

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

ESCUELA DE POSGRADO



TITULO DE LA TESIS

“FORMULACION DE POLITICAS PUBLICAS DE SEGURIDAD VIAL
REFERIDOS A TRANSPORTES ALTERNATIVOS(MOTOS Y
BICICLETAS). RECOMENDACIONES PARA LA GESTION LOCAL”

Tesis para optar el grado de Magíster en “CIENCIA POLITICA Y
GOBIERNO CON MENCIÓN EN POLITICAS PUBLICAS Y GESTION
PUBLICA”

AUTOR

MARLON ALBERTO FLORES PONCE

ASESOR

Dra. JESSICA VIOLETA BENSA MORALES

JURADO

Dra. Rocío del Pilar VERASTEGUI LEDESMA

Dra. Jessica Violeta BENSA MORALES

Dra. Sofía Isabel VIZCARRA CASTILLO

LIMA – PERÚ

2014

INDICE

Carátula	
Índice	
INTRODUCCION	4-5
CAPITULO I.- 1. MARCO TEORICO	6
1.1. EL PROBLEMA PUBLICO Y LA SEGURIDAD	6
1.1.1. Definición del Problema Público	6
1.1.2. Definición de Seguridad	7
1.1.3. La Seguridad como problema público	7
1.1.4. Rol del Estado en la provisión de seguridad	8
1.2. POLITICAS PUBLICAS Y SEGURIDAD	9
1.2.1. Definición de política pública	9
1.2.2. Objeto de la política pública: Resolver problemas públicas	10
1.2.3. La Seguridad como objeto de la política pública	11
1.2.4. Etapas de una política pública	12
1.2.4.1. Formulación de una política pública	13
i) El olvido teórico de la elaboración de la política	13
ii) En busca de la noción de política	14
iii) Noción descriptiva de la política	14
iv) El concepto teórico de la política	15
v) El análisis y la decisión de las políticas	16
vi) Las dos corrientes del análisis: Racionalismo e incrementalismo	16
vii) Etapas para la formulación de las políticas públicas	20
	22
CAPITULO II.- 2. METODOLOGIA	23
2.1. Preguntas secundarias	25
2.2. Objetivos	25
2.3. Hipótesis	26
2.4. Cuadro de correlación	26
CAPITULO III.- 3. HALLAZGOS DEL TRABAJO DE CAMPO	28
3.1. Estado-Cuestión.- Seguridad vial como política pública para transporte alternativo(Motos y bicicletas). Gestión Municipal.	28

3.1.1. Caracterización del caso como problema público de seguridad vial	28
3.1.2. Políticas existentes en materia de seguridad vial para transporte alternativo(Motos y bicicletas).	29
3.1.3. Limitaciones de la política a ser estudiada	31
3.1.4. Efectos de los problemas existentes en la dinámica del problema público	32
3.1.5. El Transporte alternativo.- Antecedentes en Europa y Asia	33
3.1.6. Transporte alternativo.- Antecedentes en América Latina	34
3.1.7. Informe de buenas prácticas en otros Países	36
3.1.8. Beneficios del uso de la bicicleta como transporte alternativo	45
3.1.9. Infraestructura vial para Transporte alternativo motorizado y no Motorizado en Lima Metropolitana-Estado actual	49
3.2. Normatividad	52
3.2.1. Normatividad general	52
3.2.2. Normatividad específica	53
3.3. Descripción y análisis de hallazgos	53
3.3.1. Respecto al Objetivo 1	54
3.3.2. Respecto al Objetivo 2	56
3.3.3. Respecto al Objetivo 3	58
3.3.4. Cuadro demostrativo de entrevistas por objetivos	59
 CAPITULO IV.- 4. ANALISIS	 64
 CAPITULO IV.- 5. CONCLUSIONES	 68
 CAPITULO V.- 6. RECOMENDACIONES	 70
 ANEXOS	 83
 PANEAUX FOTOGRAFICO DE LAS CICLOVIAS EN LIMA Y CALLAO Anexos 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07	 94
 RED DE CICLOVIAS EN LIMA Y CALLAO Anexos 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20	
 BIBLIOGRAFIA	 95
	97

INTRODUCCION

Perú tiene uno de los Estados más disfuncionales de América Latina. Lima y sus ciudades principales carecen de una Infraestructura vial adecuada que permita albergar un incesante incremento de su parque automotor; sus diferentes arterias, troncales y avenidas, son utilizadas por vehículos motorizados, motorizados individuales y no motorizados; vías seguras y exclusivas para vehículos menores son escasas o no existen. El problema guarda relación con la 19 y 21 Política de Estado del Acuerdo Nacional, Competitividad del País: Desarrollo sostenible y gestión ambiental. Desarrollo en Infraestructura. Asimismo con la 7ma. Política de Estado “Seguridad Ciudadana” uso pacífico de las VIAS y espacios PUBLICOS.

El transporte público urbano de pasajeros en Lima es caótico, insalubre y contaminante, del mismo modo en otras ciudades principales del Perú; una alternativa de transporte serian vehículos no motorizados como bicicletas, triciclos o vehículos motorizados individuales(motos), pero es necesario contar con una infraestructura de seguridad vial segura y exclusiva.

El transporte motorizado de pasajeros en Lima y otras ciudades del Perú es desordenado, se carece de vías bien diseñadas, suficientes para albergar al parque automotor, lo que crea demasiada congestión, dando lugar a que los trabajadores lleguen tarde a sus centros de trabajo o estudio, desperdiándose tiempo, dinero y horas-hombre en el desarrollo productivo del Estado.

El presente tema de investigación está referido a la importancia de los sistemas viales para transporte alternativo(Motos y bicicletas) así como presentar recomendaciones para la Gestión local-Municipal.

La investigación se circunscribe al área de Lima Metropolitana en el periodo comprendido entre el año 2011 y 2013.

Mi tema de investigación es importante porque permitirá afianzar, promover y desarrollar el transporte alternativo individual motorizado y no motorizado de personas, contribuyendo a la reducción de los efectos contaminantes del transporte motorizado y ahorrar tiempo en sus desplazamientos. Además de reducir la siniestralidad en los incidentes de tránsito con el consiguiente ahorro de pérdida de vidas humanas y costos en servicios de salud pública para el Estado.

La Policía Nacional del Perú dentro de sus especialidades funcionales cuenta con Personal especializado en labores de tránsito y seguridad vial, mi investigación logrará contribuir al ordenamiento del Transporte motorizado urbano de pasajeros que como sabemos es desordenado, caótico e inseguro.

Por lo tanto, la pregunta central que vamos a responder es: ¿Cuál es la importancia de la infraestructura vial para la regulación de transportes alternativos(motos y bicicletas)? Recomendaciones para la Gestión local del Señor Alcalde Provincial de la ciudad de Lima Metropolitana en el periodo comprendido 2015-2018. Y mi Objetivo central será “Comprender la importancia de la infraestructura vial para la regulación de transportes alternativos(motos y bicicletas)”. Recomendaciones para la Gestión del Señor Alcalde Provincial de la ciudad de Lima Metropolitana, en el periodo comprendido 2015-2018.



CAPITULO I

1. MARCO TEORICO

1.1. EL PROBLEMA PUBLICO Y LA SEGURIDAD

1.1.1. DEFINICION DE PROBLEMA PUBLICO

“Un problema público es cuando existe una carencia, escasez, demanda, necesidad, interés aspiración en la sociedad y cuando los funcionarios públicos califican esa situación como problemática. Asimismo cuando el Estado interviene en un determinado caso y los ciudadanos tienen la idea de que las cosas no marchan bien o como debería ser, constituyéndose en un foco de atención siendo inespecífica para entenderla” (Olovarría 2007).

“Definir un problema público siempre resulta difícil precisarlo con claridad, el procedimiento haya que repetirlo varias veces hasta que se consiga una definición que establezca con exactitud cual es la situación real, del análisis, entendimiento empírico y conceptual que se tenga del problema se logrará que la definición evolucione. Es la primera etapa en una política pública un paso crucial, razonablemente para terminar el proyecto, sentido de gerencia y dirección para conseguir indicios, evidencias e informaciones”(Eugene Bardach 1998).

“Es saber que dificultades aquejan a la sociedad y afectan a las personas, quienes aspiran que esa situación real cambie por una mejor, asumiendo los riesgos de ese cambio, para lo cual debe existir acuerdos, compromisos, solidaridad e interés en los ciudadanos para definir esos sufrimientos como situación problemática”(Kaufmann Geir 1996).

El problema público es una situación que afecta, que es foco de atención, una necesidad, una carencia, una aspiración, intereses, deseos de toda la sociedad que es necesario identificar a fin de cambiar una situación existente en una situación deseada; Ejemplo, la sensación de inseguridad en Lima se encuentra en un 70%, eso significa que de tres personas, dos se sientan inseguras, esta situación que se vive se constituye en un problema público que es necesario solucionar.

1.1.2. DEFINICION DE SEGURIDAD

“Cuando deseamos definir la seguridad en un sentido lato, se establece a una situación o un contexto libre de riesgos que va desde un análisis de la política internacional para cautelar la defensa exterior del Estado que es vital defender, hasta un sentido mínimo cuando se refiere a la defensa de la persona humana, en salvaguarda de sus libertades fundamentales, de su integridad y de su propia vida”(Buzan Barry 1998).

“Seguridad se define como una forma de proteger de las amenazas, riesgos, peligros presentes y futuros, de tal forma que el ser humano tenga plena capacidad de libertad y acción, sin miedos ni temores para su plena realización como persona humana. La seguridad de la persona o individuo humano comprende tres libertades: La libertad del temor, la libertad de la carencia y la libertad para vivir con decencia”(NN.UU. 2010).

“La seguridad sostenible a largo plazo mezcla tres factores, preconizado por el Center for American Progress(CAP): Seguridad del Estado, capacidad de proteger y defender a la Nación; Seguridad humana, bienestar y protección de los individuos y Seguridad comunitaria centralizado en las necesidades, intereses y aspiraciones de todos sus miembros para conseguir el bienestar general”(IEEE 2011).

Seguridad es una situación que después de haber adoptado una serie de medidas, acciones, previsiones y otros estamos en condiciones de afirmar que se han eliminado o por lo menos reducido riesgos evidentes y encubiertos, generando un clima de paz, tranquilidad y sosiego que permite a las personas desenvolverse con normalidad, tanto en su vida pública como privada.

1.1.3. LA SEGURIDAD COMO PROBLEMA PUBLICO

“La seguridad como problema público focaliza su atención en el bien común donde se deben dar las condiciones para que los individuos realicen sus actividades diarias con la tranquilidad y confianza de que su vida, su patrimonio y otros bienes jurídicos tutelados estén exentos de todo peligro, daño o riesgo. Ante una cruda realidad de que el Estado no cumple o cumple a medias con una de sus principales funciones, aunque sea mínimamente, la de

proporcionar seguridad a sus ciudadanos, todos tendrán que centrar gran parte de sus esfuerzos, en la defensa de estos derechos legítimos”(Gonzales 2012).

“Cuando las instituciones y organizaciones del Estado no funcionan cualquier cosa puede suceder, si el Estado no responde a las nuevas y cambiantes necesidades de vigilancia, protección y seguridad; falta de políticas públicas de protección y seguridad estables y continuas, ausencia de profesionalismo en la gestión de la seguridad; ausencia de un liderazgo ciudadano, así como una división importante entre lo que se llama seguridad y acción policial. Los policías deben ser seleccionados con ciertos estándares de eficiencia y competitividad, sometidos a duros exámenes de eficiencia y eficacia apropiada, capacitados, bajo control permanente, siendo evaluados y monitoreados constantemente, remuneraciones y condiciones adecuadas dentro de la organización de un Estado democrático”(MISPA CHILE 2007).

“América Latina se viene transformando en un continente cada vez más violento del mundo, así como también el más desigual, el aumento de la criminalidad, la delincuencia y las protestas sociales son vistos como problemas públicos ¿Cómo afecta esto a la democracia y que se está haciendo para enfrentar el problema”(Latinobarómetro 2012).

Tener la confianza de que estamos exentos de riesgos, peligros, daños o situaciones que afecten nuestra vida, integridad física, bienes jurídicos protegidos es algo que se quiere o desea alcanzar, ya sea en nuestros desplazamientos a nuestro centro de trabajo, escuela, universidad, tanto en nuestra vida pública y privada; lograrlo es una aspiración que la comunidad nacional desea lograrlo y se genere un ambiente de paz, tranquilidad y sosiego, las instituciones y organismos estatales encargadas del orden y seguridad tienen la obligación de hacerlo con el fin de buscar el bien común.

1.1.4. ROL DEL ESTADO EN LA PROVISION DE SEGURIDAD

“El Estado como parte de sus funciones tiene un rol importante en la provisión de seguridad, en caso de un Estado frágil, mínimamente debe proporcionar a su población algunos servicios públicos, entre ellos orden y seguridad”(Douglas Ramirez 2006).

“Una política exterior del Estado Japonés es proteger a las personas no interesa su nacionalidad, un slogan del Estado nipón establece: “Si Japón protege a las personas se protege asimismo”. Este suministro de seguridad del Estado a las personas le permite manejar políticas orientadas a la defensa de los Derechos humanos”(García 2007).

“El Estado tiene que ir variando su política de seguridad, de una seguridad de Estado a una Seguridad humana, el desarrollo de las tecnologías de la información y del INTERNET es vertiginoso que crece diariamente, las personas se comunican a través de estos medios, debilitando las fronteras nacionales de los países, estamos en la era de la globalización, debido a ello las personas se desplazan por todo el mundo se vuelven cosmopolitas en consecuencia el rol del estado en provisión de seguridad debe estar dirigida hacia los seres humanos”(Juan Fernandez 2005).

Todo Estado tiene funciones mínimas que debe cumplir, de lo contrario su existencia no tendría razón de ser; entre estas funciones se encuentra, el orden y la seguridad, el rol del Estado en la provisión de seguridad es vital para la existencia misma del Estado; no se concibe un Estado sin cuerpos de seguridad, no necesariamente ejércitos ni Fuerzas Armadas ante la posibilidad de conflictos bélicos con otros Estados, sino cuerpos representativos del Estado-Nación que garantice la existencia política y jurídica del Estado.

1.2. POLITICAS PUBLICAS Y LA SEGURIDAD

1.2.1. DEFINICION DE POLITICA PUBLICA

“Las políticas públicas son aquellas en las que convergen el Estado y la sociedad, esto permite definir que “no todo lo estatal es necesariamente público, ni que todo lo social es público”; “luego las políticas públicas se ubican en la intersección de lo estatal con lo social”(Emilio Craglia, 2004),(Vargas 2004).

“Es el conjunto de acciones u omisiones que manifiestan una determinada modalidad de intervención del Estado en relación a una cuestión, que concita el interés, la atención y movilización de otros actores del tejido social, que expresa necesidades y demandas, los actores interesados instalan el tema en la agenda, a

partir de ese momento se convierte en política”(O’Donnel, 1984), (Santiago 2005).

“Se define a la política pública como un conjunto de decisiones que se traducen en acciones estratégicamente seleccionadas dentro de un conjunto de alternativas, conforme a una jerarquía de valores y preferencia de los interesados. Su dimensión es pública por el tamaño del agregado social sobre el cual inciden pero sobre todo por su carácter imperativo, siendo éste revestido de autoridad legítima y soberana del poder público”(María Das Gracias Rua, 1997), (Molina, 2002).

Las políticas públicas se pueden definir como un conjunto de acciones e inacciones en un determinado espacio geográfico de un Estado por problemas públicos a partir de una decisión de cualquier nivel gubernamental. Las políticas públicas deben ser viables y no impuestas, buscando un equilibrio entre la viabilidad y el consenso; en el diseño de una política pública se debe tomar en cuenta necesariamente como punto de inicio: La definición del problema público, señalando con mucha claridad que es lo que se quiere lograr; colocar el problema público en la agenda y hacer un cuidadoso análisis de involucrados, bajo la siguiente premisa “a mayor cantidad de involucrados existen mayores probabilidades de fracaso”(Eugene Bardach 1998).

