y protección establecidos para ser dispuestos permanentemente a un tratamiento sanitario en condiciones ambientalmente adecuadas. Para ello, es indispensable contar con infraestructura adecuada según el tipo de residuos sólidos. Estas pueden ser rellenos sanitarios, rellenos de residuos peligrosos, entre otros.

Complementariamente, la gestión integral de residuos sólidos también implica la limpieza pública, de manera regular, permanente y obligatoria a cargo de las municipalidades. La limpieza pública comprende acciones de recolección de residuos sólidos, transporte y disposición final.

Así, en el nuevo enfoque de la gestión integral de los residuos sólidos priman las acciones orientadas a promover una economía circular en torno al uso y aprovechamiento de los residuos sólidos, que representan una oportunidad de desarrollo e inclusión social de los agentes que intervienen en él. Además, este proceso favorece a contar con ciudades más limpias, saludables, seguras y de calidad para el desarrollo de las actividades cotidianas.

Dicho esto, es importante tener en cuenta que la ciudad metropolitana de Lima está habitada por más de 9 millones de habitantes que generan casi 2.5 kilogramos de residuos sólidos por persona (RPP 2018), lo que la convierte en una ciudad conglomerada y saturada por la gran cantidad de actividades económicas y productivas que se realizan en ella. A fin de culminar el ciclo de vida de los residuos sólidos, se deberá contar con infraestructura adecuada para su tratamiento final como rellenos sanitarios, plantas de compostaje, plantas de reciclaje, entre otros, los cuales deben aprovechar al máximo la valorización que los residuos sólidos pueden tener.

Según información del 2016, del total de gobiernos locales que realizan el recojo de residuos sólidos, el 76.7% destina todo o parte de los mismos en botaderos, el 29.2% en rellenos sanitarios y el 19.2% en prácticas como la quema o incineración de residuos (INEI 2017;101). De hecho, según el Ministerio del Ambiente, existe una brecha muy amplia entre la cantidad de infraestructura requerida y las necesidades de disposición final de residuos sólidos. Ellos estiman que se necesitan 250 rellenos sanitarios, pero el Perú cuenta solo con 30 y la mayoría está en Lima (Diario La República 2018).

A diferencia de otros problemas ambientales en la ciudad, son perceptibles debido a su visibilidad, la mala disposición de residuos sólidos, la insuficiente limpieza pública de calles, los escasos esfuerzos de la población y de las autoridades para segregar y seleccionar los residuos sólidos previamente a su disposición final.

Así, según el VIII Informe de Percepción sobre Calidad de Vida en Lima y Callao correspondiente al año 2017, el 27.1% de limeños considera que la limpieza pública y la acumulación de basura constituyen un problema relevante (Lima Cómo Vamos 2018; 6).

Por otro lado, la propia MML indica que la acumulación de basura se genera por problemas en su recolección y recojo; y por el difícil acceso vehicular a determinadas zonas

urbanas, generando acumulación de residuos domiciliarios, de actividad de la construcción de obras menores e incluso peligrosos por las diferentes actividades económicas que se desarrollan en la ciudad (MML 2014; 76).

En el primer trimestre del 2018, el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) identificó 187 puntos críticos de acumulación de residuos sólidos en Lima Metropolitana (OEFA 2018), en donde los residuos sólidos eran depositados ilegalmente en lugares no autorizados generando focos infecciosos para la población, afectando no solo la salud de los ciudadanos y ciudadanas sino también la calidad de vida y las condiciones de conservación del suelo y el ambiente urbano. Complementariamente, la acumulación de residuos sólidos o botaderos genera gases de efecto invernadero que aportan a la intensificación del cambio climático.

Sobre la implementación de las acciones priorizadas en la gestión de residuos sólidos relacionadas a la minimización de su generación y su aprovechamiento, Lima es la primera ciudad a nivel nacional en consumo de productos de un solo uso. El más usado y desechado en simultáneo son los plásticos de un solo uso, como las bolsas, sorbetes, utensilios descartables, entre otros, los cuales pueden ser utilizados en solo 10 minutos y desechados, para luego iniciar su descomposición que puede tomar de 100 a 400 años (RPP 2018).

En el 2015, el 9.3% de los residuos sólidos estaba compuestos por plásticos (bolsas plásticas, botellas PET y otros plásticos rígidos), lo cual equivale a 1 241.97 toneladas al día, siendo el segundo tipo de residuo sólido generado en el Perú después de la materia orgánica (Minam 2015).

En Lima Metropolitana y Callao se genera 886 toneladas de basura plástica al día y su disposición final no es siempre la adecuada, terminando gran parte de estos residuos en las riberas de los ríos, en las faldas de los nevados o en el fondo del mar (La República 2018), poniendo en riesgo no solo el ambiente y sus ecosistemas sino también la salud de las personas.

No obstante, esta problemática no solo afecta a nuestra ciudad. Según la revista National Geographic, cada año acaban unos 8 millones de toneladas de plástico en el mar, que duran muchos años en desaparecer completamente del ambiente (Parker 2018).

En ese contexto, en los últimos meses y producto de este movimiento mundial, fueron presentados 19 proyectos legislativos ante el Congreso de la República con el objetivo de regular el consumo de los plásticos de un solo uso en nuestro país a través de distintos mecanismos como la disuasión, el control y creación de incentivos, con la finalidad de incidir en un cambio de conducta de los consumidores a vías más sostenibles y ecoeficientes.

Asimismo, algunas municipalidades distritales limeñas implementaron medidas para promover el uso de materiales alternativos al plástico. Además, algunas empresas de comercio lanzaron campañas y medidas para disminuir la generación de residuos sólidos plásticos en sus actividades.

Las medidas que buscan regular el uso de plásticos de un solo uso son compatibles con el marco legal de la gestión integral de residuos sólidos, que prioriza el principio de minimización de residuos sólidos y el cumplimiento de las obligaciones de segregación en la fuente, de manera que los residuos sólidos plásticos sean generados en la cantidad mínima posible y puedan ser debidamente aprovechados y dispuestos de manera adecuada a través de acciones de reciclaje, reutilización y, en el caso de los residuos sólidos de las bolsas plásticas compuestas de material orgánico, a través de acciones de compostaje.

Sin embargo, a fin de culminar el ciclo de vida de dichos residuos se deberá contar con infraestructura adecuada para su tratamiento final, como rellenos sanitarios, plantas de compostaje, plantas de reciclaje, entre otros, los cuales deben aprovechar al máximo la valorización que los residuos sólidos pueden tener.

El marco legal general de gestión integral de residuos sólidos se encuentra desarrollado en el Decreto Legislativo N° 1278 y su reglamento, aprobado por el Decreto Supremo

N° 014-2017-MINAM. Esta nueva ley ha permitido no solo un cambio de enfoque sobre la gestión integral de residuos sólidos sino que también otorga competencias a las autoridades municipales y busca generar las condiciones necesarias para promover la valorización de los residuos sólidos de manera que se conviertan en un producto de mercado y en una actividad económica que brinde oportunidades de desarrollo e inclusión a quienes operan en este rubro. En ese sentido, el nuevo marco legal reconoce la responsabilidad extendida del productor en la gestión de los residuos; por lo que, mantiene una responsabilidad compartida con el generador.

A nivel municipal, la Municipalidad Metropolitana de Lima cuenta con la Ordenanza N° 1878, mediante la cual se regula la gestión metropolitana de residuos sólidos municipales y enfatiza como su objetivo principal construir un sistema de gestión y manejo de los residuos sólidos con enfoque ambiental, social y financieramente sostenible. Complementariamente, la Ordenanza N° 1854 establece medidas para promover, impulsar y regular el reciclaje de los residuos sólidos como actividad prioritaria a la disposición final de residuos y define que la MML es el principal actor para promover, incentivar, autorizar y fiscalizar las actividades de segregación en la fuente, recolección selectiva, formalización de recicladores, transporte, comercialización y reciclaje de los residuos sólidos.

En ese sentido, la principal problemática en la gestión integral de los residuos sólidos es el incumplimiento de las obligaciones de todos los actores involucrados en el ciclo de vida de residuos sólidos, desde el generador hasta las autoridades y empresas operadoras de residuos sólidos. Sin embargo, la deficiencia en la cobertura de los servicios de residuos sólidos y en la calidad de estos constituye una problemática estructural que requiere de la implementación de un nuevo enfoque en torno a la gestión de residuos sólidos como una actividad económica con flujo circular.



Fuente de agua
en el parque de la
reserva, Lima

2.2 ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD

Los espacios públicos son aquellas áreas de la ciudad que cumplen una finalidad pública y que tienen como objetivo satisfacer necesidades colectivas. De forma enunciativa podemos señalar que son espacios públicos las áreas verdes, parques, plazas, infraestructura vial, playas, lagos, ríos, litoral marino costero, lomas y/o humedales costeros, complejos y losas deportivas, reservas naturales, patrimonio cultural e histórico¹. Los espacios públicos son componentes que aportan a la estabilidad de los ecosistemas existentes en la ciudad, además de proveer innumerables beneficios para el ambiente como la estabilidad de microclimas, purificación del aire, captura de dióxido de carbono, regulación de las precipitaciones, entre otros.

Según la Organización de las Naciones Unidas, los espacios públicos son lugares de propiedad pública o de uso público que son accesibles y agradables para todos los ciudadanos de forma gratuita y sin afán de lucro (ONU 2015; 1). Sin embargo, en el caso peruano y concretamente en Lima Metropolitana, estas características esenciales de los espacios públicos no vienen siendo respetadas por las propias autoridades. La problemática alrededor de la gestión de los espacios públicos de la ciudad tiene que ver con la disminución o recorte de los espacios

existentes, limitaciones en su acceso y disfrute, falta de inversión en su conservación, financiamiento para su mantenimiento y repotenciación, y la ausencia de una política pública orientada a la creación de más espacios públicos para la ciudad en términos de representatividad y diversidad, es decir, distintos tipos de espacios públicos ubicados a lo largo de la ciudad y no concentrados solo en determinados distritos de sectores socioeconómicos más altos.

Conforme lo ha señalado la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), los espacios públicos urbanos en América Latina y el Caribe muchas veces no actúan como espacios de interacción ni de comunidad y la privatización y comercialización de estas áreas profundiza tendencias a la segregación, limitando el potencial del empoderamiento ciudadano (Cepal 2018; 51). Esta realidad responde a la falta de valoración del rol estratégico que cumplen los espacios públicos en el desarrollo humano y urbano, el potencial de aporte de los espacios públicos en términos de recreación pasiva y activa, espacios de descanso, intercambio y relacionamiento social, movilidad humana y salud, resiliencia frente a efectos del cambio climático y desastres, espacios para expresiones culturales y políticas, potenciación de la identidad ciudadana, así como disminución de brechas sociales y promoción de la igualdad. El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncional (Citado en Vivas 2009; 13).

Concretamente, en el caso de las áreas verdes, la MML informó que se estimó que para el año 2016 existía un promedio de 3.25 m² de áreas verdes de uso público por habitante en la capital, siendo 9 m² por persona la cifra recomendada por la Organización Mundial de la Salud (OMS). El 77% de los 32 distritos de Lima no cuenta con la cantidad mínima que recomienda la OMS. Solamente Jesús María, Miraflores, San Isidro y Santa María del Mar superan la cifra con 9.02, 13.76, 19.92 y 32.94 m² por habitante, respectivamente (RPP 2017). Esta desigualdad tendrá directa relación con la limitada posibilidad de acceso de los ciudadanos a disfrutar de los parques y áreas verdes que no se ubican en sus circunscripciones, además de agudizar las brechas sociales de desarrollo humano y calidad de vida de los vecinos de un distrito respecto a otros.

En relación a los espacios públicos con fines deportivos y para movilidad, según la edición 2016 del Registro Nacional de Municipalidades, en Lima Metropolitana hubo 1 582 espacios de infraestructura deportiva, que representa un aumento con respecto a los 1 311 registrados en el 2015, pero aún está por debajo de los 1 650 espacios que se registraron en el 2014 (Lima Cómo Vamos

1 Dictamen recaído en los Proyectos de Ley N° 1311/2016/CR y 1312/2016/CR, Ley de Gestión de Protección de Espacios Públicos.

2017; 43). La disminución de espacios públicos para uso deportivo incide directamente en la reducción de actividades de recreación activa y promoción de la cultura del deporte.

En relación al marco jurídico vigente en materia de espacios públicos, a la fecha no contamos con una ley marco que asegure una adecuada gestión y protección legal de los espacios públicos y que permita establecer claridad sobre la naturaleza jurídica de los mismos, sus características y atributos legales, los casos excepcionales de afectación e intervenciones, los deberes y derechos ciudadanos asociados, así como las funciones y obligaciones de las autoridades respecto a la inversión en su mantenimiento, la prohibición de recorte o desafectación de su condición de bien público, la necesidad de instalación de servicios complementarios compatibles con su naturaleza que permitan su disfrute pleno y los escenarios de reposición física o compensación con equidad por su afectación.

Solo en el caso de parques metropolitanos y zonales, plazas, plazuelas, jardines y demás áreas verdes de uso público, mediante Ley N° 26664 se reconoce el carácter intangible, inalienable e imprescriptible de estos espacios de la ciudad; sin embargo, no se establece mayores condiciones de uso que aseguren el respeto de las características antes señaladas.

En el ámbito metropolitano, mediante la Ordenanza N° 1852, se reguló la conservación y gestión de áreas verdes en Lima. Uno de los lineamientos que se incluye expresamente

en la norma es el bienestar colectivo, el cual implica que la protección de la integridad del espacio público, por su destinación al uso común, debe prevalecer frente al interés particular. En relación a la naturaleza jurídica de las áreas verdes, en la ordenanza se reiteran las características contempladas en la Ley N° 26664, en relación al carácter intangible, inalienable e imprescriptible de las áreas verdes. Finalmente se regulan las medidas de protección especial para este tipo de áreas, así como las actividades prohibidas al interior de estos espacios.

Sin embargo, pese a este marco legal, las brechas de implementación de esta regulación son aún incipientes. Asimismo, aún no existe claridad sobre los roles de las autoridades involucradas en la gestión y protección de estos espacios como, por ejemplo, ante quién formular las denuncias por poda y/o tala no autorizada, recorte de arbolado urbano, reducción de área, intervenciones no autorizadas o que afectan la naturaleza del área verde, entre otras. En general, los vacíos legales tienen que ver con los débiles niveles de protección jurídica a los que están sujetos los espacios públicos, los casos excepcionales de desafectación y las medidas de compensación o reposición ambiental que corresponden en caso de intervenciones no compatibles con la propia naturaleza del espacio.

En materia de áreas verdes, el Tribunal Constitucional peruano también se ha pronunciado, señalando que el derecho de

gozar de un ambiente sano y equilibrado para el desarrollo de la persona supone también el derecho de los individuos que viven en zonas urbanas a que estas reúnan estándares mínimos que posibiliten su desarrollo. Ello implica para el Estado una labor de planificación, de tal forma que se asegure a sus habitantes, entre otras cosas, un mínimo de áreas verdes. Asimismo, ha señalado que la precisión de estándares mínimos de áreas verdes en los centros urbanos supone una labor técnica de desarrollo infraconstitucional, siendo que cualquier modificación de los estándares mínimos requiere, necesariamente, una justificación técnica sustentada no en razones de oportunidad sino de calidad de vida de la población de la zona. En este sentido, corresponde recordar que la planificación urbana supone una labor de interés público en favor de una comunidad determinada².

En el año 2014, la MML había aprobado acertadamente la Ordenanza N° 1853-MML, que por primera vez buscaba regular los espacios públicos de la ciudad con el enfoque de sistema, la ordenanza fue derogada por la actual gestión, sin haberse analizado los aspectos positivos que hubiera generado su efectiva implementación. Esta norma estableció los principios de estructura ecológica de Lima Metropolitana, es decir, el conjunto de sistemas naturales que sustentan la vida y el desarrollo socioeconómico de la provincia de Lima. Algunos de sus objetivos estaban relacionados a valorar, conservar y mantener la integridad ecosistémica,

conectividad y funciones ecológicas de las unidades ambientales en diferentes escalas del espacio territorial, sea urbano o rural, para asegurar los servicios ambientales que brindan los espacios; así como fortalecer el conocimiento, la apropiación colectiva y el aprovechamiento sostenible del paisaje natural y la biodiversidad de Lima.

En el ámbito legislativo, en el Congreso de la República contamos con dos iniciativas que han sido acumuladas en un dictamen que tiene por objetivo regular la gestión y protección de los espacios públicos en el Perú, establecer los principios y reglas generales sobre la administración y gestión de dichos espacios y destacar su importancia para el bienestar de la ciudadanía³. Desde la SPDA consideramos que estas iniciativas son sumamente oportunas y necesarias ya que permitirán un marco legal que sea el punto de partida para ofrecer mayor seguridad a los ciudadanos sobre el ejercicio de sus derechos ambientales y su derecho a la ciudad, así como limitaciones claras a las municipalidades sobre los niveles de intervención y los supuestos específicos de desafectación a estos espacios.

Finalmente, en relación al acceso a la justicia ambiental por potenciales o reales afectaciones al derecho a un ambiente sano y equilibrado, vinculadas al uso y disfrute de espacios públicos, tenemos que en los últimos años los ciudadanos han sido mucho más activos al iniciar canales de denuncia administrativa y demandas judiciales por intervenciones privadas o de las propias

autoridades municipales y/o sectoriales que restringen, condicionan o imposibilitan su derecho a la ciudad. Las manifestaciones públicas ciudadanas nos evidencian una concertada disconformidad de los vecinos por la forma en que son tomadas las decisiones sobre los espacios públicos que nos pertenecen a todos, las limitadas intervenciones de especialistas técnicos en el diseño de proyectos de inversión que permitan evaluar alternativas, así como las injustificadas restricciones de uso y acceso.

Resolver el problema de prevalencia de los intereses privados frente a la satisfacción colectiva es un desafío que si bien no solo involucra a la MML, sí le otorga un rol fundamental en relación a sus propias decisiones y planificación urbana, pero especialmente en relación a la necesidad de un trabajo articulado con las municipalidades distritales, siendo necesario establecer reglas de juego comunes en favor de la defensa del interés público.

2 Sentencia de Tribunal Constitucional N° 03448-2005-PA/TC, Fundamentos Jurídicos 5 y 6.

3 Al respecto, contamos con los proyectos de ley N° 1311-2016 y N° 1312-2016.



Transporte urbano
en Lima.

2.3 MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

En el 2017 se aplicó una encuesta en Lima Metropolitana donde se consultó a los ciudadanos acerca de cuál es su modo de viaje principal (lo que implica una priorización entre todos los modos que puede emplear para ir a su centro de trabajo o estudios). El resultado evidenció que en Lima el transporte público sigue siendo el principal modo de viaje. (Lima Cómo Vamos 2018; 10).

Es evidente que se realizan más viajes en transporte colectivo en relación a los viajes en transporte individual. Por tanto, si queremos reorientar la movilidad hacia un enfoque sostenible se requiere trabajar en lograr, por un lado, la disminución del uso del automóvil propio y por otro, el fomento de los transportes públicos y no motorizados. Pero para hablar de un fomento de estos medios de transporte se requiere mejorar el servicio, de manera que aumente su uso respecto al automóvil privado, y de este modo, lograr atraer a un mayor número de usuarios.

Como se evidencia en el cuadro N° 1, en cuanto al transporte colectivo en Lima Metropolitana coexisten distintos tipos del servicio de transporte público. En el 2012 se aprobó la Ordenanza N° 1613⁴, mediante la cual se establece que el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana

Cuadro N° 1.

¿Cómo se moviliza principalmente para ir a su trabajo, oficina o centro de estudio?

Lima Metropolitana y Callao, 2017

TRANSPORTE COLECTIVO

73.4 %

Bus	37.4 %
Combi o cúster	28.3 %
Metropolitano	2.6 %
Colectivo	2.2 %
Corredores complementarios	1.6 %
Metro de Lima	1.5 %

TRANSPORTE INDIVIDUAL

16.3 %

Automóvil propio	10.4 %
Mototaxi	2.8 %
Motocicleta	1.7 %
Taxi	1.4 %

TRANSPORTE NO MOTORIZADO

8.9 %

Caminata	8.1 %
Bicicleta	0.8 %

Fuente: Encuesta LIMA CÓMO VAMOS. VII Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao. Lima, 2017. P. 10

(SIT) es el sistema compuesto por las distintas modalidades del servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, reconocidas en la normatividad legal vigente, que cuenta con integración física y operacional, de medios de pago y tarifaria. Son componentes del SIT:

- El Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC).
- Los Sistemas Ferroviarios de Transporte de personas implantados por la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- El Sistema de Corredores Complementarios, que consiste en la prestación del servicio de transporte público en corredores exclusivos, mixtos o preferenciales, con operación y recaudo centralizado.
- Los servicios de transporte regular de personas, autorizados por la Municipalidad Metropolitana de Lima en las rutas que señale la Gerencia de Transporte Urbano.⁵
- Otros servicios de transporte que se creen para satisfacer las necesidades de movilización de las personas.