1.2.2. OBJETO DE LA POLITICA PUBLICA: RESOLVER PROBLEMAS PUBLICOS

“El establecimiento de metas y objetivos con el fin de resolver problemas públicos es de vital importancia para diseñar una política pública, partiendo de una situación existente a una situación deseada. Los objetivos constituyen el elemento central en la acción pública dan un sentido de propósito y de dirección a una organización, en la práctica surgen numerosas dificultades a la hora de identificar los objetivos para el desarrollo futuro”(Delgado, 2009).

“A donde queremos llegar es lo primero que debemos plantear en el diseño de una Política pública, explicando con claridad lo que queremos lograr y de esta manera explicar lo que queremos evaluar que sería el objetivo final, estableciendo objetivos intermedios, objetivos operativos, actividades y tareas con los

insumos y costos que ello demande para lograr transformar una situación existente en una situación deseada”(Mokate, 2003).

“Construcción de alternativas, quiere decir algo como “Opciones de política”, o “cursos de acción” alternativas o las diferentes “estrategias de intervención para solucionar o mitigar el problema”(Bardach, 1998).

Los problemas sociales siempre son los más complejos de definir ya que se trabaja con seres humanos, y el ser humano es un personaje muy complejo y difícil de entender. Un problema público resulta muy difícil definirlo ya que cada ciudadano tiene un interés particular o previsto que es visto de diferentes maneras por los involucrados. Un analista de políticas públicas, su trabajo consiste en ayudar a un funcionario con poder de decisión(decisor) a que tome adecuadas decisiones, conocer con anticipación el grado de impacto en la población y su adaptación progresiva a dicha política.

1.2.3. LA SEGURIDAD COMO OBJETO DE LA POLITICA PUBLICA

“En materia de seguridad pública el proceso gubernamental consiste en: (1) la identificación de un conjunto de problemáticas y su incorporación a la agenda pública. (2) El diseño, implementación, gestión y evaluación de las políticas y estrategias tendientes a prevenir y conjurar los eventos inscritos en aquellas problemáticas y (3) La aplicación de medidas y acciones instrumentales para desarrollar todo ello”(PNUD/ILSED, 2005).

“De acuerdo al PNUD, es el conjunto de intervenciones públicas llevadas a cabo por diferentes actores estatales y sociales(públicos y privados) a los efectos de abordar y resolver aquellos riesgos y conflictos de carácter violento que lesionen los derechos y libertades de las personas en un determinado ámbito espacio-temporal. Es una política de control de la violencia y el delito mediante la prevención y la investigación administrativa de los mismos y la persecución penal de los responsables”(Cardoza 2010).

“Es política del Estado Peruano dentro del acuerdo nacional LA ERRADICACION DE LA VIOLENCIA, FORTALECIMIENTO DEL CIVISMO Y LA SEGURIDAD CIUDADANA, en ese ámbito la

seguridad ciudadana tiene por objeto la prevención de los delitos y la faltas derechos a los cuales son titulares los miembros de una sociedad de tal forma que puedan desenvolverse en su vida cotidiana con el menor número de amenazas a su integridad personal, sus derechos cívicos y el goce de sus bienes”(Blume 2010).

La sensación de inseguridad que se vive no solo en la ciudad de Lima, sino en muchas ciudades del Perú es alarmante, el setenta por cientos de los peruanos se sienten inseguros, las estadísticas así lo demuestran, la delincuencia, la violencia, la criminalidad se incrementan diariamente, el Estado tiene que hacer algo para frenar, limitar, neutralizar e impedir que continúe esta escalada de violencia que afecta a todos los peruanos. Si a esto le agregamos los siniestros o accidentes de tránsito que ya se está convirtiendo en una epidemia, como la segunda causa de muerte en la población, debemos todos preocuparnos por materializar políticas públicas de largo aliento que permitan la convivencia y el uso pacífico de las vías y espacios públicos. Manos a la obra el pueblo, los ciudadanos así lo exigen, las autoridades elegidas en elecciones libres y democráticas tienen la obligación de enfrentar este problema público que está sumiendo en la desesperanza, la desilusión, la nostalgia y la tristeza de muchas familias peruanas que se sienten impotentes cuando un ser querido muere como consecuencia de la delincuencia o en un siniestro de tránsito por culpa de algún irresponsable conductor.

1.2.4. ETAPAS DE UNA POLITICA PUBLICA

“Son cinco etapas:1. Detección, filtración y definición del problema público; 2. Identificación o generación de alternativas; 3. Elección de la mejor alternativa; 4. Estrategia de implementación de la política pública; 5. Monitoreo y evaluación de la Política pública”(Molina, 2000).

“Las fases o etapas de las políticas públicas son: 1. Incorporación de problemáticas en la agenda pública; 2. Formulación de un problema objeto de la política pública; 3. Determinación de la solución al problema entre distintas alternativas; 4. Explicitación de la Política pública; 5. Implementación y ejecución de la política

pública y 6. Seguimiento y evaluación de la Política pública”(Rieutord, 2009).

1.2.4.1. FORMULACION DE UNA POLITICA PUBLICA

“Formular las políticas relacionando unas con otras ha sido poco estudiado. Administrar un Estado es seleccionar valores, criterios, objetivos, medios, rutas estratégicas de acción, actores, procedimientos, tiempos e instrumental”(Aguilar: 1995).

FASES O ETAPAS DE UNA POLITICA PUBLICA



i) EL OLVIDO TEORICO DE LA ELABORACION DE LA POLITICA

“Primero debe estudiarse la política antes que las políticas, es decir el sistema imperante y singularmente el proceso de decisión puesto en práctica; que toman en cuenta la estructura económica, el conflicto de clases, el inter-juego de los grupos de interés, el

comportamiento del entorno social o cultural. Estudiar la política más que las políticas implica estudiar el sistema político de manera integral en lugar del proceso como se adopta la decisión particular con una mayor atención al proceso de producción del consenso (proceso electoral, grupos de interés, competencia partidaria, conflictos y cambios sociales). En este contexto se debe volver la mirada hacia las relaciones de producción, descubrir el tipo de dominio de clase; todo ello converge en la visión dicotómica por la que los políticos deciden y los administradores ejecutan. Los administradores solo se limitan a ejecutar lo decidido no a cuestionar la decisión ni saber cómo se llegó a tomar tal decisión. Entonces no tiene porque existir una ciencia de políticas si la DECISION estaba condicionada de antemano. La formulación de las políticas está subordinada a la política. En contraste, parece que la decisión de las políticas comienzan a colocarse en el centro de la teoría política y administrativa. Las políticas se han vuelto un lugar densamente administrativo, se requiere cada vez más información confiable, conocimiento especializado, cálculos precisos de costos y consecuencias para decisiones que se adoptan casi siempre en condiciones de riesgo y bajo escasez. Sin el soporte de un riguroso ejercicio lógico, científico y técnico, las decisiones de gobierno podrían caer en peores equivocaciones, dispendios, imprevisiones, que por la magnitud de su impacto acarrearían males y sufrimientos sociales” (Aguilar: 1995).

ii) **EN BUSCA DE LA NOCION DE POLITICA**

“Define la política en dos tipos: Descriptivo y Teórico; En lo primero se centra en la DECISION y en lo segundo a la TEORÍA POLITOLOGICA” (Aguilar: 1995).

iii) **NOCION DESCRIPTIVA DE LA POLITICA**

“En la definición descriptiva de la política se reconoce su aspecto institucional es decir la DECISION DE UNA AUTORIDAD LEGITIMA. La política es una categoría analítica. La política existe por interrogación de los fenómenos políticos” (Hecló, 1972; 85).

“La política puede denotar varias cosas: un campo de actividad gubernamental, un propósito general, una situación social deseada y propuesta de acción específica” (Joan Subirats (1989); Hogwood-Gunn (1984)).

“Una mirada a las definiciones de política arroja los siguientes componentes comunes: Institucional, decisorio, conductual y causal”(Aguilar:1995).

“Reglamentos y programas gubernamentales, considerados individualmente o en su conjunto constituyen los productos de las decisiones de autoridad de un sistema político. Por política suele entenderse un conjunto o secuencia de decisiones más que una decisión singular acerca de una acción de gobierno particular. La política es entonces un proceso, un “curso de acción”(Anderson, 1984:3), que involucra todo un conjunto complejo de decisores y operadores, más que una decisión singular, suprema e instantánea. Una política no es sólo una decisión(Ejemplo, la decisión de no actuar). Es ante todo acción, un conjunto de acciones con actores políticos y sociales, más allá de sus intenciones, estrategia de acción colectiva en función de objetivos determinados; La política es en suma: a) El diseño de una acción colectiva intencional; b) El curso que efectivamente toma la acción como resultado de las muchas decisiones e interacciones que comporta c) Los hechos reales que la acción colectiva produce”(Aguilar: 1995).

iv) **EL CONCEPTO TEORICO DE POLITICA**

“Las políticas públicas supuestamente se elaboran en la intersección entre los poderes estatales y las libertades ciudadanas. El investigador analista construye sus conceptos, hipótesis y procedimientos de prueba como un producto de los ajustes mutuos entre los grupos de interés, hegemonía de las élites(tradicionales o modernizantes), del peso irresistible de las metrópolis sobre las periferias indefensas. La competencia por llegar al gobierno persigue intencionalmente el objetivo de poseer o aumentar la capacidad de conseguir mayores y más permanentes conveniencias y provechos. En efecto tener poder e influencia en las regulaciones y asignaciones de recursos, que toda política implica, es el incentivo y objetivo determinante de la contienda política. Al dictarse una Ley general produce afectados y beneficiados, que regula un determinado campo de acción; el líder deberá sumar fuerzas para que tanto afectados como beneficiados compartan y defiendan los mismos intereses. El enunciado básico sigue siendo que: “las políticas determinan la política”, en el sentido de que las correlaciones de poder, los liderazgos y las autoridades formales decisorias son definidas por la naturaleza de

las cuestiones en disputa. Las políticas deben analizarse a la luz de la teoría administrativa y mas aún de la teoría económica de manera estrictamente racional, en la que decisores y operadores actúen racionalmente maximizando valores y minimizando costos así la política decidida es básicamente UN CURSO DE ACCION EFICIENTE, para la realización de los objetivos perseguidos. Lo deseable debe ser siempre FACTIBLE, el diseño de toda política debe ofrecer la cualidad preciosa de la viabilidad y la efectividad. En esta perspectiva, es más probable que las políticas elegibles sean las “incrementales””.(Aguilar: 1995).

v) EL ANALISIS Y LA DECISION DE LAS POLITICAS

“Tener en cuenta para el análisis y la decisión de las políticas deben ser las relaciones entre RAZON Y POLITICA, entre el análisis y la decisión pública. Dos nociones, una racional y la otra transaccional”(Aguilar: 1995).

vi) LAS DOS CORRIENTES DEL ANALISIS: “RACIONALISMO E INCREMENTALISMO”

“Las políticas públicas pueden ser tal vez las decisiones más complejas y conflictivas. Utilizar herramientas como el análisis costo-beneficio; costo-efectividad; investigación de operaciones; análisis de sistemas; interacción entre fines y medios es fundamental para plantear alternativas de solución a los problemas. El análisis de políticas es una estrategia de solución de problemas o de realización de objetivos según criterios racionales de eficiencia técnica y económica para adoptar una decisión. Casi siempre las decisiones siguen la regla pragmática “salir del atolladero”. “Una política no es algo que acontece de una vez por todas. Es algo que se rehace sin cesar. Elaborar una política es un proceso de aproximaciones sucesivas hacia algunos objetivos deseados, que van cambiando a la luz de nuevas consideraciones”(Lindblom, 1959:86). Se debe también considerar dentro de la corriente racionalista el análisis comparativo entre políticas sucesivas”(Aguilar: 1995).

“El análisis incremental, limitado, comparativo y sucesivo, no ofrece una solución exhaustiva e instantánea del problema público sino un proceso sistemático de intervenciones sucesivas, graduales, experimentales y correctivas, teniendo como referente

de comparación las consecuencias de la política inmediatamente anterior. Propuesta incremental: gobernar y hacer política. El análisis racional de las políticas debe incorporarse a las estrategias de acción colectiva que la sociedad emprende. Un estilo incremental de gobierno es propio de las democracias pluralistas. El incrementalismo es, en el fondo, una estrategia de aprendizaje colectivo en la solución de los problemas públicos, no obstante los intereses se sobreponen a la racionalidad. En política son ineludibles las decisiones fundamentales, estratégicas, respecto de las cuales es impertinente y contraproducente el abordaje incremental, pero insiste a la vez que un análisis debe adaptarse a las situaciones específicas y a la capacidad instalada (tiempo, recursos, apoyo, etc)” (Aguilar: 1995).

Entiendo que las políticas públicas son cursos de acción para convertir una situación real-actual en una situación deseada, comprendo que el deseo de cambiar esa situación actual es porque se percibe como problema público. Son diversos los actores que deben entender que la situación real es un problema público, de lo contrario no sería para todos el mismo problema; Ejemplo, el reordenamiento del tránsito vehicular en Lima; para muchas personas es una necesidad que urgentemente el gobierno nacional, gobierno local o regional debe solucionar. El tránsito es desordenado, caótico, insalubre y contaminante; no se puede vivir así en una de las ciudades más contaminadas del mundo como lo es la capital de Perú, Lima. Reordenar el tránsito significaría, sacar de circulación vehículos con más de diez años de antigüedad, exclusividad de ciertas vías para determinado tipo de transporte, en fin diversas reformas que dieron lugar a que muchas personas, aprovechando la liberalización del transporte hicieron del mismo su medio de subsistencia; para ellos posiblemente la actual situación del transporte en la ciudad de Lima no es un problema público; porque ellos viven del desorden, del caos y la informalidad, formalizarlos los obligaría a cumplir con ciertos compromisos económicos que no están dispuestos a asumir; entonces se debe buscar el consenso para determinar y/o definir el problema público. Sostengo, que antes de estudiar las políticas para el reordenamiento del transporte en la ciudad de Lima, primero debe estudiarse la política económica del País; Toda vez que muchas personas con el cambio del modelo económico a un Sistema neoliberal se refugiaron en el transporte urbano y/o

provincial(Taxistas, Microbuseros, Moto-taxistas, transportistas) como una forma de ganarse el sustento diario, que originó la informalidad actual del transporte; Esta situación real, ¿No fue como consecuencia del cambio del modelo político-económico implantando durante el Gobierno de Alberto Fujimori Fujimori y que hasta ahora continúa, donde las empresas públicas y la naciente industria nacional colapsó, dando lugar a despidos masivos, privatizaciones, concesiones y otros haciendo del País un Estado Ultra liberal? Esta gran masa de trabajadores despedidos no tuvieron otra oportunidad, que recurrir al transporte motorizado. Es por eso que primero se debe estudiar LA POLITICA antes que las POLITICAS, para conocer sus alternancias y oportunidades, luego se estudiarán las políticas que sean factibles y viables bajo un riguroso soporte lógico, científico y técnico que permita a los gobiernos adoptar decisiones con el mínimo margen de error a fin de reducir males y sufrimientos sociales.