A la fecha, la falta de implementación adecuada del SIT genera que aún colectivos, combis o cústers realicen servicios de transporte.

En el caso de Lima, coexisten dos sistemas de transporte masivo. Por un lado, está el Metropolitano (que es un sistema BRT, llamado así por sus siglas en inglés por Bus

Rapid Transit) a cargo de Protransporte, organismo adscrito a la Municipalidad Metropolitana de Lima quien está a cargo de la planificación, implementación, administración y mantenimiento del Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC), incluyendo su infraestructura, planificación, implementación, administración y control del Sistema de Corredores Complementarios. Por otro lado, tenemos el Tren Eléctrico (línea de metro elevado) a cargo de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE), Proyecto Especial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) encargado de las actividades de proyección,

4 Ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana, aprueba el Plan Regulador de Rutas y modifica el TUPA de la Municipalidad Metropolitana de Lima en lo que corresponde a la Gerencia de Transporte Urbano.

5 Que comprenden:

- Servicios en los Corredores de Integración: son aquellos que unen o interconectan los Sistemas Masivos con los Corredores Complementarios y en donde prestan servicio los operadores que cuenten con autorización o, en su defecto, concesión.
- Servicios en los Corredores de Interconexión: son aquellos servicios de transporte que tienen por función la interconexión entre Lima Metropolitana y áreas urbanas continuas de otras provincias.
- Servicios en las Rutas de Aproximación: son aquellos servicios de transporte que tienen como objetivo acercar a la población a los sistemas de transporte de mediana y alta capacidad, así como brindar el servicio hacia puntos cercanos. Los servicios de aproximación pueden operar de manera independiente o integrada a los sistemas de transporte masivo, teniendo demanda suficiente para justificar su operación. Los servicios en zonas no atendidas están comprendidos dentro de los servicios de aproximación.

planificación, ejecución y administración de la infraestructura ferroviaria correspondiente a la Red Básica del Metro de Lima. A la fecha, ambos sistemas de transporte aún no se interconectan a nivel físico o tarifario. Actualmente la AATE busca trabajar en el desarrollo del Plan Maestro para un Sistema Integrado de Transporte Masivo para Lima y Callao al 2050.

Asimismo, un tema que no puede dejarse de lado es la necesidad de coordinación entre la actuación de la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao. Ello es particularmente relevante cuando hay zonas o espacios conurbados que las obliga a desarrollar acciones conjuntas. En el caso de Lima y Callao, es muy necesaria la coordinación entre sus autoridades para gestionar el transporte y tránsito en sus ciudades, que por su integración geográfica son un territorio conurbado (Alegre 2016; 14). Al respecto, ya el artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establecía que: "Cuando se trate del caso de municipalidades conurbadas, los servicios públicos locales que, por sus características, sirven al conjunto de la aglomeración urbana, deberán contar con mecanismos de coordinación en el ámbito de la planificación y prestación de dichos servicios entre las municipalidades vinculadas, de modo que se asegure la máxima eficiencia en el uso de los recursos públicos y una adecuada provisión a los vecinos". Sin embargo, a pesar de esta regulación, no se ha logrado una coordinación adecuada.

En este contexto, el MTC presentó en el 2017 un proyecto de ley que plantea la creación Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), que ha sido aprobado en primera votación en el Congreso de la República el día 13 de setiembre del 2018. La ATU es el organismo técnico especializado adscrito al MTC, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera; encargado de organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao. Una de sus funciones sería aprobar el Plan de Movilidad Urbana para las provincias de Lima y Callao, el cual debe considerar la integración multimodal de medios de transporte motorizados y no motorizados. Mediante esta ley también se declararía la existencia de continuidad urbana entre la integridad de los territorios de las provincias contiguas de Lima y constitucional del Callao.

Adicionalmente, la ATU establecerá disposiciones necesarias para la integración obligatoria de los centros de gestión de tránsito o las que hagan sus veces dentro del territorio y aprobará el Plan de Desarrollo Logístico para el transporte de carga en el territorio, así como recomendará restricciones de horario, circulación, detención o estacionamiento de vehículos de transporte de mercancía en el territorio, considerando la capacidad y características de las vías. Está pendiente para los próximos días que se apruebe la creación de la ATU durante una segunda votación en el Congreso de la República.

El MTC estima que al año 2015 el parque automotor en el país fue de 2 544 133 unidades de vehículos. Para el departamento de Lima, la estimación es de 1 674 145 vehículos, siendo esta la región con el número más alto de unidades (65.8% del parque automotor nacional). Desde el 2010 hasta el 2015, el parque automotor de Lima se ha incrementado en un 40%, lo que significa un aumento de 478 792 unidades de vehículos en 5 años (Lima Cómo Vamos 2017; 9).

La contaminación de vehículos sigue siendo el problema que más aqueja al ciudadano de Lima Metropolitana. El 74.8% de la población afirma que el principal problema ambiental en la ciudad capital es la contaminación generada por el parque automotor.

De otro lado, Lima es una ciudad que no cuenta con una infraestructura vial adecuada para la cantidad de población que alberga. Según la ONG Luz Ámbar, una de las razones del caos vehicular en la capital es la falta de ordenamiento en el sistema de semaforización en las intersecciones. En Lima existen unas 1 200 intersecciones semaforizadas y solo 380 tienen fibra óptica, que les permiten ser controladas desde una central de la Municipalidad de Lima (Posada 2018; 24).

En cuanto al uso de la bicicleta, debe reconocerse que si bien varios distritos han establecido ciclovías en sus circunscripciones, Lima no cuenta con una red continua de ciclovías.



Río Rímac, atraviesa por el centro de la ciudad de Lima.

A nighttime photograph of a city skyline, likely Santiago, Chile, with the Andes mountains in the background. The city lights are reflected in the water in the foreground. The text 'PRO PUESTAS' is written in large, white, bold, sans-serif capital letters, stacked vertically on the left side of the image. Below it, the text 'TAS_' is also in large, white, bold, sans-serif capital letters, with a small horizontal line under the 'S'.

PRO PUESTAS TAS_

DE LOS CANDIDATOS
Y CANDIDATAS

Todas las propuestas que se indican en este documento han sido recogidas de manera literal de los planes de gobierno de cada candidato y candidata. La presentación de las propuestas de los planes de gobiernos se encuentra organizada en orden alfabético.



Vista panorámica de la ciudad de Lima.

Viviendas en el cerro
San Cristóbal, Lima.



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS



**ESPACIOS
PÚBLICOS**



**MOVILIDAD
URBANA
SOSTENIBLE**



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS



**JORGE VICENTE
MARTÍN MUÑOZ
WELLS**
ACCIÓN POPULAR

- Recolección selectiva por contenerización. P. 53.
- Dotación de infraestructura de transferencia y valorización. P. 53.
- Identificación de infraestructura de disposición final para Lima. P. 53.
- Sensibilizar al ciudadano para que entienda su rol. P. 53.
- Organizar y estructurar el sistema de reciclaje de residuos orgánicos con la totalidad de distritos de Lima Metropolitana. P. 53.
- Realizar alianzas público-privadas o público-público para poder procesar los residuos orgánicos. P. 54.
- Reincorporar los residuos orgánicos reciclados para su aprovechamiento final. P. 54.
- Impulsar el desarrollo de potentes campañas para detener la contaminación por residuos sólidos en nuestras costas. P. 56.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Principales avenidas y calles con medidas de accesibilidad que permitan la circulación fluida protegiendo la seguridad del peatón con y sin discapacidad. P. 16.
- Parques públicos con juegos accesibles. P. 16.
- Acciones de inclusión en espacios públicos y virtuales. P. 16.
- Mejoramiento de la accesibilidad en las rutas vinculadas al transporte público urbano. P. 16.
- Planificación y ejecución de intervenciones culturales, económicas y sociales en espacios y vías públicas, en coordinación con actores de la comunidad y municipios distritales. P. 29.
- Mejora de la infraestructura pública de los espacios y vías intervenidas. P. 29.
- Se propone dar incentivos a los centros empresariales y nuevas construcciones para la asignación de espacios con facilidades para el aprovechamiento público. P. 44.
- Establecer política de incentivos para nuevas construcciones. P. 44.
- Desarrollar lineamientos de uso y concesión de espacios. P. 44.
- Nuevas ciudades productivas y ecológicas: Regenerar el centro de Lima y recuperación de la ribera del río Rímac. P. 47.
- Desarrollo del Parque Lineal de los tres ríos de Lima: Chillón, Rímac y Lurín, con el objetivo de dotar de áreas recreacionales para la ciudad y recuperar los ríos de nuestra ciudad. P. 48.
- Cercos verdes para Lima: Definir los límites de la ciudad con espacios públicos y de recreación, con la instalación de atrapanieblas para la captación de agua para riego. P. 49.
- Parques zonales y huacas: brindar servicios anexos como cafés, espacios de talleres productivos, piscinas, salas de conferencias, guarderías, etc, para obtener ingresos destinados a la seguridad, el cuidado y el mantenimiento, llegando a un equilibrio entre el comercio, los servicios al ciudadano y la cultura. Fomentar



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

-
- actividades como ferias, conciertos, exposiciones. P. 49.
 - Calles como principal espacio público de la ciudad: Recuperación de veredas y mobiliario, mejoramiento de las condiciones del desplazamiento peatonal y recuperación de espacios en desuso y residuales. P. 49.
 - Buscar posibilidades de declarar zonas de conservación a estos cinturones verdes. P. 54.
 - Conectar a la costa verde con el resto de la ciudad mediante puentes y teleféricos. P. 56.
 - Mejorar y promover la creación de espacios verdes como: los parques zonales, metropolitanos, las lomas, la agricultura urbana y biohuertos. P. 56.
 - Poner en valor los servicios ecosistémicos de Lima como: Los Pantanos de Villa, la Costa Verde, las áreas verdes, la lomas. P. 57.
 - Creación de la Plataforma logística de Lima Sur, para el apoyo y desarrollo de las actividades transporte intermodal, intercambio de mercancías y desarrollo de los flujos económicos de la Metrópoli. P. 48.
 - Desarrollar el sistema integrado del transporte. P. 57.
 - Implementar y promover la construcción de ciclovías. P. 57.



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS



**JAIME EDUARDO
SALINAS LÓPEZ
TORRES**
ALIANZA PARA EL
PROGRESO

- Promoveremos una cultura de cuidado al medio ambiente y protección de nuestros recursos naturales, implementando desde el Municipio una intensa campaña de educación y comunicación pública dirigido a modificar los hábitos de nuestra población, orientándolo hacia el ahorro de nuestros recursos, la búsqueda de alternativas de costo razonable a los recursos escasos, el cuidado del hábitat natural de la ciudad y la no contaminación de nuestro entorno natural. P. 24.
- Crear un solo sistema de recojo de basura a nivel provincial, apoyando con vehículos y materiales a los distritos que tengan más problemas en el recojo. P. 27.
- Mejorar los existentes e implementar más rellenos sanitarios, ya que es el método único admisible, que minimiza la contaminación y el impacto negativo en el ambiente. Este método confina los desechos en un área lo más estrecha posible, lo cubre con capas de tierra y compacta diariamente para reducir drásticamente y significativamente su volumen. P. 27.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Tratar en lo posible, con los recursos que se tenga, pasar a algunos de los botaderos existentes para que se conviertan en rellenos sanitarios o en su lugar abrir nuevos rellenos sanitarios, anulando poco a poco los botaderos de basura a cielo abierto. P. 27.
- Colocación de más tachos de basura en todas las áreas públicas de la capital así como en sus principales avenidas. P. 27.
- Multar drásticamente el arrojo de basura y desmonte en la vía pública. P. 27.
- Plantar en lo posible la mayor cantidad de árboles en nuestra ciudad, así como proporcionar mayores espacios públicos con áreas verdes. P. 26.
- Realizaremos programas de defensa del Patrimonio Municipal y Nacional como para Museos, Zonas Arqueológicas, etc. P. 30.
- Impulsaremos la puesta y valor de todas las Huacas que se encuentren en Lima Metropolitana. P. 30.
- Realizar un programa de habilitación de corredores verdes (arborización de bermas centrales y laterales) de las principales vías de la ciudad, espacios públicos, parques y jardines. P. 32.
- Implementar espacios públicos adecuados que tengan la siguiente implementación: bancas, arboles, jardines, juegos para niños, carretillas de comida autorizadas, parqueaderos, zona para exposiciones, buena iluminación, baños, basureros, caseta de seguridad, wi-fi (internet gratis) y que pase cercano a ésta área el transporte público. P. 32.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Ampliar las aceras para peatones mejorando en su presentación las veredas, haciendo las calles de un solo carril (a excepción de la Avenida Emancipación) para la circulación de vehículos. P. 37.
- Elaboraremos un Plan Urbano actualizado que oriente el desarrollo urbano ordenado y articulado de la capital, éste incluiría : la zonificación del territorio; remodelación de las vías de transporte urbano congestionadas; desarrollo de proyectos inmobiliarios; rehabilitación integral de zonas urbano marginales tugurizadas; ordenamiento del tránsito; inicio de la reforestación urbana; construcción de corredores ecológicos, puentes peatonales, parques, espacios públicos, bermas y jardines; recuperación del patrimonio histórico; creación de nuevos parques industriales; etc. P. 37.
- Desarrollar un sistema integrado y articulado de transporte sobre la base de sistemas masivos de transporte público. P. 13.
- Rediseñar las vías dando preferencia a los peatones. P. 13.
- Adquisición de buses híbridos. P. 13.
- Implementar medidas para ordenar las rutas y proveerlas de eficiencia y evitar la superposición de rutas. P. 13.
- Implementar un sistema de trenes a nivel de piso con corredores segregados de alta capacidad. P. 13.
- Construir pasos a desnivel para aliviar la congestión vehicular y disminuir los tiempos de viaje. P. 13.
- Instalación de paraderos inteligentes que cuenten con techo y vidrieras laterales, con espacios más amplios, en el cual se suministrará información sobre las rutas, clima, noticias de interés, publicidad, hora, mapa de la ciudad, asientos cómodos, así como cargadores de celular. Está diseñado para el uso también de discapacitados. P. 14.
- Implementar el sistema de teleféricos en los barrios ubicados en laderas de las zonas periféricas de la ciudad. P. 14.
- Promover una exoneración tributaria para los vehículos cuya matriz energética (GLP; GN, Híbridos, etc) que contribuyen a no contaminar el aire. P. 14.
- Generación del Proyecto Integral de Ordenamiento de Transporte Público y Privado en coordinación con los actores involucrados en esta problemática. P. 14.
- Creación de centros distritales de control del tránsito a nivel Metropolitano interlazado entre los 43 distritos de la ciudad. P. 17.
- Los buses interprovinciales que van al interior deberán de tener sus terminales cercanas a la carretera panamericana norte y sur, así como a la carretera central, prohibiéndose su tránsito dentro de la ciudad. P. 17.

-
- El transporte dentro de la ciudad, efectuado por vehículos pesados y de carga, se realizará en los horarios y las zonas dispuestas en la Ordenanza correspondiente y las modificaciones que se presentarían a ésta. Se efectuará un estricto control diario para su cumplimiento efectivo. P. 17.
 - Retiro de vehículos que afecten el medio ambiente y el ornato, así como los que tengan una antigüedad mayor a 35 años que no sean de colección. P. 18.
 - Interconexión real de las 53 ciclovías que según la MML existen en la ciudad construyendo todos los tramos necesarios para su total conexión, así como su adecuado mantenimiento y su adecuación a las normas viales y de construcción existentes. P. 22.
 - Construcción de espacios y de estacionamientos adecuados para bicicletas que cuenten con su respectiva seguridad para el usuario. P. 22.
-
- Buscamos una interacción de la bicicleta con el transporte público, la intención es que el usuario de la bicicleta tenga un medio de transporte alternativo, salga de su domicilio y recorra un tramo largo por las ciclovías y luego pueda dejar ésta en un lugar seguro y pueda tomar el transporte público para dirigirse a su centro de trabajo y viceversa. P. 22.
 - Brindar un servicio de calidad en el transporte público (con buses híbridos no contaminantes) con la finalidad que sea utilizado por la mayoría de los ciudadanos y así ir dejando de lado el uso de los vehículos privados para ir a trabajar o a hacer quehaceres domésticos. P. 25.
 - Control estricto del parque automotor (combustión), deteniendo a los vehículos infractores que produzcan emanaciones de gases mayores a los permitidos, dándoles un tiempo mínimo para que solucionen dicho problema, presentándose nuevamente a la autoridad para la inspección respectiva. P. 25.



**JULIO CÉSAR
GAGÓ PÉREZ**
AVANZA PAÍS



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Recolectar bien la basura y luego enseñarle a la población que la basura también tiene un gran valor. P. 24.
- Realizar acciones del reciclaje de la basura. P. 24



ESPACIOS PÚBLICOS

- Ciudad de jardines colgantes, muros verdes, áreas de recreación y descanso, justo al lado de las obras a efectuar. P. 22.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Implementaremos LA VÍA VERDE, es decir Nuevas Vías, pero con Vida y Salud. P. 21.
- Nuevas vías, puentes, intercambios viales, mayor flota de transporte en el Metropolitano y sus alimentadores. Sino que las mismas estarán en común respeto al medio ambiente y al entorno paisajístico. P. 22.
- Construcción de once redes de teleféricos. P. 22.
- Los trailers y los camiones pesados que circulan en la ciudad todo el día y eso originan lentitud en el tráfico. Deberían circular de 12 de la noche a 5 de la mañana. P. 23.



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS



ENRIQUE JAVIER CORNEJO RAMÍREZ DEMOCRACIA DIRECTA

- Transitar de los actuales rellenos sanitarios a procesos de reconversión de la basura. P. 81
- Propiciaremos la implementación de sistemas de recojo segregado de la basura en todos los distritos de Lima, creando una nueva cultura para el recojo de la basura, con adecuados horarios e incentivos para la población que participa activamente en la clasificación entre residuos orgánicos, papel y cartón, plásticos, vidrios y metales. P. 81.
- Proponemos que parte importante de esta producción de basura sea reciclada y también convertida en energía. P. 81.
- En San Juan de Miraflores, se priorizará el saneamiento físico legal en “La Rinconada”, la rehabilitación de la planta de transformación de residuos sólidos. P. 107.
- Recoger la basura de manera segregada e impulsar un sistema de recojo de basura que se oriente al reciclaje y posteriormente convertida en Energía. P. 150.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Alentaremos la creación y el buen mantenimiento de parques, áreas verdes y jardines en toda la ciudad, estableciéndonos como meta alcanzar, en promedio, los 6 m² de áreas verdes por habitante, lo que significa prácticamente duplicar las áreas verdes actualmente existentes y acercarnos a la meta recomendada por la Organización Mundial de la Salud (OMS). P. 80.
- Pondremos en valor los Parques Zonales existentes en Lima, para que sean también zonas en las que se desarrollen proyectos ambientales especiales, como la construcción de pequeñas plantas de tratamiento de aguas residuales que permitan el reúso correspondiente para el riego de áreas verdes o la instalación de pequeñas plantas de conversión de basura en energía, con la que se puede ofrecer las instalaciones de los parques en la noche con la correspondiente energía generada. P. 81.
- Recuperaremos los 19 Parques Zonales actualmente existentes como espacios de integración familiar, cultura y deporte para los vecinos de Lima Metropolitana. P. 81.
- Impulsaremos la creación de zonas de playa para la población desde Ancón hasta Pucusana, poniendo en valor los

- tramos de costa que actualmente no están habilitados para playas públicas seguras. P. 81.
- Los Pantanos de Villa serán recuperados y considerados como un destino ecológico prioritario de la ciudad. P. 81.
- Reactivar, remodelar y mejorar las pinacotecas, museos, catacumbas, casonas restauradas, iglesias y teatros (Municipal, Segura y Sala Alcedo) que formaran parte de una oferta de circuitos turísticos en Lima Metropolitana. P. 145.
- Aprovechar los parques zonales, los estadios municipales y los centros deportivos que hoy se encuentran en abandono. P. 145.
- Se crearán centros polideportivos donde funcionaran escuelas especializadas del deporte en todos los distritos de la ciudad. P. 145.
- Implementar y poner en vigencia una política de zonificación que responda al plan de desarrollo de la ciudad. P. 147.
- Regular espacios públicos de suelo y subsuelo para lograr favorecer el desarrollo de la ciudad. P. 147.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Proponer la zonificación de la franja costera para el desarrollo integral y racional de nuestro litoral de Lima. P. 147.
- Promover la habilitación de parques y jardines en Lima Metropolitana e implementar el concepto de “edificios verdes”, “techos verdes”. En general promover la construcción de edificios “eco eficientes”. P. 150.
- Implementar un proyecto de regadío sostenido de parques y jardines construyendo una red secundaria de distribución de al menos 5m3 por segundo de aguas residuales ya tratadas que recuperaremos de las plantas de tratamiento de la Taboada y La Chira. P. 150.
- Preservar la intangibilidad de lomas de Carabayllo, Mangamarca, Chillón, Amancaes y Lúcumo de Lurín, de tal manera que no se desarrollen proyectos inmobiliarios y menos invasiones. P. 150.
- Formular un plan para Forestar y reforestar las laderas. P. 150.
- Creación de espacios públicos municipales donde se puedan desarrollar proyectos de interés utilizando tecnología basada en el concepto del “Internet de las cosas”. P. 151.
- Todas las concesiones de infraestructura para el transporte público deberán incluir obligatoriamente en sus proyectos la habilitación de áreas verdes y su correspondiente mantenimiento. P. 81.
- El Municipio Metropolitano de Lima desarrollará una permanente acción con el proyecto denominado “Aire Limpio en la Ciudad”. A partir de abril 2018, es obligatorio que los nuevos vehículos de transporte público que usen Diesel tengan la tecnología Euro 4. P. 81.
- Implementación del plan de ordenamiento de “Transporte, Tráfico y Movilidad Urbana desde el primer día hábil de la gestión municipal 2019-2022. P. 141.
- Establecer un Sistema de Transporte Público y Masivo que articule: trenes de cercanía, Metro, Metropolitano, Corredores, combis, taxis, moto taxis, Teleféricos, autos particulares y bicicletas en un solo sistema. P. 141.
- Construir de nuevos ramales del metropolitano que conecten Carabayllo y Ancón, por ejemplo. Se construirá el ramal desde Tomas Valle hasta el Aeropuerto. Por el Sur conectara zonas de Villa el Salvador, San Juan de Miraflores y otros distritos hoy no conectados. P. 141.
- Implementar el corredor Villa el Salvador – Puente Piedra (Via de evitamiento), en la carretera central y Av. Abancay – San Miguel. P. 141.
- Solicitar al Gobierno Central la competencia para liderar el proceso de construcción de la infraestructura necesaria y suficiente para tener un transporte público masivo ordenado y relacionado. P. 141.
- Mejoramiento y construcción de veredas en Lima Metropolitana. P. 142.



**CARLOS ENRIQUEZ
FERNÁNDEZ
CHACÓN**
FRETE AMPLIO POR
LA JUSTICIA, VIDA Y
LIBERTAD



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Al 2022 se recogen los residuos sólidos al 100%. P. 20.
- Al 2022 se cuenta con 50000 asistentes en campañas sobre cultura de reciclaje. P. 20.
- Gestión y tratamiento adecuado de residuos sólidos. P. 21.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Impulsar los planes de acción local de suelo y vivienda, y los bancos de tierras y captación de aires destinando los terrenos del Estado para programas de vivienda popular, equipamientos y áreas verdes en beneficio de la ciudad. P. 8.
- Recuperar el rol regulador del estado para que los proyectos inmobiliarios privados asignen un porcentaje de sus terrenos para vivienda social (sectores D y E), áreas verdes y recreativas y financien la infraestructura que su desarrollo demanda. P. 8.
- Programa de mejora y recuperación de espacios públicos. P. 19.
- Ecosistemas urbanos en riesgo, por daños ambientales disminuyen peligrosamente reduciendo sus prestaciones a la ciudad. Mejoramiento de ecosistemas. P. 22.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Contar con un sistema masivo de transportes articulado e interconectado. P. 19.



Distrito de Rímac,
Lima.



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS



**PABLO JACINTO
SILVA ROJAS**
FRETE POPULAR
AGRÍCOLA FIA DEL
PERÚ

- Impulsaremos programas de reconocimiento sobre buenas prácticas que promueven el cuidado del medio ambiente y una sociedad más inclusiva y sostenible, como son “vecino ambientalista”, “mejor jardín”, “Mercados sin bolsas de plásticos”. La Municipalidad implementará reconocimientos novedosos. P. 58.
- Implementaremos una Planta de tratamiento y Reciclaje, para dar tratamiento al material inorgánico para la transformación en productos de uso personal o familiar, así como también se dará tratamiento a los materiales orgánicos para ser convertido en compost que sirve como abono orgánico. P. 58.
- Implementaremos un Programa de información y sensibilización masiva a la población, para promover una cultura del manejo adecuado de los residuos sólidos. P. 58.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Exigiremos el cumplimiento de normas, reglamentos, ordenanzas municipales y la adecuación arquitectónica de espacios públicos para la accesibilidad de las personas con discapacidad. P. 57.
- Recuperaremos las áreas verdes y se acondicionará los parques para que las mascotas “los perros” tengan un lugar especial. P. 58.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Contribuiremos a la creación de la Autoridad Autónoma del transporte, para que la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao y del Plan Maestro de Transporte de manera eficiente, sostenible, accesible, seguro y ambientalmente limpio. P. 55.
- Promoveremos la creación de una red amplia de ciclovías, que interconecte varios distritos, para el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo y limpio. P. 55.
- Ordenaremos el servicio del “Metropolitano”, en coordinación con las empresas concesionarias para reducir el tiempo de espera en las estaciones, las troncales regulares, y alimentadoras. P. 55.
- Implementaremos un programa moderno de descongestión del Transporte Urbano, en el que el transporte pesado se desarrolle en horarios especiales, los pasajes se pagarán a través de bonos mensuales para reducir los tiempos, ruidos y desorden al interior de los buses. P. 56.

-
- Estableceremos un día de la semana para el uso de las bicicletas, como medio de movilidad pública. P. 56.
 - Reforzaremos el Programa de “Chatarreo en Lima”, para asegurar una ciudad libre de unidades móviles en estado de abandono. P. 56.
 - Realizaremos estricto control y sanción a los conductores que hacen abuso del uso del claxon, así como también a los diversos tipos de construcciones que ocasionan ruidos molestos. P. 58.
 - Realizaremos campañas masivas para disuadir a los conductores, sobre el uso del claxon. P. 58.
 - Ordenaremos el servicio del “Metropolitano”, en coordinación con las empresas concesionarias para reducir el tiempo de espera en las estaciones, las troncales regulares, y alimentadoras. P. 63.





**DIETHEL
COLUMBUS
MURATA**
FUERZA POPULAR



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Elaborar un programa de segregación en la fuente y recolección selectiva de residuos domiciliarios, articulado con las municipalidades distritales. P. 31.
- Implementar incentivos y campañas articuladas con el Ministerio de Ambiente, y demás entidades públicas y municipalidades distritales, sobre capacitación en segregación de residuos en la fuente y en sensibilización sobre su relevancia en términos ambientales, de salud y económicos. P. 31.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Implementar en alianza con el Ministerio de Cultura un programa de conservación y puesta en valor de huacas y sitios arqueológicos en Lima Metropolitana. Se priorizará la recuperación y puesta en valor de la zona arqueológica del Parque de las Leyendas. P. 22.
- Dotar a los parques de juegos, que promueven el ejercicio y divertimento de las familias. Además de incorporar diversos servicios municipales como bibliotecas y guarderías, entre otros. P. 31.
- Proyecto de forestación de espacios ubicados en la zona periférica de Lima, de modo que se forme un cinturón protector (no necesariamente continuo) para la ciudad. P. 31.
- Recuperar calles, bermas, óvalos y plazas como espacios públicos, con componentes culturales y educativos, en el marco de lo previsto en el PLAM 2035. P. 31.
- Implementar un sistema de áreas verdes con servicios municipales en espacios públicos en beneficio de las familias limeñas. P. 36.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Mejorar la calidad del servicio de transporte público, promoviendo la instalación de cámaras de seguridad en dichos vehículos, aire acondicionado en los medios de transporte concesionados por la MML. P. 27.
- Implementar nuevos corredores, expandiendo la red en más de 100 km de corredores en los próximos cuatro años de gestión. P. 27.
- Impulsar y facilitar la ejecución de las obras emblemáticas, como el tren eléctrico Línea 2 para el mejoramiento del transporte público. P. 27.
- Expandir la red vial metropolitana, formalizando las vías que de facto ya existen, como es el caso de la denominada ruta "Pasamayito", que interconecta los distritos de Comas y San Juan de Lurigancho. P. 27.
- Aprobar un Plan de Movilidad Sostenible que dé prioridad a los modos de transporte no motorizados y transporte público optimizado, articulando la inversión pública en obras de infraestructura vial. P. 27.

-
- Implementar un Programa de Cultura Vial para concientizar a conductores y peatones. P. 27.
 - Desarrollar y articular una red de ciclovías. P. 28.
 - Fomentar la generación de incentivos para reducir el impacto ambiental del transporte, así como la expansión del bono de chatarreo para vehículos antiguos. P. 31.





**GUSTAVO GUERRA
GARCÍA PICASSO**
JUNTOS POR EL
PERÚ



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Replanteamiento de términos de concesiones de limpieza. P. 10.
 - Garantizaremos que la nueva concesión/contrato de limpieza del Cercado de Lima y administración de los rellenos sanitarios, cree una nueva planta de transferencia para Lima Norte y modernice los rellenos sanitarios convirtiéndolos en Centros de Valorización Ambiental de residuos sólidos que incluyan el tratamiento y aprovechamiento de los residuos, y para el caso del Cercado incrementen el equipamiento para la segregación y almacenamiento de residuos y se amplíen el número de viviendas y conglomerados comerciales que reciclen. P. 109.
 - Apoyaremos a las Mancomunidades en la formulación e implementación de proyectos de inversión que mejoren la gestión de los residuos sólidos y sus niveles de cobertura, lideraremos una propuesta que mejore el sistema de cobranza de los arbitrios de limpieza pública, y nos comprometemos a convertir en espacios públicos verdes al menos 3 pasivos ambientales de la ciudad. P. 109.
- Apoyar a familias, organizaciones vecinales, instituciones educativas para habilitar 2,000 nuevos huertos urbanos ecológicos. P. 109.
 - Implementación de una planta de tratamiento térmico de los Residuos Sólidos, para Lima y Callao; como un proyecto de Inversión Integral Rentable y de necesidad Pública. P. 115.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Garantizar el acceso adecuado y seguro a espacios públicos y creación de defensoría de espacios públicos. P. 10.
- Creación de Área de Conservación Regional Lomas. P. 10.
- Circulación de expresiones, bienes y servicios culturales, y recuperación de espacios públicos. P. 10.
- Aprobación e institucionalización de la gestión del plan urbano de Lima Metropolitana. P. 10.
- Desarrollar campañas de voluntariado cívico y servicios a la cultura ciudadana a través del Programa de Voluntariado Soy Lima, promoviendo la participación de vecinos y ciudadanos en temáticas de interés como el cuidado de los espacios públicos, el respeto del medio ambiente, etc. Se calcula organizar 3 campañas intensas anualmente, donde participen más de 1000 voluntarios. P. 71.
- Fortalecer los marcos institucionales de la planificación urbana a fin de que dicha sea efectivamente vinculante. En particular, generar mecanismos de

estabilización de los usos del suelo (prohibir el cambio de zonificación en un lapso de tiempo determinado, exigir que las excepciones solo estén referidas a asuntos de interés público o social y prohibir el cambio de zonificación aislado y por lote). Además, establecer un mecanismo de sanción a las autoridades que se nieguen a implementar los planes. P. 75.

- Destinar el 100% del presupuesto de INVERMET para la reactivación del programa Barrio Mío (construcción de muros de contención, escaleras, pasarelas y generación de espacios públicos y verdes). P. 76.
- Consolidación y mejora de los sub-centros (en muchos casos incipientes) identificados para lograr posibilidades reales y formales de desarrollo de diversas actividades como recreación, etc. P. 76.
- Facilitar el acceso de la población más vulnerable a los servicios, oportunidades y a la mayor calidad del espacio públicos - urbano que caracteriza las centralidades. P. 76.
- Recuperación del valor real físico simbólico del patrimonio edificado

de Lima que permite contar con una gran parte de su Centro Histórico inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial. P. 77.

- Mejora del sistema de espacios públicos manifestados en los espacios potenciales de áreas de valor patrimonial. P. 77.
- Recuperación de espacios públicos ganados por la inseguridad, buscando el retorno de las ciudadanas y ciudadanos a las plazas, parques, calles y veredas, en encuentros deportivos, actos culturales, o sencillamente en puntos de encuentros. P. 78.
- Se plantean los siguientes proyectos estructurantes que permitirán consolidar el Sistema de Áreas Verdes, de Cultura y recreación para todos: Gran Parque de Cantagallo y Parques Agrarios de Chillón y Pachacamac. P. 81.
- Seguiremos ampliando la red de parques zonales y metropolitanos con las siguientes obras: Corredor Verde de la Avenida Universitaria, Lima Norte (SMP-Los Olivos); Parque zonal de Piedras Gordas, Ancón; Parque Litoral Miramar,

Ancón-Santa Rosa; Parque Ribereño Chuquitanta; Nuevo Parque Malecón del Río Rímac, Chaclacayo; Parque Arqueológico cultural del sitio arqueológico de Cajamarquilla, Huachipa, Lurigancho-Chosica; Parque Loma Mangamarca, San Juan de Lurigancho; Parque Ecológico de San Juan de Miraflores, SJM; Pampas de San Juan Parque Alameda Avenida Pastor Sevilla, Lima Sur (VMT-VES); Nuevo Parque del río, Pachacamac; Parque Arqueológico cultural del sitio arqueológico de Pachacamac, Lurín; Parque Loma de VMT; Nuevo Planetario de Santa Rosa, Cercado de Lima; Parque de la Biodiversidad, Pantanos de Villa, Chorrillos; Parque y Museo Paleontológico; Parques Deportivos Lima hacia los Panamericanos 2019. P. 81 - 83.

- Garantizar a los habitantes de Lima un acceso adecuado y seguro a espacios públicos tales como estaciones de trenes (Metro de Lima), Metropolitano y alimentadores, buses (corredores), mercados, centros de atención de prestadores de servicios públicos, centros comerciales, parques, centros educativos, entre otros que sean priorizados, a través de la instalación de infraestructura (pistas, rampas, cruces, semáforos, dimensiones mínimas



- y reglamentarias) que armonice con el entorno y que su diseño responda a parámetros técnicos y de accesibilidad para todas las personas. P. 83.
- Nos interesa fomentar una “cultura viva” donde los artistas sientan que disponen de muchos espacios para crear y difundir su arte. Fomentaremos la importancia de los espacios públicos para reinventar la ciudad: las plazas centrales, las alamedas, los parques se abrirán para disfrute, el encuentro y la participación ciudadana. Buscaremos fomentar espacios públicos llenos de vida y de expresión múltiple. P. 98.
 - Conservar los ecosistemas urbanos promoviendo su protección, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales así como la recuperación de ambientes degradados. P. 107.
 - Promover una ciudad saludable, eliminando las fuentes de contaminación, resguardando la calidad del agua, aire y suelo y ejerciendo un eficaz monitoreo y control de la calidad ambiental. P. 107.
- Continuar con la ampliación de áreas verdes y la arborización urbana, implementando los parques y espacios públicos, llegando a plantar dos millones de árboles en los próximos cuatro años. P. 107.
 - Prevemos al menos la creación 4 nuevos circuitos eco-turísticos y la reforestación de al menos 100 hectáreas de lomas. P. 108.
 - Conservar las Lomas de Lima – Área de Conservación Regional y otras modalidades de conservación busca conservar 10,000 hectáreas de Lomas Costeras de Lima Metropolitana bajo diferentes modalidades. P. 108.
 - Lograremos que las diversas zonas de Lima Metropolitana (avenidas, jirones, calles) accedan a un servicio de alumbrado público de calidad, supervisando que las empresas cumplan con el adecuado mantenimiento de la infraestructura (postes, luminarias, pastorales) y que el servicio se otorgue sin interrupciones, conformando una instancia de coordinación con las empresas y las municipalidades distritales para reportar las deficiencias en el alumbrado público. P. 115.
- Implementación efectiva del SIT y un sistema de subsidios de 1 sol al primer transbordo y segundo transbordo gratis. P. 9.
 - Conclusión de los corredores complementarios. P. 9.
 - Implementación de los corredores de integración y aproximación. P. 9.
 - Ampliación de la troncal del Metropolitano hasta Chimpú Ocllo y la Panamericana Sur. P. 9.
 - Creación de la Autoridad de la Movilidad. Entidad que debe resultar de la fusión del Instituto Metropolitano Protransporte y la Gerencia de Transporte Urbano, que es el ente rector. Debe indicarse que el proceso de unificación se inició con la fusión de la Gerencia de Transporte Urbano y la Gerencia de Transporte No Motorizado. Esta nueva autoridad debe poder estar en posibilidad de administrar los proyectos principales relacionados a los corredores de transportes, el sistema general de rutas, el sistema de revisiones técnicas, el sistema de emisiones de brevets y en general la articulación de la gestión del tránsito con la Policía de Tránsito. P. 66.

-
- Todo proyecto vial, deberá incluir una partida que trabaje el tema de la señalización, fiscalización y educación vial. P. 69.
 - Desarrollar campañas de voluntariado cívico y servicios a la cultura ciudadana a través del Programa de Voluntariado Soy Lima, promoviendo la participación de vecinos y ciudadanos en temáticas de interés como la reforma del transporte. P. 71.
 - Se expandirá la troncal del Metropolitano 11 Km. y se implementarán 13 estaciones. El costo del proyecto será de S/.205 millones. Al propio tiempo, se implementará la extensión Sur del Metropolitano que son cinco Km. que corresponden a un corredor segregado adicional que está dentro de Vía Expresa Sur. Esta obra costará S/.100 millones y permitirá contar con una troncal de Metropolitano desde la actual Estación Las Flores hasta la Panamericana Sur. P. 87.
 - Optimización de la Línea 1 del Metro. P. 88.
-
- Apoyo a la Línea 2 del Metro. P. 88.
 - Completaremos la implementación de los Corredores Complementarios. P. 88.
 - Corredores de Integración. Estos corredores están estructurados alrededor de las avenidas Universitaria, Angamos-Primavera, Ejército y Benavides. P. 89.
 - Corredores de Aproximación. Con las rutas de Aproximación se completa TODO el sistema de transportación de la Ciudad. P. 89.
 - Racionalización total de la flota. Hacia el 2021, la flota se reducirá de 31,500 unidades a 16,500. La edad promedio se reducirá de 22 años a entre 7 y 5 años. La reducción de la contaminación será sustantiva, pues los vehículos nuevos implicarán inversiones por US\$1,700 millones y serán de tecnología euro 4, 50 veces menos contaminantes que los mejores buses pre-existentes a la reforma. P. 89.
-
- Implementar un sistema de gestión de la velocidad, pase del semáforo en rojo, para sobre la calzada peatonal, entre otros, mediante la implementación de equipos tecnológicos e infraestructura sobre las vías de carácter metropolitano para la fiscalización electrónica del tránsito de la velocidad y todo tipo de infracción de manera eficiente. P. 91.
 - Nos comprometemos a mejorar la calidad del aire de la ciudad y reducir la contaminación sonora causada por el transporte a través de la reforma del transporte, mayores exigencias regulatorias, y educación a los conductores de transporte público reduciendo los efectos dañinos para la salud. Conectaremos la red de ciclovías ampliadas al sistema de parques zonales y metropolitanos. P. 109.