“La formulación del problema que va a ser objeto de la política pública constituye una parte crucial del proceso de elaboración. Una cuidadosa formulación del problema inyecta una mayor eficiencia al proceso y mejora la calidad de la política pública a diseñar; es finalmente una construcción social, debido a que siempre dependerá de las percepciones, representaciones, intereses y recursos de los diferentes actores tanto privados como públicos. La construcción social de una problemática está vinculada a estructuras sociales, políticas, económicas y culturales existentes en un momento dado. Una adecuada identificación y delimitación de la situación problemática es fundamental para la formulación del problema. En la formulación de la política pública debe tenerse en cuenta los actores involucrados, quienes son, como los afecta, cuántos son, cuáles son sus demandas, requerimientos y posibles soluciones. Para la formulación se tiene que determinar que actores se tienen que considerar, los procedimientos y mecanismos que se van a utilizar para la identificación y delimitación del problema que finalmente será objeto de la política pública, que es el bienestar social y la mejora de la calidad de vida de las personas donde la primacía del bien común está por encima de los intereses particulares. Asimismo se debe establecer una jerarquización de prioridades bajo criterios de gravedad y urgencia. Las encuestas determinarán cuales son los principales problemas que afecta a la sociedad “Los problemas no

se descubren sino se construyen analítica y conceptualmente”, una situación problemática puede ser definida como “ hechos vividos u observados por el sujeto y que al ser referidos a su cuadro valorativo arrojan conclusiones negativas de reprobación y malestar. Se trata de discrepancias entre las condiciones vividas u observadas y las deseadas, entre lo que efectivamente ocurre y lo que se desea ocurriera, entre el ser y el deber ser. La vida en sociedad está llena de estos problemas vitales o situaciones problemáticas”. La definición del problema de alguna manera condiciona posibles soluciones a implementar. El tiempo, los recursos y el conocimiento disponible que se tenga en el momento, son restricciones importantes que llevan a una formulación que es la mejor posible dentro del marco de restricciones señaladas”(Guía Metodológica Chile SET-2009).



vii) Etapas en la formulación de políticas públicas sectoriales

<p>“ETAPA PREPARATORIA Y DE DIAGNOSTICO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integración de equipos político y técnico • Identificación de la necesidad de política pública • Conformación de espacios de participación de actores sociales • Recolección de información desagregada y recomendaciones de mecanismos internacionales, regionales, y nacionales de derechos humanos, e informes de la sociedad civil elaborados bajo el marco normativo de participación. • Análisis de situación y caracterización de la problemática u oportunidad de desarrollo, incluyendo problemas de exclusión, discriminación y desigualdades en el ejercicio de derechos. • Formulación de alternativas de acción. • Costeo de alternativas de acción • Jerarquización de alternativas y selección de alternativa de acción.
<p>ETAPA DE DEFINICION DE POLITICAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formulación de los lineamientos generales de la política pública • Espacios de participación ciudadana que aseguren la incorporación y análisis de las políticas para la igualdad • Incorporación y análisis de las políticas para la igualdad • Análisis desde la dimensión territorial • Formulación de políticas, lineamientos, metas, indicadores, programas y proyectos • Territorialización de las intervenciones • Elaboración de documentos de política • Definición de programas y proyectos articulados a las políticas • Costeo aproximado de programas y proyectos
<p>APROBACION DE LA POLITICA SECTORIAL E INCORPORACION AL SISTEMA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajustes y validación de la propuesta a nivel del equipo técnico • Ajustes de los contenidos aportados en los espacios de participación ciudadana • Ajustes y validación de la propuesta a nivel del equipo político • Presentación de la propuesta de política para su revisión por el Sistema de Planificación • Presentación de la propuesta para revisión y aprobación del sector respectivo • Incorporación al sistema • Concreción en la planificación institucional correspondiente
<p>DIFUSION DE LA POLITICA, PROGRAMAS Y PROYECTOS A LA POBLACION”</p>

(SENPLADES, Ed.1, Quito-Ecuador, AGO-2011)

“La formulación de la política pública/proceso de decisión, a continuación se detallan los siguientes pasos:

- a. Identificación del problema, definición de objetivos y metas relevantes.
- b. Búsqueda de alternativas: examinar todas las soluciones alternativas para el logro de metas y analizar las consecuencias posibles para cada alternativa de política con su probabilidad de ocurrencia.
- c. Comparar alternativas con objetivos y metas previamente definidas y elegir solución cuyos resultados proporcionen mayor alcance de objetivos, mayores beneficios con costos iguales o menores costos con beneficios iguales.
- d. Definición, evaluación (ex ante), aprobación o rechazo de opciones de política.
- e. Un proceso de articulación técnico-político(lo deseable y lo posible) de carácter competitivo; etapa de discusión e interacción con actores relevantes.
- f. Selección de una solución al problema: diseño de la política pública.
- g. Asignación de recursos.
- h. Herramientas.- Extrapolación de datos históricos, análisis de tendencias; Modelado de simulaciones; Encuestas(Comportamiento de la ciudadanía); Análisis de costos(conjunto de estándares de elementos de costos); Juicios de expertos; Pruebas pilotos; Análisis de costo beneficio; Análisis de efectividad en relación a los costos”(Lucy Winchester, CEPAL, Colombia SET-2011)

Toda política pública se inicia con la definición e identificación del problema público que es la etapa más difícil, luego viene el planteamiento de alternativas de solución a dicho problema, para luego elegir la mejor alternativa, la misma que debe ser viable previa implementación y evaluación; según sostiene Molina, la fase

de monitoreo y evaluación se considera al final del proceso, no siempre debe ser así, según sostiene Mokate, el monitoreo y la evaluación debe darse desde el planteamiento de la iniciativa, es decir desde la identificación y definición del problema público se debe ya visualizar cual debe ser el resultado de esa política pública mediante un monitoreo y evaluación constantes de tal forma que estas dos herramientas se conviertan en un aliado importante del gerente social y permitan cambiar una situación existente en una situación deseada, de esa forma se le da sostenibilidad a dicha política.



CAPITULO II

2. METODOLOGIA

La presente investigación es cualitativa, descriptiva y documental, se recolectó la mayor cantidad de información posible, consultando la legislación pertinente, asimismo proyectos y programas tanto en la Dirección de Seguridad Vial de la PNP en Lima, Dirección de Turismo y Ecología de la PNP en Lima, Municipalidades Provincial y Distritales de Lima Metropolitana que auspicien, promuevan y/o favorezcan el uso del transporte alternativo en motos y bicicletas.

El estudio se realizó en el área metropolitana de Lima y sus Distritos conexos, habiéndose procedido a reunir información mediante, entrevistas, encuestas, análisis de documentación, trabajos, proyectos, Ordenanzas Municipales, Resoluciones de Alcaldía, estadísticas y otros necesarios para tener un cabal conocimiento del problema, buscando promover el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo seguro y sostenible. El periodo de estudio será retrospectivo desde el año 2,011 hasta el 2,013, toda vez que el Gobierno Nacional mediante Ley No. 29593 del 07OCT2010, declaró de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible, seguro, popular, ecológico, saludable y económico, declarándose el día 22 de Setiembre de todos los años como el día nacional SIN AUTO; esta Ley no ha sido derogada, ni modificada, entonces que acciones ha desarrollado el Estado, así como los diferentes niveles de gobierno y gobiernos locales para formular e implementar políticas públicas que auspicien y/o favorezcan el uso masivo de la población de este medio de transporte alternativo NO MOTORIZADO y no contaminante, que de alguna forma logra aliviar y/o mitigar el actual sistema de transporte motorizado de la gran Lima que como sabemos es desordenado, caótico, estresante, contaminante, inseguro y congestionado, habiéndose convertido en un PROBLEMA PUBLICO. No obstante pese a que el Gobierno Nacional ha actuado en forma tardía en la promulgación de la referida Ley; La Municipalidad Provincial de Lima en virtud a la Ley Orgánica de Municipalidades Ley No. 27972 de Mayo 2003 emitió la Ordenanza Municipal No. 612 de Marzo 2004 creando el Proyecto especial Metropolitano de transporte no motorizado de la ciudad de Lima con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas, declarando el uso de la bicicleta y el transporte no motorizado de interés y necesidad pública como medio de transporte alternativo. Se escogió la ciudad de Lima, por ser el lugar rico en datos.

Para alcanzar el objetivo principal de la investigación se identificó a los perfiles para realizar las correspondientes entrevistas conforme al detalle siguiente:

- a. Fiorella Merchor Valderrama, Funcionario(a) de la Municipalidad Provincial de Lima a cargo del Proyecto Especial Metropolitano de transporte no motorizado, (Fecha de la entrevista: 28OCT2014).
- b. Paola Patiño Rabines, Funcionario(a) de la Dirección General de educación, cultura y ciudadanía ambiental del Ministerio del Ambiente, (Fecha de la entrevista: 30OCT2014).
- c. Dr. Patrick Allemant, Secretario Técnico del Consejo de Transporte de Lima y Callao- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (Fecha de la entrevista: 01NOV2014)
- d. Rómulo Esteban Cabrera Acevedo Sub gerente de Transporte Local de la Municipalidad Distrital de San Martín de Porres, (Fecha de la entrevista: 03NOV2014)
- e. Luis Miguel Sánchez Rivera Sub gerente de Gestión Ambiental de la Municipalidad Distrital de Pueblo Libre, (Fecha de la entrevista: 06NOV2014).
- f. Ing. Carlos Bruno Bruston Bermúdez Sub gerente de Transporte y Tránsito de la Municipalidad Distrital de Los Olivos, (Fecha de la entrevista: 11NOV2014).
- g. Edgard Del Castillo Araujo, Jefe de la Unidad de Tránsito de la Municipalidad Distrital de San Borja, (Fecha de la entrevista: 13NOV2014).
- h. Armando Mendoza García, Sub Gerente de Movilidad urbana y Seguridad Vial de la Municipalidad Distrital de Miraflores, (Fecha de la entrevista: 14NOV2014).
- i. Crl. PNP Paredes Jessem Roger Jefe de la DIVTRAN-LIMA, (Fecha de la entrevista: 19NOV2014).
- j. Crl. PNP Diaz Marin Teófilo Antonio, Director de la Dirección de Turismo y Ecología de la PNP(Fecha de la entrevista: 20NOV2014).
- k. Edwin Alberto Peñaherrera Sánchez, Director General de Promoción de la salud del MINSA, (Fecha de la entrevista: 21NOV2014).

- l. María del Pilar Appiani Ojeda, Director(a) de la Dirección de Promoción escolar, cultura y deporte, a cargo del Programa “Rutas solidarias” del Ministerio de Educación, (Fecha de la entrevista: 22NOV2014).
- m. Paola Nicolacci, asesora de la Municipalidad Provincial de Lima, informa sobre el uso de la bicicleta y su relación con la red de ciclovías en Lima y Callao, (Fecha de la entrevista: 22NOV2014).
- n. Nito Ponce Palomino, usuario-ciclista que regularmente hace uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, (Fecha de la entrevista: 30NOV2014).

Se emplearon guías de entrevistas semi-estructuradas para cada perfil que fueron validadas INTERSUBJETIVAMENTE. El presente proyecto se desarrolló durante un Seminario conjuntamente la estructura del marco teórico y la Tesis.

A continuación se enuncian las preguntas secundarias y los objetivos de la investigación en torno a los cuales girará el desarrollo de la presente Tesis, así como sus posibles respuestas(Hipótesis).

2.1. PREGUNTAS SECUNDARIAS

- a. ¿Cuáles son los problemas públicos que surgen a partir de la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo?
- b. ¿Cuál ha sido el accionar de las autoridades edilicias de la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, así como del Gobierno Central para enfrentar dicho problema público en relación a infraestructura vial para transporte alternativo motorizado y no motorizado?
- c. ¿Cuál ha sido el impacto de dichas políticas en relación al problema público?

2.2. OBJETIVOS

- a. Describir los problemas públicos que surgen a partir de la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo.
- b. Describir el accionar de las autoridades edilicias de la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, así como del Gobierno Central para enfrentar dicho problema público en relación a infraestructura vial para transporte alternativo motorizado y no motorizado.
- c. Explicar el impacto de dichas políticas en relación al problema público.

2.3. HIPOTESIS

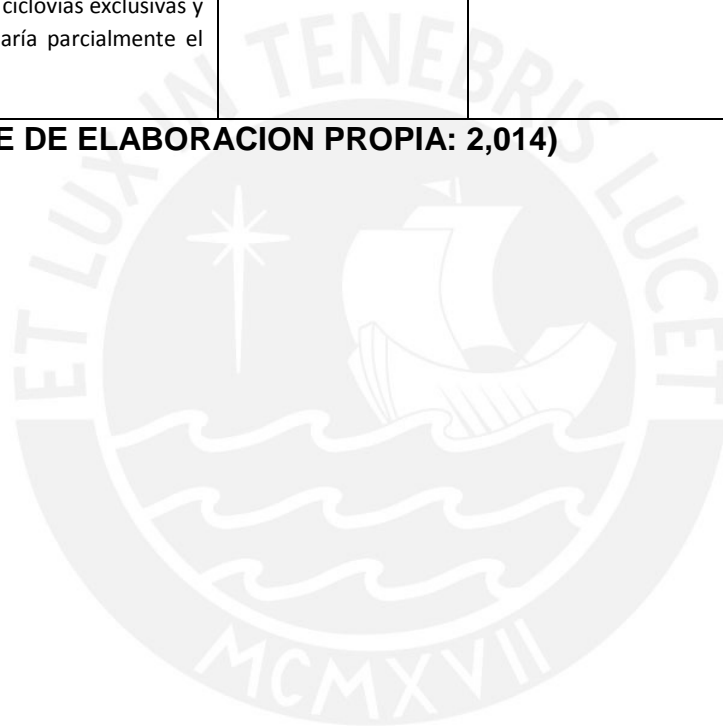
- a. No contar con un sistema vial que tome en cuenta el transporte alternativo en la ciudad de Lima.
- b. Inacción de las autoridades edilicias de la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, así como del Gobierno Central para enfrentar dicho problema público en relación a infraestructura vial para transporte alternativo motorizado y no motorizado.
- c. Las políticas públicas en torno a la regulación del transporte alternativo en la ciudad de Lima no tienen impacto en la opinión pública.

2.4. CUADRO DE CORRELACION

PREGUNTA PRINCIPAL	Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3
¿Cuál es la importancia de la infraestructura vial para la regulación de transportes alternativos (motos y bicicletas)? Recomendaciones para la Gestión local del Señor Alcalde Provincial de la ciudad de Lima Metropolitana en el periodo comprendido 2015-2018	¿Cuáles son los problemas públicos que surgen a partir de la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo?	¿Cuál ha sido el accionar de las autoridades edilicias de la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, así como del Gobierno Central para enfrentar dicho problema público en relación a infraestructura vial para transporte alternativo motorizado y no motorizado?	¿Cuál ha sido el impacto de dichas políticas en relación al problema público?
OBJETIVO PRINCIPAL	Objetivo 1	Objetivo 2	Objetivo 3
Comprender la importancia de la infraestructura vial para la regulación de transportes alternativos (motos y bicicletas). Recomendaciones para la Gestión del Señor Alcalde Provincial de la ciudad de Lima Metropolitana, en el periodo comprendido 2015-2018.	Describir los problemas públicos que surgen a partir de la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo.	Describir el accionar de las autoridades edilicias de la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, así como del Gobierno Central para enfrentar dicho problema público en relación a infraestructura vial para transporte alternativo motorizado y no motorizado	Explicar el impacto de dichas políticas en relación al problema público.
HIPOTESIS PRINCIPAL	Hipótesis 1	Hipótesis 2	Hipótesis 3

<p>La ciudad de Lima ha crecido en forma desordenada sin un plan director, no se planificó una infraestructura vial suficiente para poder sostener y/o albergar un incesante incremento de su parque automotor dando lugar a congestionamientos, contaminación y desorden donde la autoridad poco o nada pueden hacer para ejercer el control. Promocionar o fomentar un transporte alternativo de motos y bicicletas por una red de rutas y/o ciclovías exclusivas y seguras aliviaría parcialmente el problema.</p>	<p>No contar con un sistema vial que tome en cuenta el transporte alternativo en la ciudad de Lima.</p>	<p>Inacción de las autoridades edilicias de la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, así como del Gobierno Central para enfrentar dicho problema público en relación a infraestructura vial para transporte alternativo motorizado y no motorizado.</p>	<p>Las políticas públicas en torno a la regulación del transporte alternativo en la ciudad de Lima no tienen impacto en la opinión pública.</p>
---	---	---	---

(FUENTE DE ELABORACION PROPIA: 2,014)



CAPITULO III

3. HALLAZGOS DEL TRABAJO DE CAMPO

ESTUDIO DE CASOS SOBRE FORMULACION DE POLITICAS PUBLICAS REFERIDOS A TRANSPORTE ALTERNATIVO(MOTOS Y BICICLETAS)

Antes de iniciar el estudio de casos sobre la formulación de Políticas públicas referidos a Transporte alternativo motorizado y no motorizado, se debe buscar mayor información tanto en el contexto nacional e internacional así como la normatividad vigente sobre Transporte alternativo; de qué manera dicho transporte contribuirá a solucionar los problemas del Tránsito motorizado en la ciudad de Lima que en la actualidad se ha convertido en un Problema público debido a muchos factores entre ellos la insuficiente infraestructura vial con que cuenta la Ciudad que no le permite sostener el incesante incremento de su Parque automotor:

3.1. ESTADO-CUESTION.- SEGURIDAD VIAL COMO POLITICA PUBLICA PARA TRANSPORTE ALTERNATIVO(MOTOS Y BICICLETAS) GESTION MUNICIPAL.