**JUAN CARLOS
MARTÍN ZUREK
PARDO**
PARTIDO
DEMOCRÁTICO
SOMOS PERÚ



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Desarrollar sistemas de reutilización de residuos sólidos a fin de generar ahorro, disminuir la contaminación ambiental con el apoyo de la inversión y cooperación técnica. P. 25.
- Promover el uso de tecnologías ambientales innovadoras. P. 25.
- Implementación de Plantas de Generación de energía a partir de Residuos Sólidos. P. 25.
- Promover la Segregación en fuente. P. 25.
- Establecer incentivos y sanciones de comportamiento ambiental. P. 25.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Construcción e implementación de Mega Plazas Bibliotecas y Mega Polideportivos que pueda atender a miles de personas a la vez. P. 17.
- Implementación en cooperación con organismos nacionales e internacionales de nuevas áreas verdes sobre todo en zonas de riesgo y donde exista mayor población vulnerable. P. 24.
- Designación e implementación de recursos orientados a la recuperación y protección de las reservas naturales y parques ecológicos de la capital. P. 24.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Facilitar el transporte público de calidad y fomentar el uso de transportes alternativos. P. 21.
- Establecimiento de una red de ciclovías interdistritales que formen parte del Sistema de Transporte Multimodal Integrado a implementarse. P. 21.
- Desarrollo del Plan de Transporte Urbano Multimodal Integrado. P. 22.
- Implementación de las dos primeras líneas de LimaTel que se constituirá en la Primera Red de Teleféricos de Lima, que contará al final de su implementación con 10 líneas. P. 22.
- Culminación del Metropolitano tanto al Norte como al Sur. P. 22.
- Implementación de Estaciones Multimodales. P. 22.
- Interconexión entre las Ciclovías distritales a fin de convertirlas en una Red. P. 22.

-
- Estudio, Aprobación e Implementación del Sistema Multimodal Integrado de Transporte Urbano que incluya estaciones multimodales en el que confluyan: transporte a pie, bicicleta, motos, autos, mototaxis, Taxi Colectivos, Taxis, Minibuses, buses, el Metropolitano, los teleféricos y el Metro de Lima. P. 22 - 23.
 - Se Aprobará la Primera Red de Teleféricos de Lima (LIMATEL) que contará en su culminación con 10 líneas la misma que formará parte del Sistema Multimodal Integrado de Transporte de Lima. P. 23.



Tren eléctrico,
Lima.



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS



**ALBERTO ISMAEL
BEINGOLEA
DELGADO**
PARTIDO POPULAR
CRISTIANO

- Promover la inversión pública y privada para ampliar el acceso de la población a los servicios de recolección y disposición final de residuos. P. 76.
- Levantamiento de Información por distritos del manejo de residuos sólidos. P. 81.
- Caracterización y valorización de los residuos sólidos. P. 81.
- Evaluación de la disposición de los residuos en los rellenos sanitarios. P. 81.
- Determinación de puntos críticos en Lima. P. 81.
- Revisión normativa integral. P. 81.
- Implementación de proyectos para el manejo de residuos sólidos en Lima Metropolitana, el cual comprende la aprobación de Expedientes Técnicos para el 2019; la ampliación y construcción de rellenos sanitarios para el 2020; la ampliación y construcción de rellenos de seguridad para el 2020; implementación de Plantas de aprovechamiento de Residuos Orgánicos e Inorgánicos para el



ESPACIOS PÚBLICOS

- 2021, adecuación para escombreras para el 2020 y erradicación de Botaderos para el 2019. P. 81 - 82.
- Concientización e Incentivo a la Población sobre la necesidad de Segregación de los residuos sólidos. P. 82.
- Formalización e Incentivo a las empresas recicladoras. P. 82.
- Impulsar y repotenciar los centros urbanos existentes con todos los servicios y los cambios de zonificación necesarios para llevar los centros urbanos a su máximo potencial y alcanzar el equilibrio urbano. Esto implica la recuperación de los ríos, valles y costa de Lima; y continuar con el programa de arborización de bermas, centrales y vías, rehabilitando los antiguos canales de regadío, con fines de irrigar las áreas verdes y parques de Lima. P. 54 - 58.
- Generación de áreas de esparcimiento y recuperación de integración física, teniendo como proyectos detonadores la intervención en cerros, cumbres y lomas. Esas áreas pueden convertirse en lazos comunicantes entre zonas determinadas de la ciudad y también en miradores. La principal dotación de áreas verdes debería venir de los grandes emprendimientos: Piedras Gordas, San Bartolo, Zona Industrial de Lima-Callao, Costa Verde, proyectos de recuperación de barrios urbanos marginales. P. 71 - 72.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Promoción de corredores ecológicos, a través de la creación de parques lineales en el borde de la cuenca de los ríos Rímac, Lurín y Chillón. P. 72.
- Implementar parques con infraestructura con enfoque de discapacidad. P. 113.
- Realizar una apuesta frontal y de mediano y largo plazo por la transformación del transporte público como un sistema multimodal integrado. Durante los próximos cuatro años, es indispensable actualizar los estudios y convocar el concurso privado para las líneas 3 y 4 del Metro. P. 21 - 22.
- Fortalecer la institucionalidad para ordenar y fiscalizar el transporte urbano: para poner en orden el transporte urbano y evitar interferencias y contradicciones es indispensable crear una AUTORIDAD UNICA DEL TRANSPORTE, por ley de la República. Si el Gobierno Central que ha anunciado ese cometido no lo hace, en los primeros 30 días de gestión municipal, presentaremos al Congreso de la República la iniciativa legislativa correspondiente. P. 23.
- Reforzar las capacidades de PROTRANSPORTE para resolver los problemas del funcionamiento del COSAC. P. 23.
- Renovar la flota del servicio de transporte público en forma progresiva, comenzando por los que denominamos Corredores Segregados de Bajo Costo, otorgando concesiones de 10 años a empresas formales debidamente constituidas (priorizando a los transportistas peruanos que actualmente operan esas rutas de transporte o aledañas), transformando los sistemas de enganche por organizaciones empresariales ; exigiendo características mínimas adecuadas y razonables para los buses; estableciendo paraderos simples en bahías separadas, sistemas de recaudación por tarjeta y el desarrollo de caja única. P. 24.
- La GTU actuará como promotora de la modernización del sistema de taxis. P. 25.
- Fomentar la Multi-Modalidad, logrando una integración vial de los distintos sistemas de transporte público de Lima Metropolitana. P. 37.
- Promover un medio de transporte no motorizado que permita mejorar y potenciar otras formas de desplazamiento, poniendo en valor la defensa del medio ambiente y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos. P. 37.



**RICARDO PABLO
BELMONT
CASINELLI**
PERÚ LIBERTARIO



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Promover, fortalecer y liderar el desarrollo económico local (mercado de abastos, parques industriales, comercio ambulatorio, conglomerados comerciales, zonas agrícolas y agroindustriales, entre otros). P. 16.
- Mejorar las políticas públicas de limpieza de la ciudad con una alianza entre empresas comunitarias (recicladores y vecinos) con la comuna, para hacer funcional el sistema de residuos sólidos e industrialización de la basura. P. 23.
- Mejorar el servicio de recojo de basura a un 30%. P. 27.
- Hacer agenda anual de limpieza de playas y ríos con los escolares. P. 27.
- Hacer una Planta de Tratamiento de Lima Metropolitana. P. 27.
- Diseñar un Programa de Reciclado para la transformación de objetos de uso para el ciudadano. P. 27.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Reordenamiento del comercio ambulatorio en espacios públicos hacia ferias permanentes transformándolos en zonas turísticas, potenciando sus posibilidades de desarrollo económico local, concertada con los emprendedores. P. 16.
- Hacer y ejecutar proyectos para el mejoramiento de vías y veredas. P. 24.
- Ampliar el presupuesto para el mejoramiento de las vías. P. 24.
- Supervisar y controlar con los entes públicos, privados y ciudadano para el mantenimiento de la vía. P. 24.
- Recuperar y reordenar las vías ocupadas precariamente. P. 24.
- Mejorar el sistema de arbolización y recuperación de áreas verdes en Lima. P. 27.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Resideñar el sistema de transporte público integral. P. 20.
- Aplicar el sistema de las vías tecnológicas. P. 20.
- Renovación de parque automotor. P. 20.
- Construcción de más ciclovías. P. 20.



Pantanos de Villa
en el distrito de
Chorrillos, Lima.



**LUIS ENRIQUE
OCROSPOMA
PELLA**
PERÚ NACIÓN



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Se realiza adecuadamente el recojo y segregación de residuos sólidos. Ciudad Ecológica. P. 110.
- Limpieza y embellecimiento de las riberas del río Rímac, convirtiéndolo en verde. P. 129.
- Modernización del servicio de limpieza de Lima. P. 130.
- Mejoramiento del manejo de los residuos sólidos. P. 130.
- Talleres sobre reciclaje. P. 130.
- Modernización de recolección de residuos sólidos, segregación y reciclaje de Lima. P. 130.
- Realizar plantas de tratamiento de energía, aprovechando las plantas de relleno sanitario de Ancón y Lurín. P. 134.
- Crear Plantas de reciclaje de productos, y hacer un centro de producción del material de Tetrapak y plástico, dándole empleo a gente necesitada, de la zona del valle de Lurín y chillón. P. 134.
- Modernización de recolección de residuos sólidos, segregación y reciclaje de Lima, mediante recojo automatizado, difusión y eficiencia en segregación, plantas de energía con residuos sólidos, etc. P. 134.
- Papeleras en los parques, plazas y veredas de gran afluencia de público. P. 135.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Se formula el plan de desarrollo urbano. P. 109.
- Mejoramiento y Creación de Lozas deportivas. P. 127.
- Mejoramiento y Creación parques recreativos con un enfoque ambiental. P. 127.
- Rehabilitación de pistas y veredas de Lima. P. 129.
- Ampliación de la Infraestructura de Pistas y veredas. P. 129.
- Continuar con los Proyectos Urbanos Integrales, como Mi Barrio y Muros De Contención, Escaleras, Áreas Verdes, Lozas y Casas Solidarias. P. 129.
- Dotar a Lima Metropolitana de equipamiento urbano y de espacios de recreación, no solo en los clubes zonales, sino en espacios abiertos, con grandes ALAMEDAS en las principales avenidas, que conecten a las personas que hacen deporte con los que aprovechan el solaz. P. 129.

-
- Establecer embellecimiento lumínico de Lima, a través de los parques, plazas y monumentos, principalmente el casco histórico, mediante paneles solares. P. 129.
 - Talleres sobre protección de áreas verdes y prácticas ecoeficientes. P. 130.
 - Implementar Wifi gratis en plazas, parques y paraderos de Lima. P. 133.
 - Mejoramiento del alumbrado público en zonas deportivas y recreativas con paneles solares. P. 134.
 - Alumbrar Parques de Lima con PANELES SOLARES. P. 134.
 - Ampliar la colocación de SUPER ARBOLES-PAU20 (similares a los de Av. Salaverry) en diversas zonas de alta densidad poblacional y contaminación ambiental. PROGRAMA "RESPIRA AIRE PURO". P. 134.
 - Constituir Piloto de enverdecer parte histórica del río Rímac. Proyecto "RIMAC VERDE". P. 134.

-
- Ejecutar el sembrado y resembrado de Árboles, a fin de que exista una política coordinada de protección y mantenimiento. P. 134.
 - Embellecimiento de los parques del Cercado. P. 140.
 - Adecuación de espacios públicos para la música y la danza y otras expresiones culturales. P. 145.
 - Desarrollar la Propuesta Lima Ecológica, convirtiendo la capital en un referente de conservación y prospección sustentable en Latinoamérica, ampliando las áreas verdes considerablemente y tomando la opción del reciclaje como estándar de vida. P. 151.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- La Infraestructura Vial y de Transportes es vital, mantenimiento continuo, renovación y nuevas vías. P. 109.
- Se establece y ejecuta 2 teleféricos. P. 110.
- Tren de Lima, nueva ruta del Metropolitano, revisión de rutas y concesiones. P. 110.
- Aprovechar las ciclovías o espacios adyacentes que conecten un distrito con el otro, en determinados lugares, colocando mini gimnasios, zonas de espacio público. P. 129.
- Campañas de Medición de Gases Tóxicos producidos por vehículos. P. 130.
- Programa para la disminución de emisiones de CO2 de los automóviles. P. 130.
- Desarrollar el proyecto TREN DE LIMA, para descongestionar el transporte masivo. P. 131.
- Establecer una campaña cívica y educativa, permanente, de compromiso de todos para solucionar el problema de tránsito y transporte de Lima. P. 131.

-
- Disponer la calidad y mejora de los servicios en el metropolitano y corredores de transporte (aplicativo de llegada de rutas, Aire acondicionado, climatizador, WIFI gratis en los paraderos, buses y tv informativos, etc.). P. 131.
 - Convertir los paraderos del Metropolitano y corredores de buses en Tecnológicos Inteligentes (Smart City) con códigos de lectura QR para información de rutas y horas de llegada. P. 131.
 - Monitorear el metropolitano y rutas de corredores con GPS y central de observación de hora de salida y llegada a paraderos. P. 131.
 - Transformar PARADEROS y el metropolitano con BUSES BI ARTICULADOS. P. 131.
 - Convertir los denominados corredores, en rutas exclusivas, de ser necesario. P. 131.
 - Aumentar flotas de buses de transporte, retirando en paralelo las que son obsoletas, cumpliendo las normas de vehículos que no deben circular 30 a 40 años, así como las COMBIS y CUSTERS que no deben

circular en las zonas no autorizadas. P. 131.

- Retomar el PLAM Urbano de Lima, PLAM2035, para la realización de los grandes cambios de la red vial (anillos viales, corredores, etc.) en aspectos de tránsito, transporte y transporte de carga. P. 132.
- Plantear Ordenanza Municipal que regule el tiempo máximo de servicio de las unidades de transporte público. P. 132.
- La construcción de tranvías en el centro histórico de Lima, comenzando con la primera línea, según PLAM35. P. 132.
- Conseguir con el Gobierno un gran depósito de vehículos para rematar, vehículos decomisados. P. 132.
- Continuar con los procesos hasta su ejecución inmediata de los proyectos de iniciativas privadas sobre la ampliación de la vía expresa sur hasta Villa El Salvador, la vía debajo del cerro desde la Molina hasta Miraflores. P. 132.

-
- Ampliar la ruta del metropolitano hasta Carabaylo por el Norte y Villa El Salvador por el Sur, con la ampliación de sus alimentadores. P. 132.
 - Replantear el PROGRAMA DE CHATARREO, direccionándolo al transporte público. P. 132.
 - Reordenar el transporte menor de Taxis, con la organización pico y placa. P. 132.
 - Apresurar al Gobierno Nacional, la construcción de la línea 2, y la proyección previa de los estudios de los perfiles de la Línea 3 del metro de Lima. P. 133.
 - Ejecutar ciclovías y sus respectivos estacionamientos, con los distritos, interconectas, primero en los polos de desarrollo de cada Lima, sea Lima Norte, Lima Centro, Lima Este y Lima Sur; para tener en paralelo un plan de ejecución de interconexión en todo Lima Metropolitana. P. 133.
 - Dentro de la Campaña de Educación Vial, será la de respeto al Ciclista y sus rutas. P. 133.

-
- Aprovechar la bicicleta como medio alternativo de transporte, a rutas medias y cortas. P. 133.
 - Construir en lugares de espacios públicos, las BICICLETAS ECOLOGICAS, con energía personal. P. 134.
 - Llevar a cabo acciones de Control de emisiones de vehículos de CO2. P. 134.





**RENZO ANDRÉS
REGGIARDO
BARRETO**
PERÚ PATRIA
SEGURA



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Creación del Sistema Metropolitano de Gestión de Residuos Sólidos. P. 3.
- Incorporación sistemática de los mecanismos de gestión de residuos a nivel interdistrital. P. 3.
- Mantener el distrito del Cercado de Lima sin residuos sólidos acumulados. P. 3.
- Implementar el plan de reciclaje de residuos sólidos, determinar y declarar áreas reservadas para tratamiento de residuos sólidos, incentivando la inversión público-privada para la puesta en operación de plantas de reciclaje. P. 3.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Actualización y mejora del Plan de Desarrollo Urbano de Lima Metropolitana. P. 2.
- Aprobar un reajuste de la Zonificación de usos del suelo con criterios ambientales y económicos de impulso del desarrollo. P. 2.
- Implementar y las acciones de gestión urbano ambiental de Lima Metropolitana. P. 3.
- Ampliar y mejorar la oferta recreacional de SERPAR. P. 3.
- Un aumento del 20% de áreas verdes en la metrópoli. P. 3.
- Implementar los concursos zonales, distritales, interdistritales y metropolitano de parques bellos. P. 3.
- Implementar y consolidar las oficinas descentralizadas de gestión de cuencas y de las autoridades interdistritales de gestión de áreas protegidas por reserva natural. P. 3.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Creación y consolidación de la Autoridad Interregional de Movilidad Urbana de Lima. P. 2.
- Culminar la construcción del sistema vial metropolitano y de los servicios de transporte masivo. P. 2.



**JORGE
VILLACORTA
CARRANZA**
PERUANOS POR
EL KAMBIO



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Incrementar la cobertura integral de los servicios de los residuos sólidos domésticos e industriales. P. 12.
- Implementar un relleno sanitario para residuos sólidos domésticos e industriales. P. 13.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Formular y ejecutar un proyecto de inversión de acondicionamiento y/o tratamiento paisajístico. P. 12.
- Desarrollar un programa de capacitación e implementación en agricultura ecológica, forestación y reforestación para la recuperación de las áreas vulnerables para fomentar la producción de abonos orgánicos, para reducir el uso inadecuado de productos químicos. P. 12.
- Promover entornos saludables y reducir los factores de contaminación ambiental implementando sistemas de tratamiento emisiones gaseosas, partículas y efluentes y realizando control de emanaciones teniendo como base el conocimiento de las condiciones climáticas. P. 13.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Mejoramiento de la flota de transporte público. Ampliación y/o Complementación de la cobertura del tren eléctrico y metropolitano. P. 11.



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS



**DANIEL BELIZARIO
URRESTI ELERA**
PODEMOS POR EL
PROGRESO DEL
PERÚ

- Implementación del Programa de Valores y Familias. Con Talleres vivenciales, spots publicitarios de sensibilización que promuevan el manejo adecuado de residuos sólidos, el cuidado de los recursos naturales y el medio ambiente y respeto a la Patria. P. 37.
- Capacitar a los escolares sobre deberes y derechos ciudadanos, cuidado del medioambiente, limpieza de la ciudad, valores, respeto y etc. P. 37.
- Se publicará un ranking del barrio o distrito del mes en limpieza y el más descuidado y sucio. Los vecinos recibirán premios, becas de estudio, rebaja en el pago de impuestos, entre otros. P. 37.
- Capacitación al comercio ambulatorio en salubridad y protección del medio ambiente. Se promoverán campañas de capacitación que fomenten la cultura en salud y protección del medio ambiente en las actividades del comercio ambulatorio. P. 49.
- Se cuidará el medio ambiente mediante la disminución de contaminación vehicular, una gestión adecuada de residuos, protegiendo a la población mediante una verdadera gestión de riesgo de desastres. P. 52.
- Se incorporará como objetivo prioritario la gestión integral de residuos sólidos mediante la reutilización, reciclaje y reducción física, para lo cual se requiere el uso eficiente de los rellenos sanitarios existentes, para darle mayor uso al reciclaje de residuos sólidos municipales con la intención del cuidado del medio ambiente. P. 56.
- Actualizar el censo de los recicladores y agruparlos según la actividad que realizan para capacitarlos en manejo de residuos y protección del medio ambiente. P. 56.
- La Municipalidad de Lima mejorará la fiscalización y aumentará las sanciones contra el arrojo de residuos en las playas. P. 56.
- Aprovechamiento del metano generado por la descomposición de los residuos sólidos para la generación de energía eléctrica. Asimismo, se realizará una auditoría especializada que revise las concesiones entregadas a la empresa Relima (ahora Innova Ambiental). P. 56.
- La Municipalidad de Lima fomentará la sustitución de plásticos PET´s existentes en las botellas y envolturas de plástico que van a dar a los rellenos, botaderos, playas y áreas de uso público, que tardan muchos años en biodegradarse. Se debe emplear otro tipo de material que sea amigable con el medio ambiente. La campaña debe incluir a los mercados (grandes, medianos y pequeños). P. 56.