3.1.1. CARACTERIZACION DEL CASO COMO PROBLEMA PUBLICO DE SEGURIDAD VIAL

“En los países de América Latina, mueren cada año 130,000 personas y 120, 000 quedan heridos, mutilados discapacitados por los accidentes de tránsito, los costos para la sociedad, las familias y el sector salud son considerablemente altos, la falta de políticas públicas adecuadas, permanentes y coherentes con la situación de cada País agrava aún más el problema; esta necesidad de contar con políticas públicas que mitiguen este problema ha hecho de la seguridad vial un problema público urgente por resolver”(Acero, 2004).

“La Organización Mundial de la Salud ha caracterizado a los accidentes de tránsito como una pandemia que va en aumento. En el 2002, las lesiones causadas por siniestros de tránsito eran ya la segunda causa de muerte en el mundo en un grupo de personas cuyas edades oscilan entre 15 a 29 años. En el caso de los jóvenes

las lesiones por accidentes de tránsito ya son la principal causa de muerte. En este contexto de mayor riesgo de sufrir lesiones o fallecer son los peatones, pasajeros de los vehículos, CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS, usuarios de las vías”(Pérez, 2012).

“Desde que amanece el día, choferes y cobradores salen para pelearse por los pasajeros y no solo trabajan ocho horas de acuerdo a la jornada laboral sino quince o dieciocho horas, compiten unos con otros y en esa locura de tener más pasajeros para tener mayores ingresos, ocurren los accidentes de tránsito, atropellos, choques, despistes y otros, así está la ciudad de Lima no es un problema de semáforos, señalización o buenas vías, sino que es una forma de ganarse la vida para subsistir, la guerra del centavo”(Bielich, 2009).

El tránsito en la ciudad de Lima, es caótico, desordenado, insalubre y contaminante el incremento excesivo del parque automotor sin ningún tipo de control gubernamental ha hecho de la ciudad de Lima, una de las metrópolis más contaminadas del mundo; Tanto el Gobierno central como los gobiernos locales han planteado una serie de alternativas de solución para mitigar este problema que es de público conocimiento, ya que todos lo sufrimos diariamente; una persona demora de una a dos horas en desplazarse desde su domicilio a su centro de trabajo, estudio o viceversa en los vehículos de transporte urbano de pasajeros inclusive en rutas cortas debido al desorden y gran congestionamiento de las vías; utilizar medios de transporte alternativo como la moto y la bicicleta ahorraría pérdida de tiempo y desperdicio de horas-hombre que las personas tienen que soportar en las vías, calles y avenidas de la ciudad ; De esta manera las autoridades se han inclinado por formular una política pública global para este problema público, declarando de interés nacional el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sostenible.

3.1.2. POLITICAS EXISTENTES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL PARA TRANSPORTE ALTERNATIVO(MOTOS Y BICICLETAS)

“Según la ley Orgánica de Municipalidades es de competencia de las municipalidades PROVINCIALES los servicios públicos locales entre ellos el tránsito, circulación y el transporte público, asimismo en lo que se refiere a transporte alternativo no

motorizado, su normatividad, regulación y control”(Ley 27972 Mayo 2003).

“El transporte alternativo(Motos y bicicletas) o transporte no motorizado ha sido declarado de interés nacional, para ello la Gestión Municipal de Lima Metropolitana emitió la Ordenanza correspondiente, mediante el cual se promueve el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, en la parte resolutive de la aludida norma municipal indica “Declárese de interés y necesidad pública en la provincia de Lima el transporte no motorizado, especialmente el uso de la bicicleta, como medio alternativo de transporte económico, ecológico y saludable, que coadyuvará a mejorar la calidad de vida de la población, el cual se encuentra a cargo del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No motorizado””(Ordenanza 612 Marzo 2004).

“El Reglamento Nacional de Tránsito prescribe aspectos generales para ciclistas y motociclistas en la conducción de vehículos menores motorizados o no motorizados respecto a prohibiciones y medidas de seguridad que deben adoptar en sus desplazamientos como por ejemplo el uso obligatorio de casco, anteojos y chalecos reflectantes, solo establece sanciones para los conductores de motocicletas, moto-taxis y triciclos mas no así para los ciclistas en cuyo caso la Policía actúa disuasivamente, no obstante si se les puede imponer sanciones en condición de peatones toda vez que el RNT no prescribe exactamente, sanciones para los ciclistas, es por ello que el ciclismo es considerado por la ciudadanía como una actividad de recreo, disfrute y diversión antes que una forma de transportarse diariamente a su centro de trabajo y/o estudio. Asimismo en las reglas generales de conducción se establece la existencia de ciclovías para el tránsito de bicicletas, sus conductores deben transitar por ellas; los conductores de los vehículos motorizados y no motorizados solo deben circular por las vías que señale la autoridad competente; también prescribe un equipamiento especial para este tipo de vehículos; frenos de pie y mano y dispositivos reflectantes”(DS No. 016-2009-MTC, ABR 2009).

También el Gobierno Nacional mediante Ley escrita procedente del Poder Legislativo declaró de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible(Ley 29593 OCT 2010).

No obstante que el Gobierno Nacional y los gobiernos locales con leyes y ordenanzas municipales auspician y promocionan el uso del transporte alternativo, especialmente la bicicleta como medio de transporte sostenible, seguro, popular, ecológico, saludable y económico sin embargo estas normas legales aún no están reglamentadas; la necesidad de contar con vías, rutas, ciclovías exclusivas y seguras para los ciclistas y motociclistas es de primera prioridad para garantizar la integridad física y la vida de estas personas, porque el riesgo de ser arrollados por un vehículo motorizado esta siempre latente, esta situación desalienta el uso de estos medios de transporte, en tal sentido; se debe considerar criterios para el trazado de redes y tipos de infraestructura vial para transporte alternativo; Diseño geométrico, intersecciones, pavimentos, superficies, señalización, demarcación y semaforización; Diseño urbano, paisajístico, servicios e integración modal ¿Cómo complementar la infraestructura en bicicleta?. Diseño e implementación de estrategias comunicacionales para sensibilizar a la población sobre el uso de bicicletas; Desarrollar actividades que incentiven el uso de la bicicleta; Ampliación, exclusividad y seguridad de las ciclovías, del mismo modo en los diferentes establecimientos tanto públicos como privados se deben asignar espacios para el parqueo y/o estacionamiento de las bicicletas con las seguridades del caso.

3.1.3. LIMITACIONES DE LA POLITICA A SER ESTUDIADA

“Una de las grandes limitaciones que tiene el transporte alternativo es el transporte motorizado, los ciclistas y motociclistas que se desplazan por las diferentes arterias de la ciudad tienen el temor de ser arrollados por algún vehículo motorizado, de allí la necesidad de contar con vías, rutas y ciclo vías, exclusivas y seguras para dicho transporte, el diseño, ampliación y construcción de esta infraestructura tendrá que seguir lineamientos específicos de tal forma que no se constituya en un obstáculo o superposición de vías para vehículos motorizados y no motorizados a fin de poder contar con una red de ciclo vías más interconectadas”(Pastor, 2009).

“Si bien es cierto que el uso de la bicicleta mejoraría la salud de las personas así como la conservación del medio ambiente existe resistencia en las autoridades policiales y reserva en las

autoridades municipales, estas actitudes son obstáculos y limitaciones en la implementación de un proyecto para el transporte alternativo no motorizado”(FONAM, 2002).

No se conoce actualmente sobre alguna iniciativa legislativa que pretenda derogar las normas legales establecidas respecto al transporte alternativo motorizado y no motorizado, los cuales siguen en plena vigencia; no obstante el ciudadano común y corriente observa al transporte alternativo no motorizado como una actividad recreativa, solamente para recorridos cortos hasta un máximo de diez kilómetros, el problema radica en la actitud de las personas hacia el uso de estos medios de transporte que muchas veces son considerados peligrosos ante el excesivo incremento de los vehículos motorizados y la ausencia de una red de ciclovías exclusiva y seguras que interconecte los distritos de la ciudad de Lima; promocionar y fomentar el uso de la bicicleta no pasa de ser solamente una acción de disfrute y recreación mas no así de un medio alternativo de transporte cotidiano que la población confíe y asuma los riesgos diariamente en sus diferentes desplazamientos por la ciudad. Corresponde a los gobiernos locales y al gobierno central ampliar, mejorar e implementar la red de rutas, vías y ciclovías que motiven al ciudadano a utilizar este tipo de transporte sabiendo que su vida e integridad física no corre ningún peligro, mas aun si se quiere que el transporte alternativo(motos y bicicletas) reemplace progresiva y parcialmente al transporte motorizado.

3.1.4. EFECTOS DE LOS PROBLEMAS EXISTENTES EN LA DINAMICA DEL PROBLEMA PUBLICO

“El uso de la bicicleta como alternativa de transporte de un lugar de origen a otro de destino es una decisión económicamente viable para mejorar la movilidad y el bienestar social de una ciudad que trae muchos beneficios a su población a saber:

- a. **Salud.- Ayuda a reducir los costos monetarios de tratamiento y prevención de enfermedades coronarias del corazón, hipertensión, obesidad, diabetes, osteoporosis y depresión.**
- b. **Transporte y seguridad.- Disminuye la necesidad de utilizar el automóvil o desplazarse en vehículos motorizados y como efecto inherente la reducción en el gasto de mantenimiento,**

combustible, parqueo, congestión por tráfico vehicular, asimismo sus costos asociados al valor económico de una vida humana.

- c. Ambientales.- Ahorros en el gasto de combustible fósil por sustituir el uso del vehículo motorizado por la bicicleta, por consiguiente se reduce la emisión de polución por el uso de este tipo de carburante, en otras palabras se mejora la calidad del aire”(Perdomo, 2012)

En conclusión, el uso de los medios de transporte alternativo(Motos y bicicletas) trae más beneficios que perjuicios; pero la contraparte es: ¿Si existen las vías, rutas o ciclo vías exclusivas y seguras para que las personas se desplacen con libertad y garantía con el convencimiento de que sus vidas e integridad físicas no corren riesgos y se encuentren fuera de todo peligro?; Aquí radica el problema y el deseo de transformar una situación real en una situación deseada.

3.1.5. EL TRANSPORTE ALTERNATIVO.- ANTECEDENTES EN EUROPA Y ASIA

El transporte alternativo motorizado y no motorizados en muchos países de Europa y Asia se ha convertido en una solución a los grandes atascos y congestionamientos del transporte motorizado de cuatro ruedas o más; aparte de ser económico es ecológico y menos contaminante. Este tipo de transporte también tiene sus detractores sobre todo las personas que viven del transporte motorizado como taxistas, transportistas urbanos, en buses, mini buses y otros, que ven en el transporte alternativo una competencia para desplazamientos cortos en que las personas pueden utilizar la moto o la bicicleta para llegar a sus destinos. Para tramos cortos es viable utilizar la bicicleta que desarrolla una velocidad promedio entre 25 a 30 Km/hora. Si hablamos de distancias mucho más largas se puede utilizar la moto, moto taxi, o el servicio de transporte público urbano. Si las personas acogen masivamente el transporte alternativo; obligatoriamente se tiene que contar con vías exclusivas y seguras para este tipo de transporte más conocidas como ciclo vías, o moto vías para vehículos motorizados de dos o tres ruedas, aunque muchos de estos vehículos utilizan las vías del transporte motorizado lo que implica riesgos para la integridad y vida de las personas que

utilizan este tipo de transporte; se hace necesarios diseñar, ampliar y/o construir una infraestructura vial exclusiva para motos y bicicletas que no se superpongan sino que sean diferentes unas de otras por lo que se hace necesario formular una política pública que permita resolver el problema. El uso del transporte no motorizado nos referimos a la bicicleta en Países Europeos como la ciudad de Utrecht-Holanda cuyos pobladores aman el uso de la bicicleta toda vez que el 50% de los viajes los realizan en este medio de transporte, saludable y ecológico, las autoridades locales han construido el estacionamiento más grande de bicicletas en el mundo de 12,500 espacios. En Tokio Japón también se auspicia el uso de la bicicleta, aproximadamente el 14% de todos los trayectos se realizan en bicicleta. Sin duda el transporte que no contamina el medio ambiente, es la bicicleta. Las autoridades Francesas han tomado conciencia de ello habiendo desarrollado el Primer encuentro nacional de la Bicicleta realizado en París-Francia. Las empresas que desarrollen esta iniciativa fomentado, auspiciando o impulsando este tipo de movilidad recibirán exenciones fiscales. El Ministro de Trabajo Francés, ha destacado que será una medida similar a la de Bélgica, donde se pagan 0,21 Euros por kilómetro recorrido en bicicleta; el Gobierno Francés subvenciona de esta manera el uso de la bicicleta para ir a trabajar, contribuyendo notablemente a mejorar la limpieza del medio ambiente. En Barcelona-España desde el 2007 se destinó 23 millones de dólares para crear senderos independientes para bicicletas, ahora las personas realizan 100 mil viajes en bicicleta diariamente. El uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en Países del primer mundo es una realidad. En el mundo se fabrican más de cien millones de bicicletas y únicamente países desarrollados como Canadá, Alemania, Holanda y China, toman en cuenta éste medio de transporte, dándoles la misma prioridad en la planeación y el desarrollo de la infraestructura vial que a buses y automóviles.

3.1.6. TRANSPORTE ALTERNATIVO.- ANTECEDENTES EN AMERICA LATINA

El calentamiento global y el efecto invernadero está afectando a toda la humanidad. América Latina no es ajena a esta realidad. Los cambios climáticos en la región son ostensibles, lluvias torrenciales en Argentina, Brasil, Paraguay y Sur de Chile,

espantosas sequías en Perú, Bolivia y el Norte de Chile, la desaparición de las nieves perpetuas en la cordillera de los andes; está mermando los recursos hídricos de agua dulce para los seres humanos. Sin embargo continúa el alarmante incremento del Parque automotor en las principales ciudades latinoamericanas en 50 años de 50 millones de vehículos motorizados se ha elevado a 450 millones es decir en más del 400%. Uno de los agentes contaminantes es el CO₂ y el CO (Monóxido de Carbono) que expulsan los vehículos motorizados como producto de la combustión; Países de América Latina específicamente Colombia y su Capital Bogotá sus ciudadanos han acogido masivamente esta iniciativa preocupados por la contaminación ambiental; Bogotá ha sido catalogada como una de las ciudades más amigable para los ciclistas su Alcalde ha dispuesto la construcción de 376 kilómetros de ciclo rutas con aproximadamente 450 mil viajes en bicicleta que se hacen en la ciudad siendo Bogotá un ejemplo para el mundo de movilidad sostenible, siendo visitada por cientos de personas que cada año vienen a conocer la infraestructura vial para los ciclistas; La administración distrital tiene la firme convicción de aumentar las condiciones de seguridad y confort para el ciclista para que más ciudadanos opten por este modo de transporte a fin de que mejoren su calidad de vida para ello se han comprometido recursos para ampliar el número de ciclo rutas, mejorar la infraestructura existente mediante operación y mantenimiento; todo lo proyectado tiene la finalidad de hacer que la movilidad en la ciudad de Bogotá sea más humana. Otro País en América Latina que viene fomentando el uso del transporte alternativo no motorizado es México, en su Capital, los mexicanos han realizado 100 mil viajes en bicicleta, el 37% de la población utiliza este medio de transporte, y de este porcentaje un 57% lo utiliza para ir a trabajar; lo que llama la atención es que los ciclistas cuentan con un seguro personal en caso de sufrir accidente o muerte, ambulancia y servicio de asesoría y asistencia médica a domicilio; la Empresa aseguradora es “Rodar seguro” y exclusivo para ciclistas que también les cubre gastos médicos en caso de accidente y también una indemnización por daño material a la bicicleta. Otro País que viene impulsando con mucha fuerza el uso de la bicicleta es Chile, actualmente la capital chilena Santiago cuenta con 162 kilómetros de ciclo vías construidas y desde el 2005 anualmente se incrementa el número de personas que acogen este sistema de transporte en una tasa del 20%. La bicicleta tiene

muchas ventajas desde el punto de vista del transporte, es limpio, permite hacer ejercicios, es saludable y es una alternativa, si hay personas que quieran usarlo hay que darle las facilidades para que tengan el espacio de forma segura.

3.1.7. INFORME DE BUENAS PRACTICAS EN OTROS PAISES.

3.1.7.1. CICLOVIAS DE CHILE.- “Ciclovías en Santiago de Chile, crecerán un 49% en los próximos dos años. El Gobierno Regional tiene contemplado construir 70 Kilómetros de ciclovías antes del 2,016 para generar una red mucha más densificada e interconectada. La bicicleta en los últimos tiempos se ha convertido en un medio de transporte de uso creciente entre los santiaguinos. Por ello en la Región Metropolitana, existen 32 comunas que ya cuentan con infraestructura para movilizarse en este medio, demanda que aumenta cada año. De acuerdo al último balance del Ministerio de Transportes, existen 252 Kilómetros de ciclovías construidas en Santiago y se espera que para el 2016 aumenten en 49%. Las áreas con más proyectos son Santiago y Providencia con 46 y 7 Kilómetros respectivamente; a estas se suman las iniciativas del gobierno regional que contemplan 70 nuevos kilómetros en otras comunas, con lo que habría 376 kilómetros en los próximos dos años; en la última actualización del Plan de ciclovías, se estableció que para el año 2,032, la Región deberá contar con un total de 952 Kilómetros. Expertos de la Universidad Diego Portales, sostuvo que los proyectos no están bien enfocados en las necesidades de la urbe, asegura que existe una sobre expectativa respecto a la bondad de las ciclovías; las bicicletas se usan mayormente para trayectos muy cortos, es mucho más razonable invertir en estacionamientos de bicicletas cerca a las estaciones del metro, entonces la gran mayoría de viajes en bicicleta deberán conectarse con las estaciones del metro, mejorar la relación bicicleta y metro tiene potencia”(http://diario.latercera.com/2015/02/03/01/contenido/pais/31-182878-9-ciclovias-en-santiago-creceran-un-49-en-los-proximos-dos-anos.shtml).

3.1.7.2. LAS CIUDADES MAS AMIGABLES PARA CICLISTAS “Amsterdam, Holanda, 40% de los viajes urbanos se realizan en bicicleta. Hay carriles y señales de tráfico diseñados especialmente para bicicletas y medidas de seguridad pensadas especialmente para el pedaleo: los estacionamientos para

bicicletas cuentan con custodia. El sistema público de alquiler de bicis se complementa con estaciones en toda la ciudad y una infraestructura que permite trasladarlas en subtes y trenes. El ícono es la famosa rampa en la estación central de tren con espacio para más de siete mil bicicletas que los viajeros estacionan a diario para seguir viaje en tren. El último censo del gobierno de Amsterdam registró 600.000 bicicletas en 2006, y que más del 50% de los viajes son hechos por mujeres.

Copenhague, Dinamarca, cerca de un 36% de los residentes de Copenhague viaja en bicicleta a sus trabajos todos los días. cuenta con un sistema público de bike-sharing y es una de las ciudades pioneras en el movimiento Cycle Chic, que intenta imponer la bici como una tendencia clamorosa y sustentable. cuenta con una amplia red de 350 km de ciclovías (los carriles separan a los ciclistas de los autos por medio de cordones de cemento) y 20 km de bicisendas que, mediante una línea gruesa demarcada con pintura, establecen el lugar preferencial para bicis. Las bicis se integran a la red de trenes, lo que facilita un sistema intermodal de transportes híbrido para toda la ciudad. Si bien el estacionamiento de bicicletas está planificado, la ciudad se vio superada por la demanda de cantidad de espacios. Para encontrar una solución, el 2008, la Asociación de ciclistas de Copenhague redactó la guía Bicycling Parking Manual con lineamientos para ayudar a ciclistas y planificadores urbanos a encontrar una respuesta a desafíos de este tipo. Se está desarrollando un sistema que interconecta las sendas de las bicis con greenways (vías verdes). Estas facilitan un viaje seguro y placentero entre diferentes ciudades. La red contará con más de 100 km exclusivos y tendrá veintidós rutas en total cuando esté terminada. En el presente, hay 41 km disponibles para viajar desde Copenhague hasta otras ciudades. El neologismo "copenhagénize" se usa para describir un modelo a la hora de planificar la infraestructura para las bicicletas.

Bogotá, Colombia, la llaman "la Amsterdam latinoamericana". Si bien es un 5% de la población la que elige este medio de transporte, 350.000 colombianos se mueven en bici en Bogotá. A las vías exclusivas para bicicletas se las conoce como ciclorrutas. Los bogotanos disfrutaban cada domingo, desde 1975, del cierre temporal de carriles en las principales avenidas, que

se disponen para que los ciudadanos los utilicen como espacios recreativos y deportivos, en particular para el transporte en bicicleta, en skate o en patín. La ciclo vía del fin de semana cuenta con 120 km, y las ciclorrutas proveen 300 km de una red que permite moverse por la ciudad de manera rápida y segura pese a la ondulación de las calles.

Curitiba, Brasil, la ciudad de Curitiba tiene en el núcleo de su planificación urbana la bicicleta. El 2007, ocupó el tercer puesto de las "15 Ciudades Verdes" en el mundo, de acuerdo con la revista estadounidense *Grist*, siendo un modelo de ciudad ecológica. Los 120 km de bicisendas actuales fueron construidas gracias al plan de transporte público del gobierno de Curitiba lanzado en 1992. Estas vías fueron pensadas para que las bicisendas convivan en armonía con el paisaje del río y los valles para ser aprovechados por los ciclistas. Curitiba también cuenta con su versión de Cycle Chic, liderada por ciclistas urbanos que pelean con la bici como tendencia clamorosa y ecológica para defender el estilo de vida del ciudadano.

Montreal, Canadá, a la vanguardia de las ciudades de Norteamérica, es la primera que incorpora un sistema público bicicletas. Tiene 400 km de bicisendas, y el sistema se articula con la red de transportes de colectivos y trenes. La ciudad, además, provee postes pensados especialmente para estacionar bicicletas, señales de tránsito marcadas en las calles y semáforos para los cruces de las bicisendas, y las estaciones para alquilar y cambiar de bicicleta se encuentran a una distancia de 300 metros entre sí. "Bixi" es el nombre que le dieron los ciudadanos al *share-biking-system*, administrado por una subsidiaria del gobierno local y que es un éxito comercial: se exportó a Melbourne, Toronto y Londres. El sistema se articula con energía solar y un sitio web en el que los ciclistas consultan kilómetros recorridos y ahorro de emisiones de dióxido de carbono. La ruta verde es una idea desarrollada por la fundación Vélo Québec desde 1995 con la colaboración del ministerio de transporte de Québec. Una vez finalizada, constará de 4.000 km que unirán varias regiones de la provincia. Esta ruta es el modelo que han seguido para el desarrollo de las rutas para

ciclistas de Dinamarca, la red de ciclismo del Reino Unido y otras greenways en Europa y en los Estados Unidos.

Portland, Oregon, EE.UU., es una de las ciudades más amiga de las bicicletas en los Estados Unidos. Tanto es así que al llegar al aeropuerto, las bicis están al alcance de los pasajeros. Cerca de un 8% de los ciudadanos usan la bici como medio de transporte para viajar a sus trabajos, lo que equivale a la mayor proporción en una ciudad estadounidense y supera diez veces el promedio. Posee 400 km de bicisendas y cuenta con una red densificada, conectada con los barrios urbanos, por lo que un ciclista y un automovilista comparten las jornadas diarias de transporte. La ciudad ofrece bicicletas a bajo costo para aquellas personas de menores recursos que residen en la ciudad.

Basilea, Suiza, cuenta con bicisendas diseñadas para que los ciclistas tengan prioridad de giro y que su relación con los automovilistas sea un poco más clara. Se recomienda usar cascos, pero las luces y los timbres para bicis son obligatorios. También proporciona un sólido sistema público de alquiler de bicicletas. Además de los bicicarriles, hay rutas especiales que conectan otras zonas de Suiza con esta ciudad (como la red Veloland Schweiz, recomendada para tours en bicicleta por el país). Estos caminos están indicados con señales en algunas de las principales intersecciones de la urbe. Para los turistas y amantes de la naturaleza, Basilea ofrece su propia greenway, caminos verdes, a lo largo del río Rin, con una ruta de 394 kilómetros delineado exclusivamente para ciclistas.

Barcelona, España, bicisendas, señales de tránsito y mapas en toda la urbe hacen de Barcelona una de las ciudades con mayor integración de sus ciclistas. Un circuito especial recorre todo el perímetro del corazón de la ciudad, además de contar con 100 estaciones para alquilar y estacionar bicis. Las cifras oficiales dicen que 30.000 personas ya adoptaron la bicicleta como medio de transporte habitual. En marzo del 2007, el ayuntamiento de Barcelona lanzó el sistema público de bicicletas coordinado con la red de transporte. Con el uso de una tarjeta, al igual que en casi todos los sistemas de bike-sharing, se puede acceder a cualquiera de las cien estaciones dispersas en la ciudad, que se puede recorrer, estacionar y volver a pedalear. Se está construyendo un estacionamiento subterráneo que forma parte de un programa piloto para evitar los robos y dar más seguridad a los propietarios de bicis.

El Ayuntamiento ofrece en su sitio web un manual de convivencia y seguridad, en el que se pueden resolver dudas de seguridad, distancias, robos, y se aconseja "contactar con otros ciclistas" para plantear quejas y propuestas y promover este medio de transporte sostenible, ecológico y saludable.

Beijing, China, como respuesta a la polución, el 2015, ésta ciudad contará con 50.000 bicicletas para uso público. En los 80, una de las reformas económicas más importantes de China se relacionó con el transporte: 8 de cada 10 ciudadanos de Pekín usaban la bici como medio principal para viajes interurbanos. Al presente, ese porcentaje se modificó a 2 de cada 10 viajantes. Pero con la creciente congestión de tránsito y la polución ambiental, la agenda oficial intenta revitalizar la desafiante cultura de bicicletas que supo tener Pekín. El pasado mes de enero, la ciudad adoptó el plan Movimiento Verde con el objetivo de lograr que un cuarto de la población (17 millones de personas) vuelva a montar sus bicis el 2015, contra el 19,7% actual. Las autoridades también se comprometieron a ofrecer, en un plazo de cinco años, cerca de mil estaciones de alquiler para 50.000 bicicletas.

Trondheim, Noruega, la tercera ciudad más poblada de Noruega tiene la bici como amiga pese a su ondulada topografía, que obliga a pedalear cuesta arriba. Trondheim dio una solución novedosa al problema: ascensores de bicicleta que funcionan como teleféricos y trasladan a los ciclistas a lo largo de las zonas elevadas. Los ciudadanos de Trondheim están orgullosos de su elevador de bicicletas, llamado "Trampe". Durante los últimos veinte años, la inversión en la infraestructura para bicicletas fue de 3,5 millones de dólares. Esta ciudad, ecológicamente orientada, cuenta con su propio sistema de alquiler de bicicletas para viajes hacia el trabajo o la escuela. Así, el 18% de la población utiliza esta vía como medio de transporte, y un 90% de los 30.000 estudiantes se mueven en dos ruedas. El objetivo del Gobierno de Noruega es elevar el uso de la bicicleta a un 8% para el 2015" (<http://www.conexionbrando.com/1339604>).

“La bicicleta reemplaza al auto en el primer mundo, en Holanda hay casi una bicicleta por persona, mientras que desde el 2,008, Alemania ha duplicado el uso de este medio, el fenómeno también llegó a los Estados Unidos. Hace pocos años en el Sud Este asiático como Vietnam, el principal medio de transporte fue

la bicicleta, hoy son las motos; En Europa a mediados de la década del setenta se ha experimentado un fenómeno inverso, el viejo continente vive un boom en el uso de éste vehículo, en Holanda existe trece millones de bicicletas, es decir casi una bicicleta por persona para una Población de dieciséis millones y en Países como Alemania y Hungría está ocurriendo un fenómeno similar. “Alemania cambia el auto por la bici”, toda vez que en ese País el uso de la bicicleta se quintuplicó entre 1,975 y el 2,001, mientras que desde el 2,008 hasta ahora se duplicó, Alemania, histórico fabricante de marcas de autos es ahora un transporte más, el gigante europeo donde habitan ochenta millones de personas, hoy circulan setenta y tres millones de bicicletas; según un reporte de la comisión europea de transporte, Holanda es el País del viejo continente que registra el mayor porcentaje en el uso de la bicicleta con un 31.2% como principal medio, en Hungría, el 19% utiliza la bicicleta y apenas el 28% el automóvil. El uso de éste tipo de transporte “verde”, también ha llegado a los Estados Unidos, según el sitio [bicycling.com](http://www.bicycling.com), la ciudad más amigable para andar en bicicleta es Minneapolis, que posee 193 kilómetros de ciclovías y lugares techados de estacionamiento, también destacan Portland, con calles sólo para ciclistas, donde el 95% de sus principales arterias tienen coclovías” (<http://www.latercera.com/noticia/mundo/2013/08/678-540410-9-la-bicicleta-reemplaza-al-auto-en-el-primer-mundo.shtml>).

“Plan de Dinamarca-Copenhague, al 2,025 “Una ciudad ordenada, con menor ruido y menos contaminación”, los ciudadanos de Copenhague apuestan por la bicicleta para desplazarse por la ciudad, un fenómeno que los representantes de otras grandes urbes quieren estudiar, la red de carriles bici en Copenhague es única a nivel internacional y se está desarrollando nuevas soluciones que faciliten el desplazamiento en bicicleta, esto es importante ya que es una infraestructura idónea, práctica y agradable que no contamina. En una gran urbe bien ordenada, la gente debe poder desplazarse con rapidez y eficacia, el tráfico automovilístico, emite grandes cantidades de CO₂, produce congestión y ruido, contamina la atmósfera y causa accidentes de tránsito. Por esta razón se debe crear una ciudad que invite a andar en bicicleta y a pié, Copenhague debe convertirse en la mejor ciudad ciclista del mundo, instando a los ciudadanos a que cada vez mas

ciudadanos usen la bicicleta estableciendo mejores y nuevos carriles bici, rutas verdes para bicicletas, pasarelas para bicicletas y peatones así como mejor aparcamiento para bicicletas junto a las estaciones de Transporte público masivo como metros, trenes, etc” (https://subsite.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/~/_media/F107AAA2ED9F467A954F8C814B3EB1EF.ashx).