- Fomentar infraestructura naviera y deportiva y turística para aprovechamiento de la Costa Verde como espacio recreacional de la ciudad de Lima. Promover proyectos de inversión. P. 34.
- Dentro del periodo de los 100 primeros días de gestión, se dictarán las disposiciones necesarias para realizar o ejecutar, dentro del mismo plazo, el mantenimiento y /o reparación de las vías y puentes de la ciudad que se encuentran bajo la jurisdicción de la municipalidad metropolitana. P. 35.
- Incorporación y ordenamiento territorial que garantice el abastecimiento de productos agrícolas a la ciudad de las cuencas geográficas y la regularización de límites distritales. P. 49.
- Dictar medidas que incentiven la recuperación del patrimonio monumental de la ciudad, respetando los parámetros edificatorios y urbanísticos de los inmuebles para restauración de los bienes culturales. P. 50.
- Se cuidará el medio ambiente mediante la disminución de contaminación vehicular, una gestión adecuada de residuos y áreas verdes de la ciudad, protegiendo a la población mediante una verdadera gestión de riesgo de desastres. P. 52.
- Se modernizará el alumbrado del casco urbano de Lima, parques, plazas y monumentos históricos. Esta propuesta involucra el uso de iluminación LED en postes de luz que consumen menos energía, requieren menor mantenimiento e iluminan mejor. Además, los nuevos postes de luz incorporan un sistema de telegestión inteligente, el cual permite monitorear el funcionamiento, encender, apagar y hasta regular la intensidad del alumbrado público, a distancia. Se tendrá como resultado una ciudad más iluminada y más segura. P. 53.
- Realizar el diagnóstico y elaborar la cartografía de los niveles de ruido existente para conocer los focos de contaminación acústica. Luego en coordinación con las autoridades de los distritos de Lima Metropolitana, se realizará un programa para disminuir los niveles de ruido que impliquen molestias, riesgo o daño para las personas. Para identificar los focos de contaminación acústica, se realizarán los monitoreos de ruido y se compararán con los niveles de ruido de la Ordenanza Metropolitana para la prevención y control de la contaminación sonora. P. 55.
- Se concientizará a los usuarios para que dejen limpias las playas una vez que hagan uso de estos espacios públicos. P. 56.
- Se promoverá un sistema de tratamiento de aguas grises para sistemas de riego, de tal manera que ello sirva para el regadío de áreas verdes. Además, se debe promover la implementación de techos y balcones verdes en edificios, en coordinación con las autoridades distritales, otorgando incentivos. P. 59.
- Se ejecutará un programa de forestación de Lima plantando al menos 100 mil árboles anuales, recuperando bermas, laderas, riberas y avenidas. Además, se aprovechará el agua obtenida mediante el sistema de captación de agua por atrapanieblas y otros sistemas no convencionales. P. 59.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Implementar la “Transformación Digital” en la Municipalidad Metropolitana de Lima, “Lima Digital” será una revolución integral para los ciudadanos donde implementaremos soluciones tecnológicas para una ciudad moderna, incorporando en forma gratuita el servicio de WIFI en distritos que adolezcan de éstos, para el uso de la comunidad en espacios públicos (parques, alamedas, centro de concentración de vecinos), dando acceso libre para que los ciudadanos se “encuentren” como parte de una cultura digital. P. 61.
- Acceso a los servicios de la municipalidad”: En los parques zonales, Parque de Las Leyendas, Parque de Agua, Hospital de la Solidaridad, peajes, entre otros, se promoverá una cultura digital que permita la interconexión de la ciudad. P. 61.
- Crear una infraestructura de estacionamientos para uso exclusivo de las operaciones de carga, optimizando el horario de desplazamiento de los grandes camiones que congestionan las calles de Lima. P. 30.
- Campaña de renovación de parque automotriz. P. 31.
- Crear la autoridad única de transporte a cargo del alcalde de Lima. P. 31.
- Ampliación de rutas del Metropolitano en la zona Norte. P. 31.
- Coordinaremos con el gobierno nacional con la finalidad de que se impulse las obras de las líneas del METRO o trenes y se apoye los proyectos de mejora del transporte, tránsito y circulación en la capital de la República. P. 32.
- Reubicaremos los paraderos mal instalados, que producto de una mala concepción y diseño, se encuentran ubicados muy cerca de las intersecciones; los cuales serán reubicados a mitad de cuadra. Instalaremos los paraderos que se necesitan a lo largo de las vías metropolitanas y serán dotados de elementos de protección a los usuarios del transporte público, sin impedir la visión de los conductores y peatones, para lo cual promoveremos la inversión privada de ser el caso. P. 33.
- Dentro de un plazo prudencial implementaremos los corredores viales complementarios y/o alimentadores, exigiendo el cumplimiento de los requisitos de operación y flota que ha establecido la Municipalidad Metropolitana de Lima. P. 33.
- Se propone disminuir el uso de vehículos motorizados mediante el uso de bicicletas en renta para que los ciudadanos se puedan transportar. Para ello, es necesario integrar todas las ciclovías existentes en diversos distritos y unirlas con la finalidad que una persona pueda usar la bicicleta como medio de transporte, y no solo de recreación. Debido a que en algunos lugares no existen lugares donde estacionar las bicicletas, la administración municipal gestionará la construcción de las mismas en avenidas principales bajo su jurisdicción. P. 33.

-
- Dotar mejor infraestructura y resolver problemas de transitabilidad y vialidad con adecuada señalización que permita la disminución de accidentes y falta de cumplimiento de las normas de tránsito con la debida capacitación y concientización de los usuarios. P. 34.
 - La Municipalidad de Lima debe proveer y garantizar la existencia de paraderos eficientes en su diseño y localización a fin de que no perjudiquen el libre tránsito vehicular. P. 35.
 - Estudio e implementación de proyecto piloto de buses eléctricos. Con el apoyo de especialistas en la materia, se debe promover esta iniciativa que va a disminuir el consumo de combustibles fósiles. P. 53.
 - Promover la renovación del parque automotor a través del chatarreo, retirando los vehículos mayores a 10 años, en un 60%. P. 53.
 - Elaboración de diagnóstico de emisiones de gases tóxicos vehicular mediante la realización de una campaña de sensibilización ambiental para la revisión de los vehículos. P. 54.



Balcones en el centro histórico de la ciudad de Lima.



**HUMBERTO
LAY SUN**
RESTAURACIÓN
NACIONAL



**GESTIÓN INTEGRAL DE LOS
RESIDUOS SÓLIDOS**

- Prohibir tajantemente el arrojado de basura en las riberas o cauce del río. P. 18.
- Proponer una ley que permita que la MML integre el servicio de limpieza pública de la ciudad y convoque las licitaciones que fuesen necesarias para mejorar el proceso de limpieza pública; o en su defecto, coordinar con los municipios distritales para lograr las mejores condiciones económicas y de eficiencia en el recojo y disposición de la basura de manera asociativa. P. 18.
- Revisar y perfeccionar los rellenos sanitarios existentes, proyectando los necesarios para el futuro, previendo el crecimiento de la población y la saturación de los rellenos existentes que tienen un horizonte de sólo pocos años de vida útil. P. 19.
- Promover la inversión privada o empresas APP para producir energía y fertilizantes agrícolas con los residuos orgánicos (51% de los residuos sólidos urbanos - RSU), y bloques para construcción con los residuos no orgánicos (49% de los RSU), utilizando las

técnicas modernas ya existentes de industrialización de los RSU. P. 19.

- Con la utilidad por la venta de los productos de la gestión de los RSU, promover y premiar la segregación de los residuos sólidos domésticos con rebajas en los arbitrios o pasajes de transporte urbano público. P. 19.



**ESPACIOS
PÚBLICOS**

- Recuperación del río Rímac, como zona de recreación para la población de Lima, para lo cual se rescatará y actualizará el Proyecto del Parque Río Verde, el cual, planteado inicialmente el año 1981, a pesar de los 37 años transcurridos y haber pasado por casi nueve gestiones municipales, todavía no se ha iniciado. P. 7.
- Llegar a los 9 m²/habitante de áreas verdes, utilizando primordialmente aguas servidas tratadas con reactores aeróbicos secuenciales, para no agudizar el problema de la falta de agua potable para uso humano, al mismo tiempo que se aliviaría la carga de dicho tratamiento a las plantas existentes que luego las arrojan al mar. P. 18.
- Crear un Cinturón Ecológico repotenciando los parques de la ciudad, especialmente en las zonas áridas, hasta llegar a 9,000 ha. verdes para la población de 10M del día de hoy, incluyendo las zonas de las bermas laterales y centrales de las carreteras al norte y sur, como de la Vía de Evitamiento, tratadas con arbolado nativo especial para zonas desérticas, para lo cual se solicitará la colaboración técnica de



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- la Facultad de Ingeniería Forestal de la Universidad Agraria. P. 18.
- Se realizará lo mismo en la zona de Pachacamac, Villa El Salvador, Villa María del Triunfo, La Molina y Manchay en el sur, de los desiertos de la zona de Comas, Canto Grande y Carabayllo, de tal manera que formemos áreas de tipo alameda en las avenidas y de bosques en los desiertos. P. 18.
- Se iniciará la forestación de las 47,000 ha. de laderas alrededor de Lima en sus tres cuencas: Rímac, Chillón y Lurín. Al cabo de 8 años se podrá iniciar el proceso de industrialización de la madera y la reforestación. P. 18.
- Fomentar la creación de “techos verdes” con rebajas en los arbitrios u otras formas de incentivos. P. 18.
- Retomar el Proyecto del Parque Río Verde, para que el Río Rímac sea un centro de recreación y ornato, y no una cloaca a tajo abierto como lo es hoy. P. 18.
- Coordinar con los alcaldes de los distritos del litoral la actualización de dicho Plan Maestro, y ponerlo en plena ejecución para convertir Lima en la gran metrópoli del Pacífico en inversiones inmobiliarias, turísticas, gastronómicas e inclusive deportivas como pueden ser los clubes de corte deportivo y náutico. P. 19.
- Restaurar la vegetación que le dio el nombre a los acantilados, mediante riego por micro aspersión, utilizando aguas servidas tratadas, mejorando así su estabilidad y disminuyendo el riesgo de caída de rocas. P. 19.
- Dos ciudades satélites (Ancón y Lurín), unidas a Lima por un tren de cercanías (que ya está siendo considerado por el gobierno central), para absorber el crecimiento futuro de la población, y con áreas de terrenos de tipo social para solucionar el problema de los miles de habitantes en peligro permanente que viven en los cerros y quebradas. P. 7.
- Se cumplirá con la creación de un verdadero Sistema Integrado de Transporte Público (SIT). P. 15.
- Implementar teleféricos en las zonas marginales y laderas de cerros de difícil acceso vial, como parte del Sistema Integrado de Transporte. P. 15.
- Se apoyará decididamente el Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao, con la red proyectada de 6 líneas de “metros”, como única solución definitiva en el largo plazo para el creciente tránsito y transporte urbano. P. 16.
- El PLANMET 2035 contiene lineamientos y proyectos para el mejoramiento y ampliación de la red vial, para solucionar el problema del caos vehicular en Lima y Callao en el mediano y largo plazo. P. 16.

-
- Se revisará y aplicará el PLANMET 2035, que prevé la implementación de 3 anillos viales para desconcentrar el tránsito, adecuando las vías existentes y complementándolas con los puentes y túneles en puntos estratégicos ya contemplados en el Plan. P. 16.
 - Continuar con la conversión de los vehículos de transporte público de diesel a gas, (euro 6) que son más económicos y más limpios que los movidos a gasolina o diesel, y plantear la introducción gradual del transporte eléctrico. P. 18.



Circuito de playas de la Costa Verde, Lima.



**MANUEL
FERNANDO JORGE
CARLOS VELARDE
DELLEPIANE**
SIEMPRE UNIDOS

- A fin de realizar campañas de sensibilización y talleres participativos orientados a incorporar hábitos del uso adecuado de los recursos naturales de la ciudad y su cuidado. El Cercado de Lima será el distrito piloto que genere un modelo replicable a otros distritos de la metrópoli. P. 40.
- Fiscalizaremos activamente a quienes arrojan desmontes y desperdicios a los ríos y canales. P. 41.
- Determinaremos la ubicación de grandes centros de acopio de residuos sólidos inorgánicos aprovechables, donde se acumulen y segreguen para generar cadenas de valor que incluyan a las empresas o industrias que los utilizan como materia prima para sus productos. En estos centros se acopiará plástico, vidrio, papel, cartón, chatarra entre otros. P. 43.
- Crearemos 3 grandes centros de acopio en cada Lima en alianza con las Mancomunidades de Lima Sur, Lima Este y Lima Norte y con apoyo de las empresas e industrias. Se otorgarán terrenos públicos y las empresas contribuirían a la implementación de los mismos articulando a las asociaciones de recicladores. P. 43.
- Apoyaremos a las asociaciones de recicladores para mejorar las actividades de recolección y comercialización de los residuos aprovechables, a través de los cuales puedan adquirir vehículos de recolección. Esto contribuiría a mejorar sus ingresos y generar más empleos verdes. P. 43 - 44.
- Crearemos la primera planta de reciclaje industrial de Cercado, con empleos verdes para los recicladores actuales. Asimismo, crearemos la feria del reciclaje con la participación de emprendimientos y empresas relacionadas. P. 44.
- Promoveremos la fácil segregación de residuos sólidos domiciliarios (húmedos y secos) y la instalación de "puntos verdes": contenedores de reciclaje de aparatos eléctricos (RAEE), pilas y baterías en puntos estratégicos accesibles a la población. P. 44.
- Aprovecharemos los residuos orgánicos de los mercados principales de la ciudad y los Mercados Mayoristas de Lima, así como los residuos provenientes del corte y poda de áreas verdes. Además, realizaremos alianzas con locales de comida y restaurantes para el reciclaje y manejo tecnificado de los residuos orgánicos para su transformación como alimento balanceado para animales y compost. P. 44.
- Implementaremos el sistema de aprovechamiento de aceites de cocina, lubricantes y derivados del caucho como neumáticos fuera de uso. P. 44.
- Crearemos el primer centro formal de crianza de porcicultores y mejoramiento de las condiciones de crianza porcina existentes, brindando asistencia técnica y acompañamiento para la formalización. P. 44.
- Gestionaremos incentivos y mejora de la infraestructura (como techado y pavimentación) para aquellos mercados y galerías comerciales del Cercado de Lima que implementen sistemas de segregación de residuos sólidos. P. 44.



- Igualmente, mejoraremos las condiciones operativas de los segregadores informales mediante un acompañamiento a su formalización progresiva. P. 44.
- Implementaremos rellenos sanitarios tecnificados. Al mismo tiempo, clausuraremos los botaderos a cielo abierto y fiscalizaremos la disposición final de residuos en dichos rellenos. La formalización es necesaria y debe ser beneficiosa para todas las partes por lo cual se hará énfasis en la gestión de contratos para la disposición final. P. 44.
- Crearemos el “Gran Parque de la Sostenibilidad” a fin de mostrar y enseñar los procesos de reciclaje y el apoyo al medio ambiente. P. 44.
- Mediante Asociaciones Público Privadas, habilitaremos 3 escombreras en Lima Norte, Lima Sur y Lima Este, ubicadas en zonas donde se realizaron extracciones de materiales no metálicos como las canteras abandonadas. Con esto, contribuiremos a detener la contaminación de ríos, humedales y otros espacios públicos y en convenio con las instituciones públicas pertinentes fiscalizaremos la disposición final de residuos de construcción a cargo de las empresas inmobiliarias. P. 45.
- Conformaremos un equipo de vigilancia y fiscalización permanente exclusiva para residuos sólidos. Trabajaremos de la mano con las municipalidades distritales para identificar y sancionar las afectaciones al ambiente por arrojo de residuos en espacios públicos, márgenes de ríos, humedales, entre otros; preservando aquellos espacios de valor ambiental para la ciudad. P. 45.
- Recuperar el Centro Histórico prioridad en su calidad peatonal. P. 10.
- Contar con un plan de accesibilidad universal centrado en la creación y optimización de veredas para mantener la prioridad peatonal sobre las vías. P. 10.
- Se invertirá en la construcción de circuitos saludables en el perímetro de los Parques Zonales, es decir parques lineales que contengan minigimnasios y vías segregadas para correr y el uso de las bicicletas. P. 21.
- Realizaremos convenios con las Municipalidades Distritales a fin de brindar asistencia técnica para la formulación de planes que contengan una cartera de proyectos de infraestructuras prioritarias e integrales en: espacios públicos, red vial, cinturones ecológicos y escaleras y muros de contención. P. 23.
- Se implementarán equipamientos urbanos en los parques metropolitanos y zonales y los del Cercado de Lima, para su uso como Zonas de Refugio Temporal (ZRT) en

caso de siniestros y emergencias, así como lugares que concentren servicios sociales (Casa Encuentro Mujer [CEM], guarderías, adultos mayores, jóvenes, emprendedores) deportivos, culturales y recreativos. P. 26.

- Implementación de los DAET (Derechos Adicionales de Edificación Transferible) mediante la aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano (corregido y ampliado), a fin de generar recursos económicos que permitan proteger y conservar inmuebles monumento y de valor monumental. P. 29.
- En convenio con el Ministerio de Cultura, promocionaremos el valor histórico y urbano de las huacas en la construcción de la metrópoli mediante la apertura de sus espacios no intangibles para su aprovechamiento como espacios públicos y de cultura (dentro del Proyecto "Puerto Cultura" del MINCUL). La Municipalidad aportará con el diseño urbano integral del espacio público circundante para que cuente con accesibilidad universal, mejor iluminación y una gestión del tránsito acorde a las características del entorno

patrimonial. Asimismo, se realizarán actividades culturales que fomenten su uso para fines formativos. P. 29.

- Promoveremos la oferta cultural en los espacios públicos con el uso temporal a las asociaciones inscritas en el registro de organizaciones culturales de la MML, para que generen oferta cultural y talleres de arte. P. 30.
- Se crearán fondos concursables donde participarán las organizaciones culturales, para el financiamiento de proyectos de activaciones culturales en espacios públicos en dos modalidades
 - a) Proyectos Barrio Activo, en centralidades locales por medio del cual se lleven actividades culturales temporales (en el espacio público) a los distritos y barrios de la ciudad,
 - b) Proyectos Lima Activa, en centralidades de escala interdistrital y metropolitana. Este Programa fomentará el uso y recuperación apropiación de los espacios públicos por medio de la cultura. P. 30.
- Recuperación de áreas ambientales frágiles mediante el Programa de Recuperación del Ecosistema Natural de Lima, Agendas Locales

Mancomunadas de Adaptación al cambio climático, Programa Municipal de Educación y Ciudadanía Ambiental y el Centro Metropolitano de Monitoreo e Investigación Ambiental de Lima. P. 40.

- Implementación de centros de interpretación, miradores y estrategias de preservación en humedales, lomas, áreas verdes urbanas. P. 40.
- Crearemos bosques urbanos, Zonas Reservadas para Preservación, Zonas de Protección y Tratamiento Paisajista regados con atrapanieblas, así como huertos urbanos y viveros en áreas vacantes para consolidar la intangibilidad de las laderas con pendiente mayor a 45°. P. 40.
- Reconvertiremos las canteras, escombreras, rellenos y rellenos sanitarios clausurados como nuevos espacios verdes. P. 40.
- Implementaremos parques lomas, parques humedales, parques ribereños, parques agrícolas (agro-parques para la recarga del acuífero de los ríos), parques miradores (en laderas), parques culturales (al pie de huacas) y parques botánicos. P. 40.