“En el 2025, los ciudadanos de Helsinki no tendrán razones para tener un auto, para muchas ciudades del mundo aspiran tener un sistema de transporte público que sea confiable y eficiente es una meta con la finalidad de desincentivar el uso de los automóviles y así evitar los daños medioambientales que conllevan; en Helsinki un auto ya no es símbolo de estatus para los jóvenes, se viene apostando por un sistema de transporte intermodal que combine el uso de la bicicleta u otros medios de transporte menos contaminantes con los sistemas de transporte masivo de personas(metros, tren eléctrico, etc), y parece que ese es el deseo de sus autoridades por tantos impuestos que se imponen a los dueños de automóviles, en esa línea Helsinki ha inaugurado “La estación de la bicicleta” con su servicio de citybikes que pueden ser alquiladas para desplazarse por la ciudad ya sea con una tarjeta de viaje o de crédito” (<http://www.biginfinland.com/bicicletas-para-todos-en-helsinki/>)

“Plan estratégico de la bicicleta en Barcelona-España, entre sus objetivos es hacer del uso de la bicicleta una alternativa real en la movilidad urbana, integrándola como una oferta de transporte público, potenciando la intermodalidad(metro+bicicleta, tren+bicicleta) y promoviendo la sostenibilidad en sus desplazamientos, se cuenta con un sistema de bicicletas públicas denominado “bicing” que funciona a través de una tarjeta de abono, nominal, unipersonal e intransferible, abono mensual 24 Euros, existe una red de estaciones bicing que opera en toda la ciudad de Barcelona que incentiva su uso” (http://www.crana.org/themed/crana/files/docs/136/128/cristina_)

“El Plan de Amsterdam-Holanda para aumentar aún más su infraestructura para bicicletas. En los últimos veinte años, el ciclismo urbano en la ciudad de Amsterdam, ha aumentado más del 40%, pero éste crecimiento en lugar de complicar a las autoridades, son un gran motivo para reforzar este medio de transporte, así lo acaba de demostrar el municipio de esta

ciudad holandesa que acaba de lanzar un plan ciclista de largo plazo que considera la construcción de más ciclovías, estacionamientos para bicicletas cercanos al metro y nuevas medidas de corto plazo para resolver el alto flujo de ciclistas, se viene planificando la construcción de estacionamientos subterráneos para bicicletas invirtiendo 90 millones de Euros y 30 Millones para ampliar las ciclovías tanto para nuevas como antiguas”(<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/02/24/el>).

3.1.7.3. INFORME DE BUENAS PRACTICAS PARA LIMA METROPOLITANA.- CASO SAN BORJA.- PROYECTO ESPECIAL DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE LIMA.- El uso de la bicicleta y las ciclovías con que cuenta la ciudad de Lima, en honor a la verdad no estimulan ni motivan al ciudadano de a pié elegir el transporte alternativo no motorizado en sus diarios desplazamientos por la ciudad; sin embargo el Distrito de San Borja, podría ser la excepción respecto al uso de la bicicleta y su intermodalidad de ciclovías con los servicios de Transporte masivo de pasajeros que para nuestro caso lo constituye el Tren Eléctrico.- San Borja cuenta con un novedoso programa denominado “San Borja en Bici” cuyas bondades se exponen a continuación: “San borja en bici es un programa pensado para el vecino del Distrito lo acerca y lo conecta a la comunidad, sin necesidad de usar el auto o tomar un Bus; los vecinos de San Borja podrán hacer pagos, compras, conectarse de un paradero a otro, visitar a los parientes y amigos que vivan en el Distrito, utilizando una Bicicleta; Es el primer programa de bicicleta pública que se ofrece en el Perú, de esta forma San Borja se convierte en pionero al brindar un servicio de movilidad práctico, rápido y pensado para el uso frecuente cotidiano, para acceder al beneficio, sólo tienes que ser vecino del Distrito e inscribirse en el programa”(<http://www.munisanborja.gob.pe/bicisanborja/>).

“El alcalde de Lima, Luis Castañeda Lossio, anunció que la comuna destinará importantes recursos a la rehabilitación e implementación de ciclovías en la ciudad, dentro de una política de respeto para quienes usan la bicicleta como medio de transporte. El burgomaestre participó en todo el recorrido de la Gran Bicycleteada, que se realizó el Domingo 25 de Enero del

2,015 y se extendió por 9 kilómetros desde la Plaza de Armas hasta el distrito de Miraflores. Castañeda Lossio se unió a los miles de participantes que se sumaron a esta jornada, que incluyó tanto a aficionados al ciclismo como a los jóvenes que usan patines en línea (inline skates) para practicar deporte y ejercitarse. Sostuvo que el objetivo de esta actividad es promover una cultura del deporte y ejercicio, además del uso de la bicicleta como medio de transporte en distancias cortas, como se viene haciendo en otros países, y que para ello el municipio pondrá de su parte para impulsar la infraestructura necesaria y la cultura de respeto al ciclista. "Lima tiene grandes posibilidades para poder utilizar las bicicletas en el transporte, pues no es una ciudad con pendientes, no es ondulada, es completamente llana. Además, acá no hay lluvias como en otras ciudades. Por eso, lo que se vuelve fundamental es dar un espacio al ciclista en la mente de las personas, implementar una cultura de respeto", señaló. Para ello, dijo, es importante mejorar la seguridad en la ciudad para estimular el uso de la bicicleta, estimular que se respete el derecho a transitar por las ciclovías y acabar con la "ley de la prepotencia" que algunos conductores de automóviles emplean, creyendo ser los únicos con derecho a transitar por las calles. En paralelo a la rehabilitación de las ciclovías existentes y a la creación de nuevos espacios para la práctica del ciclismo, el alcalde señaló que el objetivo central será implementar "tejidos de ciclovías", que se extiendan por varios kilómetros utilizando las avenidas de la ciudad. "Vamos a empezar a reparar muchas ciclovías, debemos ir estabilizando un poco la economía de la Municipalidad, ir programándolo todo. Pero de todos modos promoveremos su uso", indicó. La actividad de este domingo fue organizada por la Municipalidad Metropolitana, a través del Proyecto Especial de Transporte No Motorizado, que habilitó una ruta de 9 kilómetros de distancia entre la plaza de Armas y la avenida 2 de Mayo, en Miraflores. Los participantes salieron del Cercado de Lima a través del jirón Conde de Superunda y las avenidas Tacna, Garcilaso de la Vega y Arequipa, atravesando a su paso los distritos de Lince y San Isidro. El Proyecto Especial de Transporte No Motorizado promueve la recuperación de los espacios públicos, la movilidad sostenible y la práctica del

deporte en los vecinos. También busca estimular el uso de bicicletas en la ciudad, incorporándolas al sistema intermodal de movilidad urbana, ampliando la red de ciclovías y brindando estacionamientos para estos vehículos en futuras estaciones de transporte urbano” (http://www.rpp.com.pe/2015-01-25-luis-castaneda-anuncia-que-rehabilitaran-e-implementaran-ciclovias-noticia_763126.html).

3.1.8. BENEFICIOS DEL USO DE LA BICICLETA COMO TRANSPORTE ALTERNATIVO.

Según encuestas practicadas por la Municipalidad Provincial de Lima, encontró que solamente el 0,5% de los viajes diarios en la ciudad se realizan en bicicleta. La ciudad de Bogotá ejemplo del ciclismo urbano en América Latina, tuvo el mismo porcentaje, ahora el porcentaje está por encima del 4%. Los beneficios de usar este medio de transporte es a nivel personal como colectivo; En lo personal ayuda a conservar el estado de salud sobre todo el sistema cardiovascular. En lo colectivo se promociona una vida sana, sin contaminación. A continuación se describe un cuadro demostrativo del uso de la bicicleta en varios Países del mundo:

CIUDAD	PAIS	Nombre del Proyecto	Número de bicicletas	Número de Estaciones
EUROPA				
Barcelona	España	Bicing	3000	200
Berlín	Alemania	Call a Bike	1700	43
Londres	Inglaterra	OY Bikes	70	25
Ámsterdam	Holanda	Ov-Fiets	1150	100
París	Francia	Vélib	20600	1451
Roma	Italia		750	80
Estocolmo	Suecia	Storstockholms	1000	80
Viena	Austria	Citybike	900	53
NORTE AMERICA				
Montreal	Canadá	Bixi	3000	300
Washington	USA		120	10
México	México	Ecobici	1114	85
AMERICA DEL SUR				

Rio de Janeiro	Brasil	Samba	80	8
Santiago de Chile	Chile	B'easy	100	10
Buenos A.	Argentina	Bicicleta públic	500	40
ASIA Beijin	China		500	31

Fuente: Experiencias y lecciones de sistemas de transporte público en bicicleta para América Latina, Instituto para una política del Transporte y desarrollo 2010.

Como se mencionó anteriormente el uso de la bicicleta trae muchos beneficios para la salud de las personas: Permite realizar un ejercicio físico saludable; Previene enfermedades cardiovasculares; Disminuye el riesgo de padecer sobrepeso u obesidad; Favorece la convivencia familiar; Es un medio de transporte económico y no contaminante; Ocupa mucho menos espacio que los automóviles; Su uso masivo ahorra mucho dinero en infraestructura. En lo colectivo mejora la calidad del medio ambiente así como cambios sustantivos para movilizarse y tener acceso a la flota de transporte público, que impulsaría a los gobiernos locales la mejora en las condiciones físicas para rehabilitar y/o construir ciclovías promocionando el transporte alternativo no motorizado. También en cierta medida produce ahorro para el Estado ya que la infraestructura para bicicletas es mucho más económica que para vehículos motorizados, asimismo en los estacionamientos, en un espacio para un automóvil pueden ubicarse diez bicicletas; en consecuencia existe una menor necesidad de superficie tanto para desplazarse como para estacionar: A continuación se describe un Cuadro comparativo de las ventajas y beneficios de utilizar un medio de transporte alternativo no motorizado como lo es la bicicleta y un vehículos motorizado:

Beneficios	Bicicleta	Vehículo motorizado
Economía	Resulta más económica en comparación con un vehículo motorizado y su mantenimiento es menos costoso.	Es muy costoso tanto su adquisición como su mantenimiento

	Permite ahorrar en pasajes	
Autonomía	Escoger la ruta y distribuir el tiempo en los desplazamientos como mejor convenga	Se debe organizar el tiempo según el recorrido del micro y depender de su ruta
Relación con el entorno	Permite la socialización con los demás usuarios de las vías y la interacción con el mismo espacio público	Aísla a los usuarios de las vías, generando estrés y agresividad
Medio ambiente	No produce ningún tipo de contaminación del aire ni auditiva	Genera mucho ruido y gran parte de la contaminación ambiental es por la emisión de sus gases de efecto invernadero
Espacio público	El costo para la construcción de una ciclovia es cinco veces menor que una calle para vehículos motorizados. En un lugar para estacionamiento de un automóvil se pueden parquear diez bicicletas	Cada vez es menor y cuesta más el espacio público disponible para estacionarse
Conservación del paisaje	Poco sacrificio de áreas naturales para su construcción. Visualmente no genera diferencias radicales en el paisaje urbano	Sacrifica áreas naturales considerables para su construcción. Transforma el paisaje y quita la sensación de calma y tranquilidad
Salud	Ejercita el cuerpo mientras se desplaza. Ayuda a reducir los riesgos	No existe ningún tipo de actividad física. Mayor incidencia en problemas

	de enfermedades cardiovasculares. Menor incidencia en problemas respiratorios. Ayuda a evitar el estrés	cardiovasculares. Mayor incidencia en problemas respiratorios. Produce mayor estrés
Sostenibilidad	Consume energía renovable	Consume energía no renovable

Fuente : FONAM.- Humanizando el Transporte 2007.

“Existen requerimientos básicos para el diseño y/o construcción de ciclovías, según el proyecto de ciclovías de la Haya en Holanda(1979), citado en Navarro, et al (1985), conforme al detalle siguiente:

- Separación con el tráfico, debería tener una separación de 0.75 m. para evitar ruidos y contaminación.
- Intersecciones cómodas que den prioridad al ciclista.
- Ancho adecuado de la ciclovía, entre 2 y 4 metros de ancho.
- Identificación fácil de la ciclovía.
- Viaje cómodo, es decir que el material sea preferentemente asfaltado.
- Atractivo con el paisaje.
- Conectividad directa”.

(Tesis.pucp.edu.pe/PastorHumpireElizabeth_uso_de_la_biciclet a_caso_surco).

El ciclista deberá utilizar un equipo de protección como un casco especial para éste tipo de actividad el mismo que deberá ser liviano y le permita maniobrar mejor la bicicleta muy diferente al de un motociclista cuyo casco es mucho más pesado debido a la naturaleza del vehículo motorizado y la velocidad que desarrolla; asimismo el ciclista deberá utilizar ropa o accesorios brillantes que alerten a los demás conductores de su presencia, claxon, timbres, reflectores de luz roja y amarilla; adicionalmente es conveniente que el ciclista utilice lentes para evitar el polvo y guantes acolchados para proteger las manos.

3.1.9. INFRAESTRUCTURA VIAL PARA TRANSPORTE ALTERNATIVO MOTORIZADO Y NO MOTORIZADO EN LIMA METROPOLITANA-ESTADO ACTUAL.

- 3.1.9.1.** Lima se encuentra ubicada estratégicamente en el continente sudamericano, sus coordenadas geográficas son 12°02'06" de latitud sur y 77°01'07" de longitud oeste, es la Capital del Perú, y está situada en la costa central del País a orillas del Océano Pacífico, conformando una extensa y populosa área urbana conocida como Lima Metropolitana que se extiende desde Pucusana en el Sur hasta Ancón por el Norte y Chosica por el Este; el Océano Pacífico por el Oeste que también se comparte con la Provincia Constitucional del Callao donde se encuentra el principal Terminal Marítimo del Perú y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en un área aproximada de 7, 590 Kilómetros cuadrados; Lima está ubicada en una zona desértica, felizmente tres ríos le dan vida a esta populosa ciudad, el Chillón, Rímac y Lurín, pero son ríos cortos de curso empinado y régimen estacional, se inician en las altas cumbres de la cordillera occidental de los andes peruanos y desembocan en el océano pacífico, con el derretimiento de los glaciares a consecuencia del cambio climático sus cauces están prácticamente secos durante casi todo el año.
- 3.1.9.2.** La infraestructura vial con que cuenta la ciudad de Lima fue diseñada y construida para el transporte motorizado, más no así para otro tipo de transporte alternativo, por lo que se han tenido que hacer modificaciones, recortes, ampliaciones, desvíos y otros para adicionar ciclo rutas, vías auxiliares, ciclo vías a fin de sostener a otros tipos de transporte como bicicletas, motos, moto taxis, triciclos, etc. Del mismo modo Transportes masivos como el Metro de Lima, el Metropolitano y el Servicio integral de Transporte Urbano por medio de sus corredores que se vienen implementando vienen ordenando progresivamente el caótico e insalubre transporte en la ciudad de Lima.
- 3.1.9.3.** Una Infraestructura vial que tome en cuenta al transporte alternativo no motorizado como el uso de bicicletas que conecte con el servicio de Transporte masivo, intermodal, para tramos cortos, permitiría tener un transporte saludable, ecológico y reduciría notablemente los altos índices de contaminación que

soporta la ciudad de Lima, elevando la calidad de vida de las personas que viven en la ciudad.

- 3.1.9.4.** En los próximos días del 1 al 12 de Diciembre del 2014, se desarrollará en la ciudad de Lima- Perú la Conferencia de Partes sobre cambio climático más conocida como la COP20 se darán cita para tal evento 194 delegaciones de diferentes Países del mundo cuyo objetivo es lograr acuerdos multilaterales vinculantes que reemplacen al Protocolo de Kioto a fin de sensibilizar a la población mundial a reducir los efectos contaminantes del transporte motorizado y opten por una transporte alternativo no motorizado como es el uso de la bicicleta, patinetas, triciclos, etc.. La temperatura de la tierra sigue subiendo y es que aún no se tiene conciencia que esta situación traerá irreversibles consecuencias para toda la humanidad, desastres naturales como inundaciones, tornados, huracanes, sequías(Caso Perú), desglaciación de las nieves perpetuas de las cordilleras y consecuentemente reducción de los recursos hídricos aprovechables(Sin energía eléctrica, sin gas, sin internet, se puede vivir pero sin agua es imposible) están ocurriendo en diferentes partes del mundo y nuestro País no está ajeno a esta realidad. Existe el interés de los asistentes a éste magno evento que al finalizar las sesiones se declare como Política de Estado la inclusión del Transporte no motorizado y alterno al automotriz en la planificación del desarrollo urbano de los pueblos. Hacer un llamado a las organizaciones públicas, privadas, ecologistas y la sociedad civil para que realicen una gran cruzada por la opción del transporte no motorizado alternativo al automotriz, convirtiéndolo en una realidad en el Perú y en todas las ciudades del mundo.
- 3.1.9.5.** Aproximadamente la ciudad de Lima cuenta con 130 Kilómetros de ciclovias, el problema es que no están interconectadas que permita una continuidad en el viaje, el ciclista se siente obligado a utilizar la infraestructura vial para el transporte motorizado para llegar a su destino, poniendo en riesgo su vida e integridad física, asimismo muchas de las ciclovias han sido improvisadas, utilizando la misma calzada para el transporte motorizado o en su defecto quitarle espacio a las aceras que es usada por los

peatones, no existe exclusividad para dicho transporte alternativo no motorizado.

- 3.1.9.6. Construir o diseñar una infraestructura vial que tome en cuenta al Transporte alternativo no motorizado no significa que el transporte motorizado deba desaparecer; en rutas cortas de hasta 7 kilómetros es muy beneficioso, aprovechable y sustentable el uso de la bicicleta, pero en recorridos largos es tedioso, cansado e incómodo; asimismo no todas las personas tienen la condición física suficiente para manejar bicicletas, algunas tienen impedimentos físicos y/o mentales, otras no saben conducir una bicicleta o tienen temor, entonces prefieren seguir usando el transporte urbano de pasajeros aunque siga contaminando, porque es una necesidad.
- 3.1.9.7. “Las ciclovías en Lima no están cumpliendo su fin. Diariamente se realizan más de 800 mil viajes en bicicleta la ciudad no cuenta con un sistema vial de transporte que éste requiere. Según el Proyecto especial de Transporte no motorizado del municipio de Lima, existen unas 55 ciclovías (segregadas o ciclocarriles) en las vías de más de 11 distritos. Los especialistas aseguran que la capital carece de un sistema que conecte las ciclovías en una sola red que integre al usuario con el Transporte público; la bicicleta debe ser un medio de transporte y no sólo recreativo”(Fuente Diario del Comercio NOV-2014)
- 3.1.9.8. Fiorella Merchor Valderrama, Jefe del Proyecto especial Metropolitano de Transporte no motorizado señala que una infraestructura vial de ciclovías tiene que tomar en cuenta indicadores de velocidad y volumen que determinen la necesidad de su segregación así como la necesidad de implementar medidas que faciliten la intermodalidad de viajes considerando criterios de coherencia, rutas directas, rutas seguras, rutas exclusivas, comodidad y atractividad; se requiere de una red de ciclovías más densificada y simultáneamente las personas acoger masivamente esta iniciativa que permita generar nuevos proyectos cicloviales priorizando éste tipo de proyectos sobre otros.

3.2. NORMATIVIDAD

3.2.1. NORMATIVIDAD GENERAL

- Protocolo de Kioto sobre el cambio climático(1997).
- Declaración de Lima(2008).
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre cambio climático Lima-COP 20-2014.
- Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley No. 29593.
- Resolución de Alcaldía No. 098-03 de fecha 22ENE03 que crea el Proyecto Especial Metropolitano de Transporte no Motorizado.
- Ordenanza No. 612-2004 Proyecto especial para transporte no motorizado que promueve el uso de la bicicleta.
- Ordenanza No. 341-2001 Sistema Vial Metropolitano de Lima.
- Plan Maestro de ciclovías para el Area Metropolitana de Lima y Callao.
- Plan Maestro de Transporte Urbano para el Area Metropolitana de Lima y Callao.
- Reglamento Nacional de Tránsito.
- Resolución Ministerial No. 210-2000-MTC/15.02 Manual de dispositivos de control de tránsito automotor para calles y carreteras.
- Decreto Supremo No. 055-2010 –MTC.- Reglamento Nacional de Transporte Público especial de pasajeros en vehículos motorizados y no motorizados.

3.2.2. NORMATIVIDAD ESPECIFICA

- Art. 81 Inc. 1.6 de la Ley No 27972 de Mayo 2003-Ley Orgánica de Municipalidades.- Las Municipalidades Provinciales son competentes en la regulación, normatividad y control de los servicios públicos locales entre ellos el tránsito, circulación y el

transporte público, asimismo en lo que se refiere a transporte alternativo no motorizado.

- Ley No. 29593 de Octubre 2010, se declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible.- Art.2. Acción de promoción.- El Estado en todos sus niveles de gobierno, provee las condiciones de seguridad vial y ciudadana para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y seguro.- En sus planes directores de Transporte y en sus planes de ordenamiento territorial los gobiernos locales promueven el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, asimismo los establecimientos públicos, privados e Instituciones Educativas.
- Decreto Supremo No. 016-2009-MTC Reglamento Nacional de Tránsito; En sus anexos I y II no establece sanciones para ciclistas infractores.- Art. 156 Ciclovías exclusivas para bicicletas, sus conductores deben transitar por ellas está prohibida su uso por otro tipo de vehículos, aplicándose sanciones G-10, G-16, G-32. Se debe señalar que las ciclovías es sólo para bicicletas de dos ruedas, se entiende que motos, triciclos, moto-taxis u otros vehículos menores no deben circular por estas rutas, bajo sanción en caso de incumplimiento con la imposición de la multa correspondiente por la Policía de Tránsito.

3.3. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE HALLAZGOS.- Resultados de las entrevistas practicadas y hallazgos encontrados:

3.3.1. RESPECTO AL OBJETIVO 1.- Describir los problemas públicos que surgen a partir de la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo:

COINCIDENCIAS

El Transporte motorizado en la ciudad de Lima si constituye un problema público.

Incesante incremento del parque automotor sin ningún tipo de control gubernamental en la ciudad de Lima.

La infraestructura vial que corresponde al casco urbano de la ciudad de Lima es insuficiente para sostener y/o soportar el alarmante incremento del parque automotor, haciendo que el

transporte motorizado sea inseguro, contaminante, insalubre congestionado, desordenado, estresante y caótico.

No contar con una infraestructura vial que tome en cuenta al Transporte alternativo no motorizado, o ser insuficiente, constituye un problema público.

El tránsito motorizado en la ciudad de Lima viene afectando la calidad de vida de las personas así como las actividades económicas, sociales, educativas y culturales que se desarrollan en la ciudad.

En medio del desorden, la congestión, la contaminación y la irracionalidad surge la informalidad en el Transporte, los accidentes de tránsito, el aumento de los actos delictivos y otros problemas sociales; Los ciudadanos de Lima tienen que lidiar todos los días con estos problemas que parecen nunca acabar.

La peatonalización y las ciclovías aliviarían considerablemente el problema del transporte público urbano sobre todo para viajes cortos y alimentadores, se deberá contar con una red más densificada e interconectada de ciclo-rutas que permita el enlace entre los diferentes distritos de la ciudad de Lima Metropolitana

La infraestructura vial actual ha sido concebida para el transporte motorizado, la inversión pública favorece el transporte privado, desfavoreciendo al transporte público y en mayor medida al transporte alternativo no motorizado, peatones y bicicletas, el 77% de los viajes en la ciudad se movilizan en los diversos modos de transporte público.

Se requiere de un sistema interconectado de ciclovías que enlace a todos los distritos de la ciudad de Lima, las que se cuentan actualmente están desagregadas o segmentadas, no existe continuidad de las mismas, el ciclista para dirigirse a su centro de trabajo o estudio tiene que hacer uso de manera mixta la ciclovía y la infraestructura vial juntamente con los vehículos motorizados poniendo en riesgo su vida e integridad física; esta realidad desincentiva el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo sostenible y cotidiano que reemplace al transporte urbano motorizado de pasajeros que sabemos es contaminante, caótico, insalubre y desordenado pues al ciudadano de a pie no le

queda otra opción que utilizarlo con todos los problemas y riesgos que significa.

DIFERENCIAS Y/O CONTRADICCIONES

El transporte alternativo no motorizado en especial el uso de la bicicleta si bien es cierto no constituye un problema público pero si puede ser una solución para que las personas acojan masivamente esta iniciativa, motivando a que migren a este tipo de transporte saludable, ecológico, limpio y económico.

Un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo es importante diseñar con la construcción y/o ampliación de una red de ciclovías que unan a los diferentes distritos de Lima Metropolitana.

La red de ciclovías con que cuenta actualmente la Ciudad de Lima es insuficiente para conectar a los distritos de la Ciudad de Lima, asimismo carecen de mantenimiento y operatividad; los ciclistas tienen que utilizar necesariamente las arterias, avenidas y calles y desplazarse juntamente con el transporte motorizado lo que significa un riesgo para sus vidas e integridad física.

Por el riesgo que significa utilizar este medio de transporte no motorizado muchas personas deciden abandonarlo y solo utilizarlo como una práctica deportiva, de disfrute, recreo y/o descanso, mas no así como una forma de transporte diario a sus centros de labores o estudio; asimismo existe el erróneo concepto de los ciudadanos que el uso de la bicicleta es para personas de bajos recursos económicos.

Al no ser utilizadas regularmente las ciclovías, estas son utilizadas por los peatones como ampliación de veredas, para hacer ejercicios físicos, trotes, caminatas y otros, también son utilizadas por el comercio ambulatorio y cuando un ciclista esporádico aparece tiene dificultades para desplazarse, situación que puede causar incidentes con los peatones.

Si bien es cierto que un transporte alternativo de bicicletas aliviaría notablemente el problema de la contaminación ambiental en la ciudad de Lima; sin embargo la Municipalidad Provincial de Lima, viene promocionando el transporte urbano motorizado en Buses

libres de contaminación que funcionan con gas natural(GNV); Los Buses denominados EURO 3 y EURO 4.

En cumplimiento a las Ordenanzas Nos. 612 y 341 de la Municipalidad Provincial de Lima; el Transporte alternativo no motorizado su regulación, control y normatividad es de su exclusiva competencia, estas dos ordenanzas se complementan toda vez que la segunda ordenanza establece que las arterias principales de conexión de la ciudad su utilización es de competencia de la Municipalidad Provincial de Lima, precisamente adyacente a las mismas se han diseñado o acondicionado las ciclovías que no ofrecen atractividad al ciclista para hacer uso de su bicicleta.

El Ministerio de Educación a través del programa de rutas solidarias también promueve e incentiva el uso de la bicicleta para que los escolares se transporten desde sus domicilios a sus centros de enseñanza, habiéndose adquirido un determinado stock de bicicletas, lamentablemente esta iniciativa es para las zonas rurales del País y no para las zonas urbanas como en nuestro caso la ciudad de Lima.

- 3.3.2. RESPECTO AL OBJETIVO 2.- Describir el accionar de las autoridades edilicias de Municipalidad provincial de Lima Metropolitana así como del Gobierno Central, para enfrentar dicho problema público en relación a infraestructura vial para transporte alternativo motorizado y no motorizado.

COINCIDENCIAS

La Municipalidad Provincial de Lima, Municipalidades Distritales de Lima, Policía Nacional del Perú, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerios; sus funcionarios viene realizando las coordinaciones pertinentes de acuerdo a sus competencias para alinear criterios y consensuar propuestas para tener un sistema vial que tome en cuenta al Transporte alternativo no motorizado.

Las personas que viven en Lima sufren diariamente con un Transporte motorizado que contamina el medio ambiente, afectando su salud física como emocional que se manifiesta en enfermedades respiratorias y psicológicas.

La Policía Nacional desempeña una acción disuasiva sobre el Transporte alternativo no motorizado(ciclistas) mas no así coercitiva toda vez que el Reglamento Nacional de Tránsito no contempla sanciones para ciclistas, por asociación pueden ser sancionados en condición de peatones, mas no como ciclistas.

DIFERENCIAS Y/O CONTRADICCIONES

La autoridad Municipal es quien tiene que regular el transporte no motorizado mas no así el Gobierno Central.

La corrupción está en todas partes y las Municipalidades no están ajenas a esta realidad, el uso de la bicicleta ha sido declarado tanto por el Gobierno Nacional como los Gobiernos Locales de interés nacional como medio de transporte sostenible, por lo que se debe entender que existe un presupuesto para la construcción y/o ampliación de ciclovías, limitándose a realizar algunos trabajos de mantenimiento de estas vías, sobrevalorando costos con el fin de apropiarse indebidamente de los recursos municipales o en su defecto utilizan materiales baratos que luego con el tiempo se deprecian y duran muy poco.

La Policía Nacional actúa a nivel Macro en todo el País en la vías públicas y carreteras a nivel nacional, mientras que las Municipalidades Provinciales y Distritales su accionar es a nivel Micro; el Transporte alternativo no motorizado corresponde íntegramente a Gestión Local pero la ciudad de Lima está constituida por Distritos contiguos que forman su casco urbano; entonces se hace necesario que las autoridades y/o funcionarios municipales tengan que coordinar entre si a fin de diseñar, construir e implementar una red de ciclovías que permita interconectar a sus diferentes Distritos de esta manera las personas estarán motivadas a acoger masivamente esta iniciativa de transporte alternativo.

El uso de la bicicleta está asociada a la idea de ser una actividad deportiva, de recreo, de diversión y descanso. En el peor de los casos para el Funcionario Municipal Provincial de la Ciudad de Lima lo considera para personas de bajos recursos económicos. Con estas ideas preconcebidas de funcionarios y usuarios poco se puede avanzar para hacer del transporte alternativo no motorizado un transporte sostenible. Se tiene que trabajar en la mente de las

personas y simultáneamente en construir, ampliar y diseñar un sistema vial para dicho transporte exclusivo y seguro.

3.3.3. RESPECTO AL OBJETIVO 3.- Explicar el impacto de dichas políticas públicas en relación al problema público:

COINCIDENCIAS

La aceptación masiva de personas por el transporte alternativo no motorizado en la ciudad de Lima obligaría a los funcionarios municipales Provinciales y distritales a ampliar o implementar una red de ciclovías que permita unir a los diferentes distritos de la Capital, para uso exclusivo de dicho transporte.

La ciudad de Lima, cuenta actualmente con 130 Kilómetros de ciclovías que es necesario incrementar a fin de consolidar una red mas densificada que motive a las personas a migrar de un transporte motorizado contaminante, insalubre, congestionado, caótico e inseguro a un transporte no motorizado saludable, ecológico, seguro y exclusivo. Las autoridades tienen que trabajar para éste propósito.

Existen leyes y ordenanzas municipales que declaran de interés nacional el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, no obstante hasta la fecha se carece de la respectiva reglamentación.

Una infraestructura vial de ciclovías tiene que tomar en cuenta indicadores de velocidad y volumen que determinen la necesidad de su segregación, así como la necesidad de implementar medidas que faciliten la inter modalidad de viajes considerando criterios de coherencia, rutas directas, rutas seguras, comodidad y atraktividad.

Moverse en bicicleta es una apuesta por la salud y el medio ambiente, y una decidida contribución al desarrollo de una ciudad más sostenible y con mejor calidad de vida. Cuando se piensa que el Transporte no motorizado es solamente para personas de bajos recursos económicos es un gran error ya que las grandes ciudades del mundo apuestan por un transporte no motorizado en la ciudad donde la bicicleta ha ganado protagonismo como medio habitual de desplazamiento urbano.

DIFERENCIAS Y/O CONTRADICCIONES

Lima no ha sido pensada para la bicicleta y mucho menos para el ciclista, quien también forma parte de la dinámica de la ciudad y necesita de un marco apropiado para ser considerado en la planificación y la gestión de la movilidad urbana.

Progresivamente se incrementará la presencia de la bicicleta en las calles y se debe tener conciencia que se circula por espacios y vías públicas entrando en contacto con otros medios de transporte y peatones, se debe garantizar la seguridad del ciclista y de terceras personas contando para ello con vías exclusivas y seguras.

Conducir una bicicleta por las calles y avenidas de la ciudad es una actividad que implica mucho riesgo para la vida e integridad física del ciclista, la posibilidad de ser arrollado por algún conductor de un vehículo motorizado ebrio o bajo un estado emocional fuerte siempre está latente.

Los conductores de los vehículos motorizados taxistas, moto taxistas, combis, buses y microbuses están en constante competencia por los pasajeros, su afán es tener la mayor cantidad de ingresos, no les interesa que en esa demencial operación atropellen a un peatón, ambulante o ciclista, todos estamos en peligro cuando nos desplazamos por las diferentes arterias de la ciudad con destino a nuestros centros de trabajo, estudio o viceversa. Allí radica la importancia de tener una Sistema vial único, exclusivo y seguro que tome en cuenta al transporte alternativo no motorizado.