- Corredores y conectores verdes. Mediante la arborización de las calles, uniremos los parques, áreas verdes, bosques urbanos y parques temáticos con las lomas, humedales, playas, ríos y canales. Estos corredores serán completamente accesibles y disfrutables para los ciudadanos. Se priorizarán aquellas calles y avenidas con mayores índices de contaminación e incidencia solar. P. 40.
- Ejecutaremos el revestimiento y cubrimiento de tramos que crucen zonas urbanas, recuperando las fajas de servidumbre articuladas a espacios públicos e incorporándolas a esquemas de riego mixto de agua de río y aguas residuales tratadas. Se dará tratamiento a las riberas de los ríos recuperando su carácter paisajístico. P. 41.
- Dentro de este programa recuperaremos el Río Rímac dentro de un proyecto de espacio público a fin de recuperar el Centro Histórico. P. 41.
- Igualmente se realizarán acciones de prevención y manejo ambiental en las zonas industrializadas de Lima: Ancón, Huachipa, Lurín, parques industriales, entre otros; y la ejecución de un plan de comunicación de la calidad del aire que comprende la instalación de paneles informativos de la calidad de aire en espacios públicos. P. 41.
- Gestionar eficientemente el suelo para establecer y/o fortalecer las áreas de desarrollo económico, de manera que se encuentren localizadas cercanas a los nuevos corredores de movilidad, contar con espacios públicos de calidad, ubicados a distancia funcional de los centros residenciales, así como atraer y/o consolidar la inversión inmobiliaria. P. 47.
- Diseño de instrumentos de financiamiento a base de suelo como: bonos para vivienda social, generación de espacio público, conservación de zonas de protección paisajística, usos mixtos, entre otros. P. 47.
- Trabajaremos con la jerarquía vial y los viajes producidos en la ciudad para priorizar la intervención en vías metropolitanas. Mejoraremos las condiciones de circulación de los usuarios con énfasis en la movilidad peatonal de las personas con movilidad reducida, por ejemplo, acondicionando los puentes peatonales para que tengan accesibilidad universal. P. 5.
- Formularemos y ejecutaremos un plan de recuperación y conexión de la infraestructura vial de la Metrópoli para el servicio de todos. De esta manera se plantea un uso eficiente de las vías con énfasis en la interconexión metropolitana para todos los medios de transporte. P. 5.
- No solo reorganizaremos las rutas de transporte, sino que trabajaremos con los transportistas en una nueva imagen integrada del transporte público de la metrópoli, a fin de facilitar a los usuarios la información sobre las rutas, mediante una mejor lectura que haga eficiente su orientación, ubicación y desplazamiento en la ciudad. P. 6.

-
- Reajustaremos los requerimientos de estacionamientos, de acuerdo a las necesidades actuales de la ciudad y de las edificaciones, buscando promover la inversión y mejorando las condiciones de movilidad aplicando el modelo de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible. P. 6.
 - Canalizaremos las unidades de mayores capacidades a los Corredores Complementarios y hacia los Sistemas de Transporte Masivo, mientras que las unidades de menor capacidad serán redistribuidas a servicios complementarios y/o alternativos dentro del mercado del transporte de pasajeros como servicios turísticos, transporte por demanda, entre otros. P. 6.
 - Crearemos un sistema consolidado de ingeniería de tránsito utilizando las Tecnologías de la Información y Comunicación y Sistemas Inteligentes de Tránsito. Este Centro permitirá integrar y coordinar a todas las intersecciones de la ciudad (mediante la red de semaforización) en un Sistema CTV – Circuito Cerrado de Televisión, que permitirá un mejor control del tránsito y mejorar su fiscalización. P. 6.

-
- En el marco de esta entidad crearemos una dependencia que regule, gestione y mejore el transporte logístico metropolitano, definiendo las necesidades de infraestructura de la ciudad y mejorando la actividad económica a través de la eficiencia en la distribución de mercancías. P. 7.
 - Repotenciaremos el Proyecto Especial de Transporte No Motorizado. Asimismo, implementaremos una red y sistema de transporte ciclista a nivel metropolitano, gestionado por una institución o área con mayores competencias. P. 7.
 - Instalaremos mobiliario complementario en la vía pública, gestionaremos mejores condiciones edificatorias para que las infraestructuras privadas cuenten con instalaciones apropiadas para recibir a los usuarios de transporte no motorizado. P. 7.
 - Fomentaremos las asociaciones público-privadas para la rápida implementación de sistemas integrados de bicicleta pública tanto en zonas receptoras de viajes como en zonas de alimentación

-
- al transporte público, a fin de resolver los viajes cortos y los desplazamientos de “última milla”. P. 7.
 - Ordenar la oferta de transporte de pasajeros sobre una misma línea de infraestructura, contando con un sistema de información eficiente sobre rutas, estaciones, horarios y destinos al alcance de los usuarios. P. 8.
 - Apoyar activamente a los transportistas en su proceso de integración al sistema. P. 8.
 - Contar con una red ciclista eficiente y articulada al sistema de transporte público, implementando un sistema de bicicletas públicas descentralizado. P. 9.
 - Se implementarán revisiones técnicas vehiculares más rigurosas de la mano de exigencias al Sistemas de Transporte Público para lograr progresivamente una certificación mínima EURO IV (GNV, GLP). De igual manera, se iniciará una campaña para sustitución de gasolina por GNV en taxis. P. 41.



**LUIS MANUEL
CASTAÑEDA
PARDO**
SOLIDARIDAD
NACIONAL



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Asegurar una concesión con un operador de recojo y administración de residuos sólidos que cumpla con altos estándares de eficacia en la limpieza del Cercado de Lima y con altos estándares ambientales para el tratamiento de dichos residuos, otorgando el mayor valor a la ciudad. P. 27.
- Renovar flota de camiones recolectores para el servicio de limpieza, gradual automatización del barrido de calles y plazas e implementar un plan de inversiones para el equipamiento de la Planta de Transferencia y Rellenos Sanitarios. P. 27.
- Implementar herramientas y programas que promuevan una cultura de reciclaje y protección del medio ambiente, con el consecuente mejoramiento de la calidad de vida. P. 27.
- Abastecer de depósitos adecuados de residuos sólidos las vías de Lima, especialmente aquellas de mayor circulación. P. 27.
- Diseñar un Programa de Reciclaje. P. 34.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Culminar Circuito de Playas Costa Verde de Lima y Callao, que incluya conexiones verticales, malecón superior y malecón inferior e integración funcional multiusos. P. 27.
- Modernizar los clubes zonales en el ámbito metropolitano y construir dos clubes zonales adicionales para la ciudad. P. 27.
- Promover prioritariamente iniciativas privadas (mediante concesiones y otras modalidades) orientadas al mejoramiento y renovación de la infraestructura urbana, que contribuya el centro histórico de Lima. P. 27.
- Incrementar las áreas verdes y fomentar la arborización de manera sostenible, incrementar la producción de los viveros y promover el desarrollo de una cultura ambiental. P. 34.
- Recuperar playas saludables. P. 34.
- Proyectos ecoturísticos para la protección de laderas. P. 47.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Priorizar la cultura del respeto al peatón mediante la promoción de educación vial y recuperación de determinadas áreas exclusivas para transeúntes a pie. P. 26.
- Privilegiar y el uso de los medios de transporte público, aumentando su disponibilidad, en lugar del uso intensivo de los medios de transporte privado, considerando que los primeros benefician a mayor cantidad de personas, utilizan menos espacio en las vías y generan un uso más eficiente de recursos económicos y causan menor impacto ambiental. P. 26.
- Promover la eficacia de medios alternativos de transporte (bicicletas, motocicletas y otros de uso seguro y eficaz). P. 26.
- Desarrollar las condiciones intermodales del transporte, mediante la creación y mejoramiento de Rutas de Integración, Aproximación e Interconexión, para complementar el Sistema de Transporte Masivo que conforman el Metropolitano, Corredores Complementarios y el Metro de Lima. Estas condiciones intermodales incluirán

implementación de trenes y/o tranvías en zonas específicas de la ciudad. P. 26.

- Extender los servicios del Metropolitano, mediante la puesta en funcionamiento del Proyecto Vía Expresa Grau, conectando la Estación Central del COSAC con la Línea 1 del metro, de la Conexión Terminal Naranjal con el Aeropuerto Jorge Chávez, yendo por la Av. Tomás Valle, entre otras acciones que incluyan la consolidación de los Corredores Complementarios existentes y los nuevos a implementarse. P. 27.
- Ordenar integralmente el servicio de taxis para garantizar mejores condiciones de seguridad y calidad del servicio a favor de los usuarios, que comprende un Registro Seguro de Conductores y Propietarios y la implementación de un APP con información actualizada de los prestadores del servicio. Ello prevé la eliminación de barreras burocráticas e implementación de Gobierno Electrónico e Interoperabilidad y mayores beneficios para los taxistas formales. P. 27.

- Asegurar un desarrollo planificado de la ciudad, con vías adecuadas e infraestructura, evitando su afectación por invasiones y tráfico de terrenos, con el fin de implementar los proyectos viales regionales. P. 32.
- Promover prioritariamente iniciativas privadas (mediante concesiones y otras modalidades) orientadas al mejoramiento y renovación de la infraestructura urbana, que contribuya a revitalizar las vías metropolitanas. P. 33.
- Promover concesiones que fomenten la inversión privada en la construcción de nueva infraestructura de transporte. P. 33.
- Reducir el consumo de combustible mediante la reducción del congestionamiento vehicular a través de la gestión del tránsito desde un centro de control de alta tecnología. P. 34.
- Reducir el nivel de informalidad en el transporte público a través de promoción de acciones de capacitación, asesoría técnica y otras acciones. P. 39.

- Implementación de 5 Corredores Complementarios. P. 39.
- Se requiere privilegiar y el uso de los medios de transporte público, aumentando su disponibilidad, considerando que benefician a mayor cantidad de personas, utilizan menos espacio en las vías y generan un uso más eficiente de recursos económicos y menor impacto ambiental. P. 39.
- Planificación e implementación de 5 Ciclovías interdistritales de alcance Metropolitano. P. 40.
- Implementar un mejoramiento de la geometría vial y del uso adecuado de las vías en Lima Metropolitana. P. 40.



**JOSÉ LUIS
GIL BECERRA**
TODOS POR EL PERÚ



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Mejoramiento de los estándares del servicio del sistema de manejo de residuos sólidos en la ciudad. Considerando la mejora de los procesos de recolección, procesamiento y disposición final de los residuos sólidos. P. 33.



ESPACIOS PÚBLICOS

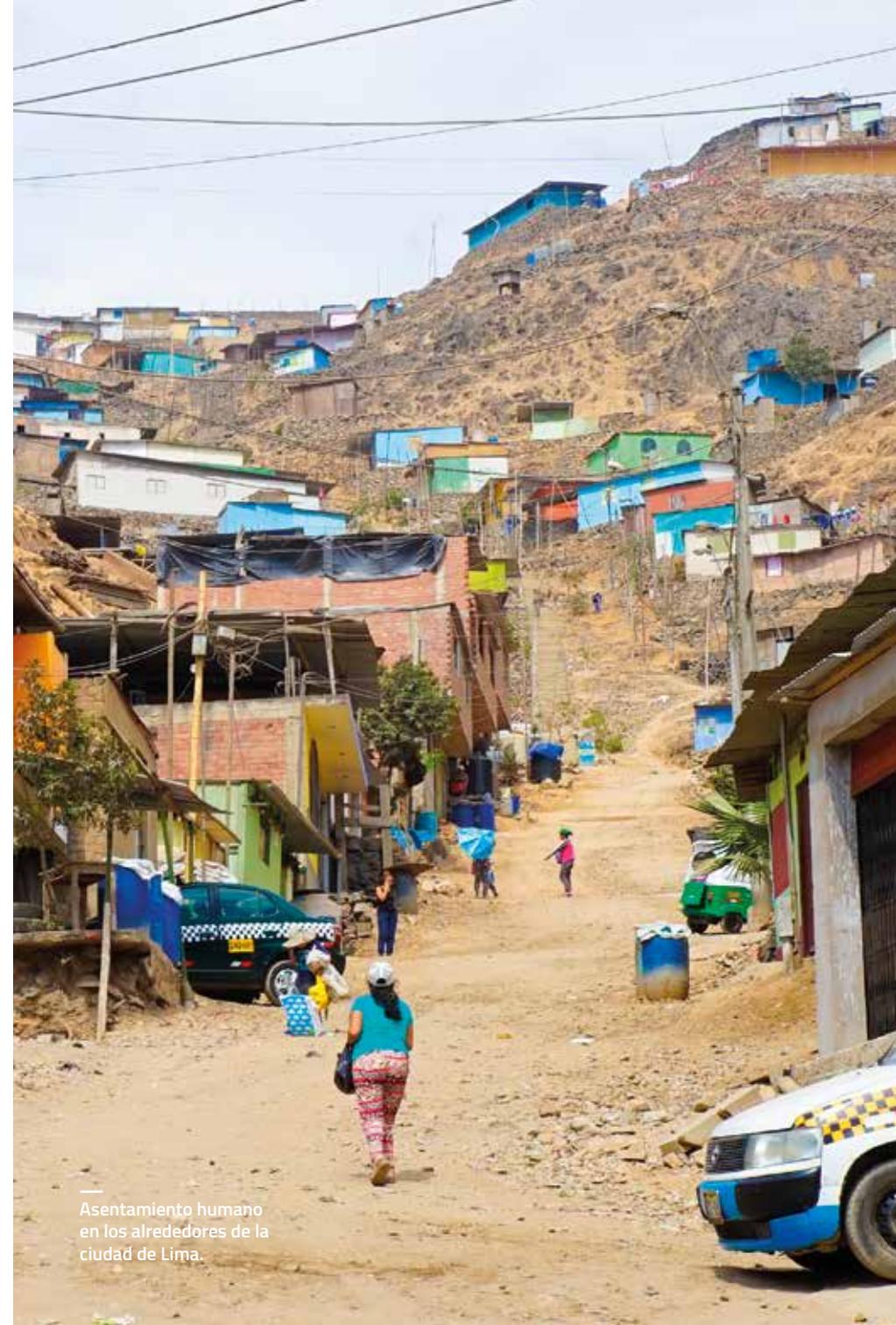
- Se implementará un programa de mantenimiento de parques, para que los mismos sirvan de espacios de esparcimiento y actividades saludables. Por ejemplo, incluyendo ferias gastronómicas y espectáculos artísticos. P. 33.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Implementar un cambio integral en el modelo de gestión del transporte público. P. 28.
- Controlar la oferta de vehículos de servicio público, retirando las unidades obsoletas del servicio, realizando controles técnicos, restringiendo la oferta en las rutas y propiciando la renovación de las unidades por vehículos modernos y de mayor capacidad. P. 28
- Impulsar el transporte no motorizado por medio del desarrollo de ciclovías, vinculadas a los corredores de transporte masivo. P. 28.
- Se deben completar y mejorar las redes viales, particularmente las de acceso y las periféricas, con el fin de mejorar la calidad de la circulación vehicular y desarrollar infraestructura para la circulación no motorizada. P. 28.
- La mejora de la circulación vial en Lima exige algunas obras, pero asimismo son imprescindibles mejoras en la gestión de la circulación y el desarrollo de infraestructura y normas para la circulación de peatones y bicicletas. P. 29.

-
- Se debe propiciar el uso de combustibles menos contaminantes e implementar el control técnico vehicular de todos los vehículos. P. 29.
 - Desarrollar soluciones articuladas de transporte de escala metropolitana (BRT, metro, tranvías y buses) que incorporen la gestión de suelos y que se incorporen al Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano, promoviendo la inversión en servicios urbanos (vialidad, parques, etc.). P. 30.



Asentamiento humano
en los alrededores de la
ciudad de Lima.



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS



**ESTHER YOVANA
CAPUÑAY QUISPE**
UNIÓN POR EL
PERÚ

- Lanzar el programa “Gana con tu Basura”. P. 5.
- Promoveremos los Centros de Reciclaje Municipal en alianza con el sector privado y organizaciones vecinales. P. 18.
- Construiremos plantas de tratamientos de agua y de residuos sólidos. P. 18.
- Lanzaremos el programa “Gana con tu basura” para que todos podamos contribuir desde nuestras casas con el reciclaje y ordenamiento de la basura. P. 19.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Recuperación de en nuestro enfoque de hacer una Lima más humana, orientaremos esfuerzos para recuperar espacios que permitan construir infraestructura orientada al deporte, la cultura, la recreación y la gastronomía. En este mismo sentido, impulsaremos la recuperación delimitación y conservación de ecosistemas en Lima, Lomas, Cuencas, Humedales para los que hemos denominado infraestructura verde, para ponerlas a disposición de los vecinos de Lima, el turismo local y extranjero. P. 9.
- Garantizar una vida saludable para los vecinos de Lima es la senda con la que hemos construido nuestro plan, en este sentido, garantizamos un trabajo intenso para el desarrollo de proyectos en la Costa Verde orientados para el beneficio de los vecinos, la ampliación de las áreas verdes de Lima, la arborización de las laderas de los cerros de Lima, las que cumplirán además de embellecer su geografía, contrarrestar los efectos del cambio climático y servirán como barreras de contención natural y reforzarán nuestras estrategias medio ambientales. P. 10.
- Priorizaremos parques y jardines como pulmones de Lima. P. 18.
- Lanzaremos programas de arborización y techos verdes. P. 18.
- Miraremos al mar y la Costa Verde será un objetivo para nuestra gestión. P. 18.
- Crearemos nuevas nomenclaturas de zonificación ZLO (zonas de Lomas) y ZA (zona arqueológica), para garantizar y proteger el patrimonio natural y arqueológico de Lima. P. 18.
- Recuperaremos, delimitaremos y conservaremos de los ecosistemas de Lima, desarrollando proyectos de infraestructura verde para lomas, cuencas y humedales de Lima. P. 19.
- Arborizaremos las laderas de los cerros como barrera verde de contención y fines ambientales y de respuesta a efectos de cambio climático. P. 19.
- Recuperaremos los parques de Lima, con iluminación, cámaras y acceso a internet. P. 23.

-
- Tendremos parques temáticos inclusivos para jóvenes, adultos mayores y personas con discapacidad. P. 23.
 - Dispondremos de cines al aire libre en los parques zonales. P. 23.
 - Recuperaremos los monumentos, buscando incentivos para que las empresas privadas puedan asumir su restauración, mantenimiento y seguridad. P. 23.
 - Crearemos y recuperaremos espacios de uso público para implementar servicios deportivos, recreativos y culturales. P. 23.
 - Construiremos e implementaremos centros polideportivos gratuitos, para incentivar el deporte en los jóvenes. P. 24.
 - Promoveremos la creación de una fundación o patronato "Ciudad de Lima", con el apoyo de la empresa privada, buscaremos recuperar lugares arqueológicos, monumentos e inmuebles históricos. Asimismo, contaremos con una autoridad en la dirección del Patrimonio del Centro Histórico de Lima encargado

-
- exclusivamente de Lima y Barrios Altos Monumental. P. 24.
- Daremos incentivos para atraer la inversión privada en los diversos proyectos que tienen que ver con la puesta en valor de sitios arqueológicos. P. 24.
 - Lanzaremos la semana de la Juventud, evento que premiara a jóvenes talentos en diferentes categorías, así como a jóvenes destacados en actividades académicas, científicas, profesionales; actividades culturales y/o artísticas; actividades deportivas, al mérito cívico, ambiental y de labor social. La juventud disfrutará durante una semana de diferentes actividades con la presentación de bandas musicales, feria de arte, artesanía, ofreceremos talleres, conferencias, obras de teatros, películas, libros, actividades en museos ubicados en el Centro de Lima y mucho más. Este festival será diseñado para ser el más grande del país garantizando el derecho de la juventud a la recreación, al espacio público y al disfrute de la ciudad de forma segura. P. 25.

-
- Incentivaremos recorridos culturales, en coordinación con la empresa privada. La Municipalidad incentivará la visita a las huacas para que los vecinos reconozcan, valoren y protejan nuestro patrimonio, apoyando el programa "Lima, Ciudad de Huacas". P. 26.
 - Promoveremos el desarrollo de proyectos integrales con el objetivo de crear barrios sostenibles a nivel ambiental y humano. En ese sentido, implementaremos programas y proyectos específicamente dirigidos al incremento de metros cuadrados de área verde por habitante. P. 27.
 - Derogaremos el Artículo 10° de la Ordenanza MML N° 830 para asegurar que los aportes a espacios públicos y verdes sean entregados a la ciudad. P. 27.



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- Actualizar el marco normativo del servicio de transporte de taxis porque la seguridad de cada uno de ustedes no la delegaremos en terceros sino que la asumiremos como Municipio. P. 5.
- Promoveremos un sistema de transporte articulado e integrado que facilite las transferencias entre modos de viaje y que sea sostenible, nuestro plan de gobierno en transporte contempla medidas que deberán ser puestas en marcha a la brevedad y también reformas que busquen mejorar el tráfico en el tiempo proyectando obras para el futuro mediano y no solo el inmediato. P. 13.
- Mejoraremos los sistemas de transportes de manera eficiente, sostenible, y accesible, lo que nos permitirá satisfacer las necesidades de traslado de personas y mercancías. P. 13.
- Incentivaremos el retiro de vehículos antiguos que contaminan en exceso el ambiente. P. 18.
- Continuaremos con los procesos de licitación e implementación de los servicios de transporte urbano, así como autorizaremos el servicio de transporte que permita conectar las rutas de los corredores de integración con las zonas más alejadas de Lima. P. 19.
- Concluiremos la extensión del Metropolitano hacia la estación Chimpú Ocllo y ampliaremos su recorrido hasta Puente Piedra. P. 19.
- Impulsaremos que el Estado, en el marco de un nuevo contrato, subsidie el servicio del Metropolitano, lo que permitirá mejorar la calidad de este servicio, tener un mayor número de buses con tecnología eficiente y ambientalmente amigables, mayor frecuencia de viajes, entre otros. P. 19.
- Ordenaremos el tránsito pesado en Lima estableciendo corredores logísticos, zonas de distribución de mercancías y horarios. P. 19.
- Planificaremos y crearemos nuevas vías metropolitanas a través de los cerros de Lima. P. 20.
- Implementaremos un sistema de recaudo único de rutas de corredores viales y del Metropolitano. P. 20.
- Solicitaremos al congreso apruebe el proyecto de Ley que crea la Autoridad Única de Transporte y Tránsito Urbano para Lima y Callao. P. 20.
- Revisaremos todos los contratos de concesión, en especial los referidos a los peajes. Solo permanecerán vigentes aquellos que han sido concebidos dentro del marco legal. P. 20.
- No permitiremos que un conductor que haya sido sancionado por imprudencia ebriedad o exceso de velocidad y que como consecuencia se haya producido la muerte de algún pasajero o transeúnte, pueda volver a conducir un vehículo de servicio público en Lima. P. 20.
- Los choferes de transporte público que han sido sancionados con infracciones de tránsito muy graves no podrán ser contratados por empresas de transporte que presten servicio público, durante el periodo de la sanción y hasta que sea habilitado para conducir, de no acatar esta disposición que implementaremos la empresa será sancionada con multas fuertes y medidas administrativas severas. P. 20.

-
- Las empresas de transporte y concesionarias de las líneas deben ser siempre solidariamente responsable con el conductor del vehículo para el pago de las multas, es necesario crear la conciencia en la ciudadanía de que toda multa debe ser pagada, y para esto debe aplicarse un criterio de proporcionalidad. P. 20.
 - Implementaremos campañas de educación y concientización vial para informar, persuadir y motivar a los ciudadanos a cambiar sus actitudes y comportamientos a fin de lograr mejorar la seguridad vehicular. P. 20.
 - Estandarizaremos los paraderos, los rompe muelles y la señalización en todos los distritos de Lima Metropolitana, pues Lima cuenta con una desordenada señalización cada distrito emplea diferentes colores, símbolos o signos para indicar informar o guiar. P. 21.
 - Potenciaremos los centros de control y gestión de tránsito de Lima, implementando sistemas de semaforización interconectados e inteligentes y sincronizadas a través del Protocolo Lima. P. 21.

-
- Incentivaremos el reemplazo de combis por buses, con un programa de apoyo donde participen COFIDE, la Caja Municipal de Crédito de Lima Metropolitana y convenios con instituciones financieras privadas. P. 21.
 - Incentivaremos el transporte no motorizado a pie y en bicicleta, en Lima Metropolitana. P. 21.
 - Promoveremos las ciclovías integradas interdistritales, construiremos y ampliaremos la red de ciclovías. P. 21.
 - Desarrollaremos programas de préstamos de bicicletas permitiendo que los ciudadanos puedan acceder al uso de las mismas dentro de estaciones implementadas por la MML, e incentivaremos al sector privado para que invierta en un sistema público de alquiler de bicicletas a un costo barato y accesible. P. 21.
 - Implementaremos cocheras para guardar bicicletas en los grandes paraderos de transporte público, estaciones del metropolitano, paraderos de las rutas alimentadoras de esta manera

mayor cantidad de personas se movilizarán en bicicletas y ayudaremos a descongestionar el tránsito en horas punta. P. 21.

- Implementaremos medidas de incentivo al uso de las motos, pues son los vehículos motorizados menos contaminantes, ayudan a ahorrar tiempo de viaje, debemos considerarlos como el complemento ideal al transporte público y es un transporte individual de bajo costo. P. 21.
- Actualizaremos el marco normativo del servicio de transporte de taxi, el cual permita incorporar la regulación sobre las nuevas tecnologías empleadas en el servicio y las nuevas modalidades de prestación del mismo acorde con las necesidades de la población. P. 21.
- Implementaremos los taxímetros y de esta manera ordenaremos el caos que genera al tráfico el servicio de taxis en los momentos que negocian con sus clientes la tarifa. P. 22.
- Fortaleceremos e implementaremos estrategias para el registro, autorización y control del servicio

de taxi metropolitano, que incluyan trámites sencillos y en línea, incorporando las nuevas tecnologías, permitiendo que se tenga mayor seguridad para los usuarios y taxistas asimismo actualizaremos la inscripción del registro de taxis de Lima y regularemos para que solo puedan prestar este servicio aquellos taxistas que se encuentren debidamente inscritos. P. 22.

- Promocionaremos la renovación de flota de servicios de transporte urbano y de taxis de servicio metropolitano, incentivando con subsidios a los vehículos amigables al medio ambiente ecoeficientes e híbridos. P. 22.
- Erradicaremos el servicio informal de colectivos para ello debemos mejorar la oferta formal del transporte masivo. P. 22.
- Continuaremos con la política del chatarreo, e incentivaremos para que más propietarios de vehículos con 20 años de antigüedad o más se beneficien con este programa. P. 22.

-
- Incrementaremos la cantidad de buses de las rutas alimentadoras que no se dan abasto para trasladar de manera adecuada a sus pasajeros, el servicio de alimentadores es totalmente insuficiente y genera un caos descomunal que perjudica a todos los vecinos. P. 22.
 - Implementaremos los corredores complementarios que están proyectados. P. 22.
 - Planificaremos y crearemos nuevas vías metropolitanas a través de los cerros de Lima Metropolitana, en este mismo sentido, se continuará con los procesos de licitación e implementación de los servicios de transporte urbano, así como autorizar los servicios de transporte que permitan conectar las rutas de los corredores de integración con las zonas más alejadas de Lima. P. 27.
 - Promoveremos el desarrollo del Proyecto Costa Verde de Ancón a Pucusana la misma que deberá ser financiada por una IPP. P. 29.
 - Adecuaremos pistas auxiliares en las vías de Lima que sean necesarias. P. 30.

-
- Construiremos y modernizaremos paraderos, para dar al vecino facilidades en el transporte. P. 30.
 - Construiremos puentes peatonales en todas las grandes vías de Lima. P. 30.



Acantilado en el distrito de Miraflores, Lima.



**ROBERTO HIPÓLITO
GÓMEZ BACA**
VAMOS PERÚ



GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

- Asegurar una adecuada gestión de residuos sólidos municipales metropolitanos, reducir el déficit de recolección de residuos sólidos urbanos al 5%. P. 39.
- Fortalecer la segregación formal de material reciclable en coordinación con las municipalidades distritales. P. 39.
- Asegurar una adecuada gestión de residuos sólidos municipales metropolitanos, reducir el déficit de disposición final al 5%. P. 39.
- Asegurar el control de vertimientos y descontaminación de playas, cobertura del tratamiento y reúso de las aguas residuales y favorecer la inversión en plantas de tratamiento. P. 39. Fortalecer los programas de manejo de residuos sólidos de manera articulada con el gobierno nacional y municipalidad distritales. P. 46.
- Asegurar el tratamiento y disposición final adecuados, de los residuos sólidos del ámbito municipal. P. 47.

- Minimizar la generación, mejorar la segregación, recolección selectiva y reciclaje de residuos sólidos del ámbito municipal. P. 47.
- Asegurar el control de vertimientos y descontaminación de playas. P. 47.



ESPACIOS PÚBLICOS

- Desarrollar programas y proyectos, en coordinación con el gobierno nacional, municipalidades distritales y la empresa privada, mejorando de infraestructura deportiva. P. 38.
- Ampliar la cobertura de áreas verdes. P. 39.
- Mejorar la gestión de área verde y fomentar políticas para el incentivo de más espacios verdes. P. 39.
- Recuperar espacios públicos y fomentar actividades que generen reinserción social. P. 41.
- Recuperación de espacios públicos y promover los espacios disponibles para el ejercicio del comercio formal, a través de la inversión privada. P. 45.
- Promover espacios ciudadanos con acceso a internet gratuito (plazas y parques públicos). P. 46.
- Actualizar y/o reformular el Plan Metropolitano para un ordenamiento del territorio y compatibilizar los usos del espacio, a fin de alcanzar armonía, equilibrio, integración y cohesión entre las distintas zonas, permitiendo



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- el desarrollo integral de los ciudadanos. P. 46.
- Desarrollar y poner en valor los espacios públicos, dotándolos de equipamientos, mobiliario, iluminación y seguridad, eliminando todo tipo de barreras urbanísticas para las personas con discapacidad. P. 46.
- Fomentar políticas para el incentivo de más espacios verdes. P. 47.
- Ampliar la cobertura de áreas verdes en ambientes urbanos. P. 47.
- Repotenciar el Servicio de Parques de Lima –SERPAR–, para que se posicione como un atractivo de la ciudad y brinde un servicio recreativo de calidad a los vecinos. P. 47.
- Recuperación de las riveras de los ríos Rímac y Chillón para la ciudad mediante su uso como zonas de recreación. P. 47.
- Construir un sistema integral de movilidad y transporte sostenibles. P. 37.
- Promover una cultura de movilidad teniendo al peatón como eje y buscando una intermodalidad con otros modos (masivo, público, taxis o privado), teniendo a la bicicleta como modo de transporte complementario a través de un sistema integral de ciclovías. P. 43.
- Eliminación de las barreras arquitectónicas y de señales que impidan una circulación más eficiente. P. 43.
- Impulsar la ampliación y culminación del segundo tramo de la Línea 1 del Metro de Lima (Cercado de Lima – San Juan de Lurigancho). P. 44.
- Impulsar la continuación y culminación de la Línea 2 del Metro de Lima (Parque Murillo – Puerto del Callao). P. 44.
- Implementar un mecanismo de escalonamiento de horarios según vía y tipo de vehículo para reducir los embotellamientos en donde se ponga especial énfasis en las operaciones logísticas de aprovisionamiento de camiones de carga de materiales de los diversos sectores productivos de la capital. P. 44.
- Implementar el sistema de teleféricos en los barrios ubicados en laderas de las zonas periféricas de la ciudad. P. 44.
- Programa de rehabilitación y construcción de puentes en la ciudad. P. 44.

RECOMENDACIONES

DESDE LA SPDA PARA LA PRÓXIMA GESTIÓN DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA: HACIA UN ENFOQUE DE CIUDAD SOSTENIBLE

4.1 HACIA UNA GESTIÓN INTEGRADA DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

Conforme a lo expuesto en los puntos precedentes, una adecuada gestión integral de residuos sólidos debe implicar el trabajo articulado y consciente de todos los actores que están involucrados en el ciclo de manejo de los residuos; el fomento de manejo de los residuos como una actividad económica que genere oportunidades a las poblaciones vulnerables y sea además un mecanismo de inclusión social. Para ello, se deberá fortalecer las capacidades de generadores, comercializadores, recicladores, empresas operadoras de residuos sólidos, productores, fabricantes y autoridades de manera que puedan desempeñar su rol con satisfacción.

Debido al avance tecnológico y comercial que Lima ha tenido en los últimos años, sus habitantes han adoptado un comportamiento de consumo excesivo e insostenible para la capacidad de tratamiento de residuos sólidos disponible en nuestra ciudad. La antigua concepción de lo que implicaba la gestión de residuos sólidos, que se enfocaba en atenderlos una vez generados, ha sido reemplazada por el entendimiento de que una gestión proactiva empieza desde la generación de los residuos hasta su disposición final, predominando en el proceso las actividades de aprovechamiento, reúso, reciclaje y compostaje.

En dicho ámbito, el papel que desempeña la MML es fundamental, en tanto no solo es quien ejecuta estas acciones en el ámbito de su competencia sino que ejerce un rol rector entre todas las municipalidades distritales que conforman Lima Metropolitana.

PROPUESTAS DE POLÍTICA

4.1.1

Mantener baja la tasa de generación de residuos mediante la promoción de actividades que tiendan a sensibilizar a la población respecto de la reducción en la generación de residuos, segregación en el origen, reutilización de materiales, reciclado, entre otros. Dar formación y capacitación a los gestores de las demás municipalidades distritales para que mejoren el conocimiento sobre el manejo de los residuos sólidos (OCDE 2016; 54).

4.1.2

La MML debe liderar estrategias y acciones orientadas a la sustitución gradual de plásticos de un solo uso por alternativas sostenibles con el ambiente que sean renovables o compostables, en coordinación con todas las municipalidades distritales. Estas acciones deberán estar comprendidas en un instrumento de planificación que esté incluido en el Plan Estratégico Institucional de la municipalidad a fin de que sean financiados y viables. Para ello, la MML debe considerar

otras experiencias exitosas como el caso de la Municipalidad de San José de Costa Rica quien, junto con otras municipalidades distritales, elaboró una estrategia para reducir el consumo de plásticos de un solo uso como sorbetes, bolsas, envases y cubiertos descartables, entre otros, a través de medidas para incentivar el uso de productos alternativos.

4.1.3

Si bien las municipalidades no cuentan con competencias directas en la regulación para prohibir el uso de los plásticos de un solo uso, sí pueden establecer medidas de promoción y fomento para desincentivar su comercio y uso en el ámbito de su circunscripción. La MML deberá establecer medidas que generen la concientización y sensibilización sobre el uso e impacto ambiental de bolsas de plástico, sorbetes, envases descartables y otros.

4.1.4

La MML deberá poner en marcha un plan de incentivos tributarios destinado a los comerciantes locales a fin de fomentar el consumo de objetos reutilizables, renovables, reciclados o compostables sobre los plásticos de un solo uso. Asimismo, es necesario establecer incentivos de reconocimiento que destaquen los esfuerzos de los establecimientos comerciales locales mayores, medianos y pequeños que opten por el consumo de materiales reutilizables, renovables, reciclables o compostables sobre el uso de plásticos de un solo uso a través de distintos.

4.1.5

Considerando que la segregación en la fuente es también obligación de los generadores de residuos sólidos y en aplicación del principio de responsabilidad compartida, mediante el cual se establece que la gestión integral de los residuos es una corresponsabilidad social que requiere de la participación de los generadores y otros actores, la MML deberá crear e implementar programas de concientización y capacitación a los ciudadanos sobre segregación, aprovechamiento de residuos sólidos, reutilización, reúso, reciclaje y compostaje. Además de ello, la MML debe brindar las facilidades a los vecinos para que puedan segregar adecuadamente sus residuos, como la entrega de bolsas de distintos colores, contenedores diferenciados o alguna señalética.

4.1.6

Uno de los retos más importantes para la MML sobre la segregación de residuos sólidos es el reciclaje informal, actividad en la que se involucran a niños, mujeres y ancianos, quienes muchas veces laboran en especiales condiciones de vulnerabilidad, poniendo en riesgo su salud y seguridad personal. Sin embargo, la actividad de reciclaje, desarrollada de forma organizada y formal, es una actividad emergente que brinda la oportunidad de acceder a trabajo digno y seguro y mediante la cual se promueve una economía circular que permite el aprovechamiento económico de los residuos sólidos. Así, la MML deberá crear y promover la conformación de asociaciones

de recicladores con enfoque de género e implementar programas de apoyo a fin de facilitar la adquisición de equipo para ejercer sus actividades de manera segura.

Para esto, es fundamental establecer regulaciones que incentiven un mercado de reciclaje justo, solidario y participativo; así como coordinar con las entidades financieras para la implementación de líneas de créditos para asociaciones de recicladores que les permitan complementar sus procesos de formalización.

4.1.7

Diseñar tasas aplicables a usuarios que permitan cubrir el costo real de la prestación del servicio de recojo, transporte, reciclaje, tratamiento y disposición final de los residuos municipales. Asimismo, la MML deberá diseñar mecanismos que garanticen su recaudación y consideren la asequibilidad (por ejemplo, mediante el descuento a la población beneficiaria de programas de ayuda social de una parte de su generación de residuos mensual) (OCDE 2016; 54).

4.1.8

Mejorar la trazabilidad y la información disponible sobre la generación y gestión de residuos distintos a los municipales, tales como los residuos de construcción y los electrónicos y, en especial, aquellos de carácter peligroso que están en el ámbito de la MML (OCDE 2016; 54).

4.1.9

En la disposición final de los residuos sólidos la participación de la MML es esencial, debido a que, de acuerdo con sus competencias, le corresponde aprobar los proyectos⁶ y autorizar el funcionamiento de infraestructura de disposición final de residuos sólidos (los rellenos sanitarios o rellenos de seguridad)⁷ y resolver cualquier solicitud relacionada con la construcción de infraestructuras de disposición final.⁸

4.1.10

La MML debe promover y autorizar la construcción de plantas de tratamiento de residuos sólidos alternativos y sostenibles como las plantas de compostaje y de reciclaje. Actualmente, la Municipalidad Distrital de La Molina cuenta con una planta de producción de compost, donde se trata la maleza recogida de las áreas verdes del distrito, que finalmente es convertida en fertilizante. Este mecanismo de tratamiento de residuos sólidos orgánicos ha contribuido eficazmente en la reducción de costos en la disposición final de maleza (Andina 2011). De igual manera, la Municipalidad Distrital de Santiago de Surco inauguró en el 2016 la planta de reciclaje más grande de la capital, con capacidad para tratar 50 toneladas diarias de residuos inorgánicos y transformarlos en bolsas, chalecos, muebles, entre otros.

4.1.11

La disposición de los residuos sólidos en lugares no autorizados (botaderos) representa un reto a solucionar. Esta actividad ha sido prohibida y se ha establecido la clausura de botaderos por la MML⁹. En ese sentido, la MML deberá incorporar en el Plan Integral de Gestión Ambiental de Residuos Sólidos la erradicación de los botaderos existentes o su adecuación de acuerdo a los mandatos establecidos. La clausura deberá hacerse de modo que no se pueda desarrollar actividades vinculadas (segregación o crianza de animales), las cuales representan un foco de contaminación ambiental. Por ello, es urgente que la MML coordine con las municipalidades distritales y elabore y ejecute el Plan de Cierre y Recuperación de Botaderos para la provincia de Lima.

4.1.12

Asimismo, corresponde a la MML evaluar e identificar los espacios geográficos específicos para la instalación de infraestructuras de tratamiento, transferencia o disposición final, desarrollándolas en el Plan Integral de Gestión Ambiental de Residuos Sólidos. Además debe mantener actualizada una relación de las áreas disponibles para la construcción y operación de dichas instalaciones, otorgándoles la calificación de áreas específicas para el manejo de residuos sólidos. Considerando el desarrollo de infraestructuras domiciliarias y de vivienda, y la extensión de las fronteras de la ciudad que trae el crecimiento poblacional, resulta

aún más urgente la planificación territorial que incorpore áreas para infraestructuras de disposición final.

4.1.13

A partir de la evaluación del marco normativo hemos identificado las siguientes posibilidades de financiamiento para sustentar una adecuada gestión integral de los residuos sólidos:

- Evaluar la asignación de un porcentaje idóneo del Fondo de Compensación Municipal (Foncomun) *ad hoc* para la gestión integral de los residuos sólidos en Lima.
- Evaluar la posibilidad de recurrir a herramientas económicas y/o fiscales, como exoneraciones tributarias, subsidios, tarifas, impuestos, permisos comerciales, bonos de desempeño, sistemas de depósito-reembolso, sellos ambientales y auditorías ambientales con certificación.

6 De ámbito municipal.

7 De ámbito municipal y no municipal, con excepción de aquellos que correspondan a las autoridades sectoriales.

8 Ello sin dejar de lado exigencias técnicas como son la barrera sanitaria y la verificación de que se cuenta con la debida autorización previa de uso de Digesa, autoridad competente para aprobar estudios ambientales y emitir opinión técnica favorable de los proyectos de infraestructura de residuos sólidos del ámbito municipal, antes de su aprobación por parte de la municipalidad provincial correspondiente.

9 En coordinación con la Autoridad de Salud de la jurisdicción y la municipalidad distrital respectiva.

10 Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 11. Meta 7 sobre Ciudades y Asentamientos Humanos Sostenibles.

4.2 POR UNA PROTECCIÓN EFECTIVA DE NUESTROS ESPACIOS PÚBLICOS Y DEL DERECHO A SU DISFRUTE PLENO

Como hemos señalado, la expansión y mantenimiento de espacios públicos para las ciudades constituye uno de los mayores desafíos de las autoridades para asegurar el adecuado desarrollo de las condiciones de vida de los ciudadanos ya que los espacios públicos de calidad están directamente relacionados con el bienestar humano y la inclusión social. Así, uno de los mayores retos gubernamentales es disminuir la privatización no justificada de los espacios públicos y la segregación que afrontan en diversos casos los ciudadanos, ya sea por el déficit de área verdes en su entorno o por las limitaciones de acceso y disfrute a los espacios existentes.

En el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible al 2030, la comunidad internacional reconoce el valor estratégico de contar con espacios públicos de calidad como contribución al desarrollo sostenible de los países. En este sentido, se establece la meta de “proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”¹⁰.

Sumado a lo ya señalado en la sección de diagnóstico del presente documento, la importancia de crear, mantener, conservar y repotenciar espacios públicos de calidad radica en el enorme valor que aportan estas áreas en la generación de servicios ecosistémicos urbanos para la resiliencia y mitigación a los efectos del cambio climático. Los últimos eventos climáticos y desastres que han sucedido en Lima nos confirman la importancia de contar con mayores zonas de refugio y evacuación para la seguridad de los ciudadanos y la prevención de riesgos y amenazas. De hecho, la meta 5 del ODS 11 busca reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, además de reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

Aunque la gestión integrada de los espacios públicos no es una competencia exclusiva de la MML, esta autoridad debe asumir un compromiso vital en el trabajo coordinado con las municipalidades distritales y en la adopción de decisiones compatibles con el interés público y la satisfacción colectiva. A continuación, detallamos una serie de propuestas de política para el próximo alcalde metropolitano.

PROPUESTAS DE POLÍTICA

4.2.1

La MML deberá liderar el proceso de protección de espacios públicos estratégicos de la ciudad de manera que se considerará prioridad regular los supuestos de prohibición de afectaciones a espacios públicos, tales como: recorte (disminución de áreas, disminución de componentes esenciales, reemplazo por actividades comerciales o económicas, etc.), limitaciones de acceso y uso a los ciudadanos (cobro por uso, enrejados, limitaciones de actividades de ocio y esparcimiento), instalación de infraestructura permanente en los espacios públicos incompatible con su naturaleza (antenas de telecomunicaciones, publicidad, etc.). La prohibición deberá alcanzar a los ciudadanos, autoridades y/o sector privado.

4.2.2

Los proyectos de inversión y otorgamiento de derechos de la MML no deben representar bajo ningún supuesto el recorte injustificado de espacios públicos, para lo cual es fundamental que las iniciativas de inversión pública e inversión privada cuenten con estudios de alternativa previos que permitan explorar opciones menos lesivas para las ciudades.

4.2.3

En el caso de intervenciones o instalaciones al interior de los espacios públicos para repotenciar su uso, la MML deberá establecer limitaciones a la participación de la inversión privada debiendo disponer porcentajes máximos de intervención en el área total del espacio público. Estas intervenciones deben ser viables siempre que permitan mejorar los servicios de conservación y mantenimiento de la calidad del espacio público existente.

4.2.4

Los supuestos excepcionales de desafectación de los espacios públicos como bienes de dominio público deben estar expresamente regulados y su extinción o recorte debe implicar siempre una reposición o compensación en los mismos términos de equivalencia ambiental y/o cultural que el espacio sacrificado. Por ejemplo, si un parque o plazuela es desafectada, este bien no puede ser compensado con la ampliación de una vía de tránsito o una acera. Uno de los objetivos prioritarios para Lima es diversificar los tipos de espacios públicos existentes y asegurar que estos estén distribuidos a lo largo de la ciudad evitando que se encuentren compactados en un solo distrito o barrio. También es clave establecer limitaciones ad hoc para espacios públicos estratégicos o emblemáticos en nuestra ciudad.

4.2.5

La MML deberá establecer una meta al 2022 que disponga un incremento progresivo anual de nuevos espacios públicos bajo la administración de la municipalidad, así como monitorear a las municipalidades distritales respecto de nuevo espacios públicos en sus distritos, evitando la disminución de espacios disponibles. La disminución acelerada de espacios públicos en los distritos por parte de las propias autoridades deberá generar responsabilidad funcional.

4.2.6

Los espacios públicos disponibles deben encontrarse en condiciones idóneas para uso y disfrute, la MML y las municipalidades distritales tienen el deber de que dichos espacios cuenten con servicios básicos, se encuentren limpios y seguros para todos los ciudadanos.

4.2.7

Es importante transitar del clásico concepto de espacios públicos estáticos a espacios públicos “vivos” o “dinámicos”. Los espacios públicos no son solo áreas físicas, sino que pueden ser sede y escenario de formas plurales de expresión cultural ciudadana y de construcción de identidad y comunicación. La MML debe liderar la realización de intervenciones urbanas en los espacios públicos, dar lugar y facilitar la realización de eventos culturales, artísticos, exposiciones, disciplinas lúdicas, talleres de sensibilización, cine itinerante, etc.

4.2.8

En relación a las áreas verdes de la ciudad, la MML cuenta con una serie de instrumentos para la gestión metropolitana de las áreas verdes, siendo una de ellas el inventario metropolitano, que debe permitir sistematizar, gestionar información y monitorear el estado de dichas áreas en la ciudad. La importancia de este instrumento radica en que la habilitación de nuevas zonas verdes y/o acciones de arborización se establecen en atención de dicho inventario; no obstante, la última actualización fue realizada en el 2010, lo que no permite un proceso de toma de decisiones con información vigente.

4.2.9

La labor de sensibilización y difusión hacia la ciudadanía respecto de la importancia y los beneficios que traen consigo los espacios públicos es fundamental; por lo que, la MML podrá celebrar con la sociedad civil organizada acuerdos que contribuyan a la conservación y mantenimiento de dichos espacios.

4.2.10

La MML deberá promover y aprobar reconocimientos a las organizaciones de vecinos que generen un uso eficiente de los espacios públicos, a través de beneficios tributarios y/o reconocimientos cívicos que permitan involucrar a la población en la gestión de la ciudad.

4.3

HACIA UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA TODOS

Lima es una ciudad dispersa, lo que resulta menos sostenible que una ciudad compacta, ya que se traduce en mayor congestión vehicular, viajes que se realizan en tiempos más largos, generándose a su vez un mayor costo de la prestación de servicios públicos, contaminación ambiental, entre otros. Ante ello, uno de los mayores retos del planeamiento urbano es promover que Lima Metropolitana se convierta en una ciudad compacta lo que significa que crezca verticalmente y posea un sistema de transporte que facilite las transferencias y promueva los medios más eficientes y menos contaminantes (Alegre 2016; 15).

Ante ello, con la finalidad de combatir los efectos de una ciudad dispersa como Lima y reducir la dependencia del transporte privado, nace el modelo denominado Transit Oriented Development (Desarrollo Orientado al Transporte, TOD por sus siglas en inglés), mediante el cual se busca crear una estrategia de desarrollo urbano en donde el caminar, usar la bicicleta y el transporte colectivo sean los pilares sobre los que se genere el desarrollo de las ciudades. Sin embargo, para que estas alternativas de transporte funcionen efectivamente y se conviertan en nuestra principal forma de movilidad, la

infraestructura de las ciudades debe cumplir ciertas condiciones mínimas que permitan una movilidad alternativa viable, inclusiva y segura para todos y todas.

Actualmente, es evidente la falta de conectividad de la infraestructura vial con otros medios de movilidad sostenibles y alternativos, así como la necesidad de mejorar la calidad de los servicios públicos de transporte. Por ello, la MML tiene un reto importante para transformar el sistema de transporte público y el tránsito del transporte privado. A continuación formulamos una serie de propuestas que pueden contribuir a iniciar el proceso de construcción de una Lima organizada y eficiente en materia de transporte. Estas recomendaciones deben considerar la propuesta de ley que se viene discutiendo sobre la aprobación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

☑ PROPUESTAS DE POLÍTICA

4.3.1

Considerando que el transporte colectivo consume mucho menos espacio que el automóvil privado para movilizar el mismo número de personas, se requiere establecer prioridades para su tránsito. Eso significa disponer carriles exclusivos para este tipo de transporte.

4.3.2

Gracias al sistema de transporte público rápido masivo, el tránsito es más fluido y existen más conexiones entre distintas partes de la ciudad. Algunos ejemplos de estas modalidades son el Tren Eléctrico, el Metropolitano, la Línea Amarilla, entre otros. En ese sentido, la MML deberá seguir repotenciando este sistema mejorando la calidad del servicio, el mantenimiento continuo de la infraestructura vial y de los medios de transporte; y ampliando la cobertura del sistema.

4.3.3

El otorgamiento de las autorizaciones a cargo de la MML para la ampliación de la flota vehicular de transporte público debe otorgarse solo en aquellos casos en los que haya una modificación, ampliación de la ruta o cuando exista un estudio de demanda que así lo justifique. Asimismo, debe considerarse que dicha ampliación debe darse para

aquellas empresas que cumplan con sus obligaciones con la SAT (pago de papeletas), sus obligaciones laborales y de seguridad, entre otras.

4.3.4

Considerando que el tráfico puede intensificarse por la carga y descarga de mercancías en la vía pública, se requiere gestionar pautas sobre la movilidad de una manera planificada, lo que involucra regular una serie de aspectos y promover la colaboración con los distribuidores de dichas mercancías. Por ejemplo, en función de las características comerciales, zonificación, así como del tipo de vehículo, se debe regular horarios específicos para la entrega de las mercancías, la creación de zonas específicas en las calles para la carga y descarga de los productos, el tiempo de permanencia en las zonas autorizadas, así como el establecimiento de un sistema de fiscalización municipal que vele por el cumplimiento de las regulaciones.

4.3.5

Explorar la posibilidad de establecer restricciones de acceso de vehículos al Centro Histórico de Lima durante horarios de alto tráfico.

4.3.6

El orden del tránsito es esencial debido a que contribuye con la disminución de emisiones, otorga calidad de vida y brinda seguridad en la ciudad. En ese sentido, la MML debe incorporar métodos de ordenamiento vehicular como, por ejemplo, la sincronización de semáforos en las principales avenidas y calles de la ciudad, así como en las más transitadas.

4.3.7

Se percibe que la contaminación del aire en la ciudad metropolitana es generada, principalmente¹¹, por las emisiones de los vehículos de transporte, los cuales se han duplicado en los últimos años en el Perú. La MML puede aportar a mantener un parque automotriz limpio y seguro mediante la creación de programas de incentivos para el chatarreo de automóviles antiguos.

4.3.8

Un reto de la MML es lograr la pacificación del tránsito que busca interiorizar que peatones y bicicletas son elementos prioritarios en la ciudad y no el automóvil privado. Entre las acciones que se puede realizar se tiene, por ejemplo, el disminuir la velocidad de circulación en áreas urbanas, de modo que sea más seguro la convivencia de peatones, bicicletas y automóviles. Otro tipo de acciones son la construcción de elementos sobre la calzada (rompemuelles o similares), el diseño de itinerarios sinuosos para los automóviles y la disminución del ancho de calzadas, que

finalmente buscan disminuir la velocidad por cuestiones físicas. Este ha sido el caso de la Municipalidad Distrital de San Isidro por ejemplo en la avenida Libertadores.

4.3.9

Se requiere aprobar un instrumento de planeamiento que integre todas las medidas y actuaciones para el fomento de la bicicleta, que considere lineamientos mínimos que busquen la coherencia en el diseño de la red de vías para ciclistas, así como también medidas para la promoción de las bicicletas como, por ejemplo, el estacionamiento para bicicletas y criterios de actuación en la planificación y en los proyectos para integrar la bicicleta en la vida urbana.

4.3.10

A fin de promover el uso de otras modalidades de transporte, es esencial desarrollar infraestructura que contribuya a la conexión de la ciudad, como ciclovías interconectadas, mantenimientos de veredas para los peatones, entre otros. De manera que también se promueva el uso de transporte sostenible y alternativo. Así se aporta al descongestionamiento de las vías y a la reducción de emisiones contaminantes de los vehículos motorizados, pero sobre todo se establece políticas que priorizan a los peatones y a los ciclistas sobre el automóvil privado.

11 Según resultados de la VIII Informe de Percepción sobre calidad de vida de Lima Como Vamos.

4.3.11

Dar cumplimiento a lo establecido en la Ordenanza N° 1851 de la MML que promueve la movilidad sostenible y eficiente a través de la recuperación y uso de espacios públicos para el transporte no motorizado en bicicleta, a través de la creación de más programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos en distintas partes de la ciudad, previa coordinación con las municipalidades distritales, las cuales confluirían en un sistema de transporte integrado.

4.3.12

Implementar sistemas de bicicletas públicas, de alquiler barato o gratuitas que sean puestas a disposición de los ciudadanos por medio de un sistema de registro en las municipalidades, como se ha venido desarrollado en los distritos de San Borja y San Isidro. Las bicicletas se pueden tomar en un lugar de la ciudad y se pueden dejar en otro, por lo que el sistema resulta útil para quienes no tienen posibilidad de tener una bicicleta o de llevarla hasta los lugares donde necesitan desplazarse.

4.3.13

Es necesario contar con zonas de parqueo exclusivo para bicicletas en concordancia con la Ordenanza N° 612 de la MML, de manera que los locales destinados al estacionamiento de vehículos, centros laborales y educativos tanto públicos como privados y centros comerciales destinen el 5% de su área total para la creación de dichos espacios. Incluso, actualmente el Metropolitano y el Metro han colocado en algunas de sus estaciones un espacio de estacionamiento exclusivo para bicicletas.

4.3.14

Promover la intermodalidad, es decir la combinación de la bicicleta y el transporte colectivo sobre todo cuando nos encontramos ante desplazamientos de medio y largo recorrido. Para ello, se requiere el acceso de las bicicletas a los diferentes medios de transporte público, lo que daría un impulso para incentivar el uso de este medio de transporte.

4.3.15

La cultura vial es de suma importancia en la ciudad a fin de contar con un ambiente armónico y seguro entre peatones, conductores y ciclistas. Por ello, es prioritario fomentar la cultura vial a través de programas de capacitación y charlas, estrategias de difusión de buenas prácticas y normas sociales adecuadas que deben seguir los actores de la ciudad para convivir con seguridad.

BIBLIOGRAFÍA

ACTUALIDAD AMBIENTAL

2018 "Entrevista a Isabel Calle". En *Actualidad Ambiental*. Lima, 26 de febrero de 2018. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

<http://www.actualidadambiental.pe/?p=48734>

AGENCIA ANDINA

2011 "La Molina inaugura planta de producción que convierte maleza en abono". Lima, 24 de octubre de 2011. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

<https://andina.pe/agencia/noticia-la-molina-inaugura-planta-produccion-convierte-maleza-abono-383392.aspx>

ALEGRE, Mariana

2016 "*Transporte Urbano: ¿Cómo resolver la movilidad en Lima y Callao?*". Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social. Consulta: 25 de setiembre de 2018

http://www.cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/dp_transporte_urbano_sep.pdf

CÁRDENAS, Gerardo

2018 "La ciudad y la basura". En *RPP Noticias*. Lima, 05 de junio de 2018. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

<https://rpp.pe/lima/actualidad/la-ciudad-y-la-basura-lima-retrocede-en-la-lucha-por-controlar-sus-residuos-solidos-noticia-1114285>

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (Cepal)

2018 *Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América 2016-2036*.

CORONADO, Francisco

2015 *Indicadores de sostenibilidad en ciudades y la competitividad*. CENTRUM PUCP. Lima. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

http://vcentrum.pucp.edu.pe/investigacion/wps/pdf/CECYM_WP2015-07-0006.pdf

DIARIO LA REPÚBLICA

2018 "Entrevista a Giuliana Becerra". En *La República*. Lima, 8 de mayo de 2018. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

<https://larepublica.pe/sociedad/1239008-99-basura-plastica-genera-pais-recicla>

2018 "Sólo Lima y Callao generan 886 toneladas de basura plástica al día". En *La República*. Lima, 6 de mayo de 2018. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

<https://larepublica.pe/sociedad/1238039-lima-callao-generan-886-toneladas-basura-plastica-dia>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA (INEI)

2017 *Estadísticas Municipales 2016*. Lima. Consulta: 25 de setiembre de 2018.

https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1417/libro.pdf

MINISTERIO DEL AMBIENTE (Minam)

Nueva ley de residuos sólidos. Lima. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

<http://www.minam.gob.pe/calidadambiental/nueva-ley-de-residuos-solidos/>

2015 *Sexto informe anual de residuos sólidos municipales y no municipales*. Lima. Consulta: 19 de setiembre de 2018

<http://redrrss.minam.gob.pe/material/20160328155703.pdf>

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA (MML)

Lima. Consulta: 25 de setiembre de 2018.

<http://www.munlima.gob.pe/lima>

2014 Plan Integral de Gestión Ambiental de Residuos Sólidos de la provincia de Lima 2015-2025. Consulta: 25 de setiembre de 2018.

<http://siar.minam.gob.pe/sialtocache/download/file/50924>

LIMA COMO VAMOS

2017 *VII Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao*. Lima. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2017/04/EncuestaLimaC%C3%B3moVamos_2016.pdf

2017 *Evaluando la gestión en Lima y Callao: VII informe de resultados sobre calidad de vida en Lima y Callao*. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

<http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2017/10/InformeGestion2016.pdf>

2018 *VIII Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao*. Lima. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2018/03/EncuestaLimaC%C3%B3moVamos_2017.pdf

ORGANISMO DE EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN AMBIENTAL (OEFA)

2018 *Reporte estadístico – I trimestre 2018*. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

http://www.oefa.gob.pe/?wpfb_dl=27620

ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICO (OCDE)

2016 *Evaluaciones del desempeño ambiental Perú. Santiago de Chile*. Consulta: 25 de setiembre de 2018.

<https://www.oecd.org/environment/country-reviews/16-00313%20Evaluacion%20desempeno-Peru-WEB.pdf>

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU)

2015 *Temas hábitat III. 11. Espacios públicos*. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

http://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-11_Public_Space-SP.pdf

PARKER, Laura

2018 "We made plastic. We depend on it. Now we're drowning in it". En *National Geographic*. Consulta: 25 de setiembre de 2018.

<https://www.nationalgeographic.com/magazine/2018/06/plastic-planet-waste-pollution-trash-crisis/>

PUBLIMETRO

2016 "Se abre la planta de reciclaje más grande de la capital". En *Publimetro*. Lima, 26 de julio de 2016. Consulta: 19 de setiembre de 2018.

<https://publimetro.pe/actualidad/noticia-se-abre-planta-reciclaje-mas-grande-capital-48553>

POSADA, Carlos

2018 "Aumento continuo del parque automotor, un problema que urge solucionar". *Comercio Exterior*. Consulta: 25 de setiembre de 2018.

https://www.camaralima.org.pe/repositorioaps/0/0/par/r816_3/comercio%20exterior.pdf

RADIO PROGRAMAS DEL PERÚ (RPP)

2017 "Lima tiene un déficit de 56 millones de metros cuadrados en áreas verdes". En *RPP Noticias*. Lima, 12 de enero de 2017. Consulta: 25 de setiembre de 2018.

<https://rpp.pe/data/lima-tiene-un-deficit-de-61-millones-de-metros-cuadrados-en-areas-verdes-noticia-1021931>

2018 "Entrevista a Marcos Alegre". En *RPP Noticias*. Lima, 04 de mayo de 2018. Consulta: 25 de setiembre de 2018.

<https://rpp.pe/lima/actualidad/una-bolsa-de-plastico-tarda-cerca-de-400-anos-en-descomponerse-noticia-1120697>

VIVAS, Fabiola

2009 "El espacio público como parte del sistema de lugares en tres casos de estudio". Mérida, 2009, Vol. 19, número 54, pp. 11 – 34. Consulta: 25 de setiembre de 2018.

<http://www.redalyc.org/pdf/705/70513208003.pdf>



Parque de las aguas,
Lima.



ISBN: 978-612-4261-38-1



9 786124 261381