3.3.4. CUADRO DEMOSTRATIVO DE ENTREVISTADOS POR OBJETVOS

Actores Involucrados	Objetivo 1.- Describir los problemas públicos que surgen a partir de la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo	Objetivo 2.- Describir el accionar de las autoridades edilicias de la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, así como del Gobierno Central para enfrentar dicho problema público en relación a infraestructura vial para transporte alternativo motorizado y no motorizado	Objetivo 3.- Explicar el impacto de dichas políticas en relación al problema público.
Municipalidad Provincial de Lima	Es necesario contar con un sistema vial	La Municipalidad Provincial de Lima,	La Municipalidad Provincial de Lima,

	que tome en cuenta al transporte alternativo. El transporte urbano motorizado en la ciudad de Lima se ha convertido en un Problema público.	creó el Proyecto especial para no Transporte motorizado, habiéndose construido 130 Kilómetros de ciclovías y se proyecta ampliarlas para establecer una red mas densificada se viene trabajando en ése propósito	ha creado una serie de programas como Ciclodía, Eco-bici y otros para motivar a las personas para que utilicen este sistema de Transporte alternativo no motorizado.
Ministerio del Ambiente	Efectivamente el Transporte urbano motorizado en la ciudad de Lima es un problema público, sobre todo es contaminante, e insalubre; el parque automotor no se ha renovado íntegramente, existen vehículos con más de 10 años de antigüedad que siguen circulando; el uso de la bicicleta como transporte alternativo no motorizado solucionaría parcialmente el problema.	Se vienen cumpliendo las disposiciones del Gobierno Central para hacer del Transporte alternativo una política pública se coordina con la Municipalidad Provincial de Lima, para ayudar a implementar las ciclovías, así como la inter-modalidad con el Transporte público masivo de pasajeros.	Se realizan campañas juntamente con la Municipalidad Provincial de Lima para auspiciar y/o motivar a las personas para que masivamente se inclinen por un transporte alternativo ecológico, saludable y sin contaminantes que beneficie a la Población. Ese planteamiento se hará conocer en la Conferencia Mundial sobre cambio climático COP-20 que se desarrollará en la ciudad de Lima de 1 al 12 Diciembre 2014.
Ministerio de Transportes y Com.	Coincidimos el Transporte motorizado urbano en la ciudad de Lima es un problema público que debe solucionarse ya; las autoridades del Gobierno Central y Gobierno Local estamos haciendo esfuerzos para que así sea. El transporte alternativo no motorizado sería una solución parcial al problema.	Vehículos antiguos y contaminantes siguen circulando en la ciudad de Lima. Existe la Ley 29593-Ley de la bicicleta que promociona el uso de la bicicleta como transporte sostenible. El MTC cuenta con una programa de peatonalización y ciclovías como alimentadores en coordinación con la Municipalidad Provincial de Lima	No contar con una red densificada de ciclovías en la ciudad de Lima, así como la falta de mantenimiento y operatividad de las mismas, falta de seguridad, exclusividad y atractividad desincentiva el uso de este medio alternativo de transporte no motorizado que pese a ser considerado una solución sin embargo causa temor en la población.
Ministerio de Salud	La calidad de vida de las personas que viven en Lima cada vez se deteriora más por los efectos contaminantes del Transporte motorizado que se ha convertido en un problema público de aquí nace la necesidad de contar con un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo	El gobierno central y las autoridades locales vienen coordinado estrechamente fomentando campañas y promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo no contaminante, saludable, ecológico y sostenible.	El Ministerio de salud dentro de sus programas de medicina preventiva, incentiva y promociona el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y saludable, es muy beneficioso para enfermedades cardiovasculares, Stress, fortalece el sistema inmunológico, etc. Es recomendable para tramos cortos y rápidos

			aproximadamente hasta 6 o 7 Kilómetros.
Ministerio de Educación	Todos los ciudadanos lo perciben el Transporte urbano motorizado es un problema público. Es urgente solucionar éste álgido problema con políticas públicas eficaces y coherentes, donde la autoridad imponga con firmeza sus decisiones en la realidad y que no sólo quede en el papel.	El MINEDU, también tiene programas para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo sostenible y ecológico “Rutas solidarias” pero éste se viene desarrollando en las zonas rurales del País. En Lima también se puede implementar éste programa pero se carece de una red densificada de ciclovías para este tipo de transporte, que si se usa pondría en riesgo la vida y la integridad física de los escolares.	Los escolares en las zonas rurales han aceptado con mucha alegría este sistema de transporte alternativo, se han comprado bicicletas y se han asignado directamente a las Instituciones educativas dentro del Programa de “rutas solidarias”, éste programa se viene ampliando a otras zonas del País sobre todo a las más deprimidas.
Municipalidad Distrital de Pueblo L.	Todos lo sufrimos diariamente el transporte motorizado urbano en Lima es un caos se ha convertido en un problema público, de allí nace la necesidad de tener una red densificada de ciclovías que mitigue el problema	El Plan de Gobierno Local hacia el 2019, a mediano plazo tiene previsto ampliar la red de ciclovías en el Distrito fomentando el uso de la bicicleta como transporte alternativo familiar y comunitario	En el Distrito tenemos una política de proteger el medio ambiente, dentro de ello promovimos el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, ecológico y saludable; se vienen alcanzando ciertos logros progresivamente.
Municipalidad Distrital de S. Borja	Definitivamente el Transporte motorizado en Lima es un problema público; San Borja apoya decididamente el uso de la bicicleta como medio de Transporte sostenible y ecológico	La Municipalidad de San Borja es quizás uno de los Distrito que más auspicia y promociona el uso de la bicicleta en su Distrito se han creado muchos programas “San Borja en bici”, “Eco-bici” prestan bicicletas, las ciclovías están conectadas al Metro de Lima. Se han instalado diez estaciones para bicicletas y se han incrementado la red de ciclovías.	San Borja si auspicia y fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo no contaminante, ecológico y saludable, la población está tomando conciencia de ello y se está inclinando favorablemente por éste tipo de transporte, el problema es que sólo es para el Distrito de San Borja. Se han implementado 23 kilómetros de ciclovías Motivando a los vecinos para utilizar éste tipo de Transporte
Municipalidad Distrital de Miraflores	El Transporte urbano motorizado en la ciudad de Lima es un problema público de allí la necesidad de tener una infraestructura vial que tome en cuenta al transporte alternativo	La Municipalidad de Miraflores en virtud a la Ordenanza No 341 y a la Ley Orgánica de Municipalidades admite la competencia de la Municipalidad Provincial de Lima en el diseño y construcción de ciclovías conforme a los planes de ordenamiento	Con el crecimiento de la ciudad de Lima, el Distrito de Miraflores prácticamente forma parte del contexto general de la ciudad de Lima, el diseño y construcción de ciclovías es competencia de la Municipalidad Provincial sin embargo se promociona y

		territorial de la ciudad. No obstante cuenta con un programa de alquiler de bicicletas.	auspicia el uso de la bicicleta mediante un programa de alquiler.
Municipalidad Distrital de SMP	El Distrito de SMP es el que más sufre el problema de la congestión vehicular por los efectos contaminantes que produce. Avenidas como Zarumilla, Caquetá, Puentes Dueñas, Universitaria tienen que soportar todo el tráfico vehicular, no solo de la ciudad de Lima sino del País, por cuanto la Carretera Panamericana(Via de evitamiento) cruza nuestro Distrito y como las vías son angostas en esta parte de la arteria, se produce un cuello de botella que parece nunca acabar. Para SMP el transporte público urbano motorizado es a todas luces un grave problema público.	Conforme a la legislación vigente es la Municipalidad Provincial de Lima la autoridad edilicia competente para construir, diseñar, ampliar y modificar las ciclovías. No obstante el Municipio de SMP aprobó la implementación de Ciclovías recreativas a fin de mejorar y modernizar la Gestión Municipal. Actualmente la Municipalidad se encuentra empeñada en regular y controlar el transporte motorizado en vehículos menores Moto-taxis, Ciclomotos, Triciclo motos, sobre todo aquellas que transportan personas.	Las ciclovías que existen en el Distrito Av. Habich, Av. Tomás Valle, Av. José Granda, Av. Universitaria, Av. Dominicos y otros forman parte de la red de ciclovías que diseñó la Municipalidad Provincial de Lima; siguiendo estas directrices la Municipalidad de SMP auspicia y fomenta el uso de la bicicleta en toda la ciudad, apoyando cualquier iniciativa de la comuna provincial mediante el Programa especial de Transporte no motorizado.
Municipalidad Distrital Los Olivos	El transporte motorizado en Lima como se sabe es un problema público. El uso de la bicicleta y las ciclovías como transporte alternativo es competencia de la Municipalidad Provincial de Lima. No obstante la Municipalidad de los Olivos apoya decididamente cualquier iniciativa de implementación del programa	La Municipalidad de los Olivos ha creado un programa de ciclovías recreativas en el Distrito especialmente los días domingos, con el fin de auspiciar el uso de la bicicleta pero solamente para tramos cortos como una actividad de disfrute Considerando que el Distrito está ubicado distante del cercado y universidades un transporte cotidiano en bicicleta sería muy cansado, fatigoso y sobre todo peligroso. Los funcionarios se inclinan por un transporte motorizado menos contaminante que utilice el GNV, Buses EURO3 y EURO4.	Se promociona el uso de la bicicleta como una actividad recreativa y de disfrute los días domingos. Los vecinos utilizan muy poco la ciclovías existentes, porque no ofrecen seguridad, ni exclusividad para el transporte diario de personas para desplazarse del Distrito hacia el Cercado, Centros de trabajo o estudio, se requiere de otras vías para Transporte público como Tren eléctrico, Metropolitano, para hacer una interconexión con las ciclovías al igual que el Distrito de San Borja, por el momento no se cuenta con esa Infraestructura.
PNP-Direc. Tránsito y Seguridad Vial	El Transporte motorizado urbano en Lima es un problema público, darle una solución requiere de un consenso entre todas las autoridades tanto del Gobierno	La policía de Tránsito mantiene una acción disuasiva mas no así coercitiva sobre el transporte alternativo no motorizado. El Reglamento Nacional de Tránsito no	La Policía de Tránsito es competente para vigilar, controlar, fiscaliza e imponer sanciones a los conductores de vehículos motorizados en las calles, avenidas

	Central como del Gobierno Local. El transporte alternativo sería una solución parcial al problema.	establece sanciones a los ciclistas que cometan infracciones es mas no requieren de una Licencia de conducir o permiso; se considera como una actividad recreativa o de disfrute.	y vías de las ciudades y carreteras de todo el País. A la PNP no le corresponde fomentar o auspiciar el uso de la bicicleta es una responsabilidad de las Municipalidades y la PNP brindar su apoyo en cuanto la ley le permita.
PNP-Direc. Turismo y Ecología	El transporte público urbano motorizado en Lima se ha convertido en un problema público debe incentivarse el uso de otros medios de transporte alternativo entre ellos la bicicleta como una solución parcial.	Se cumplen las disposiciones del Gobierno Central en materia de conservación del medio ambiente y el uso de la bicicleta como medio de Transporte sostenible, ecológico, económico y saludable	Se promueve actividades de Eco Turismo en coordinación con la Dirección de Participación ciudadana de la PNP y las Comisarias PNP.
Asesor Municipal Red de ciclovías	Una red de ciclovías en la ciudad de Lima reduciría notablemente el problema de la contaminación y ayudaría a ordenar el tránsito vehicular que es caótico e insalubre. Admite que el transporte urbano motorizado se ha convertido en un problema público, surge la necesidad de contar con una infraestructura vial que tome en cuenta al transporte alternativo	Lima cuenta con 130 Kilómetros de ciclovías, pero las mismas no permiten la interconexión con los distritos, han sido improvisadas porque sus trazados se han hecho sobre veredas quitándole espacio a los peatones o quitándole espacio a las vías para el transporte motorizado, no existe una adecuada señalización y lo peor de todo carecen de operatividad y mantenimiento.	El proyecto especial de Transporte no motorizado de la Municipalidad provincial de Lima Metropolitana viene cumpliendo con un programa de promoción y auspicio para el uso de la bicicleta como transporte alternativo; lamentablemente la infraestructura vial que existe no fue pensada en el ciclista sino para el transporte motorizado, se hace lo que se puede.
Usuario-Ciclista	Esa pregunta está por demás a todas luces el transporte motorizado en Lima es un Problema público que no se sabe cuándo acabará, contamina, es insalubre, vehículos antiguos, es caótico, desordenado; hago uso de la bicicleta desde hace quince años.	Tengo entendido que la autoridad municipal es la que tiene que regular éste tipo de transporte, pero lamentablemente los ciclista corremos mucho riesgo al desplazarnos por las vías juntamente con el transporte motorizado ya que no existe una red densificada de ciclovías.	Soy de la idea que el Alcalde Provincial y Distritales de la ciudad de Lima en conjunto deben auspiciar, motivar y promover el uso de la bicicleta no en forma aislada sino de manera consensual, mediante una política pública coherente que englobe a toda la ciudad. A fin de que la esperanza de vida de las personas que viven en Lima aumente.

(Fuente de elaboración propia: 2,014)

CAPITULO IV

ANALISIS

4. ANALISIS

- 4.1. La insuficiente infraestructura vial o no tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo constituye un problema público que las autoridades locales y del Gobierno Central deben solucionar, ante la necesidad de contar con vías o rutas exclusivas y seguras que minimicen los riesgos contra la vida e integridad física de las personas que deseen acogerse al uso de este tipo de transporte.
- 4.2. El transporte urbano en la ciudad de Lima, es un problema público; el transporte alternativo(bicicletas) aliviaría el caótico, desordenado, insalubre y contaminante transporte urbano motorizado que soportan diariamente los ciudadanos de Lima.
- 4.3. Tanto el Gobierno Central como la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, han promulgado Leyes y Ordenanzas fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, saludable y ecológico, sin embargo se carece de una Reglamentación que coadyuve a su implementación, normatividad, sanciones y procedimientos que permitan dar al ciclista mayor seguridad en sus desplazamientos.
- 4.4. El Reglamento Nacional de Tránsito dicta normas generales de seguridad para ciclistas. Sanciona las faltas cometidas por conductores de vehículos motorizados y no motorizados de tres ruedas mas no así para ciclistas; La Policía de Tránsito carece de potestad sancionadora para infraccionar faltas cometidas por ciclistas ya que el Reglamento no lo establece.
- 4.5. El transporte alternativo motorizado(Motos, Moto-taxis, ciclomotos, Triciclo motos) así como el transporte no motorizado(vehículos de tres ruedas-Triciclos), que transporten personas y/o mercancías, deben tener Licencia de conducir vigente de la clase y categoría respectiva, expedida por la Municipalidad Provincial respectiva. Asimismo deberán utilizar la infraestructura vial que corresponde al transporte motorizado sujetándose a las normas y procedimientos del Reglamento Nacional de Tránsito, así como las sanciones que corresponda por infracciones cometidas.

Por ningún motivo usaran las ciclo-vías o ciclo-rutas que son exclusivas para ciclistas o para personas que hagan uso de la bicicleta.

- 4.6. **Bicicleta como vehículo de transporte personal de propulsión humana, es lineal y de dos ruedas con un sistema de transmisión a pedales tiene un manillar para controlar la dirección y un sillín para sentarse, el desplazamiento se obtiene con las piernas accionando una caja de pedales que a través de una cadena hacen girar un piñón que a su vez hace girar la rueda trasera sobre el pavimento, no utiliza ningún tipo de combustible, excepto algo de grasa y aceite para lubricar sus mecanismos de propulsión siendo totalmente ecológica. Este tipo de vehículos son los únicos autorizados para circular por las ciclovías conforme al Reglamento Nacional de Tránsito vigente a la fecha.**
- 4.7. **Se cuenta con una Ley de la Bicicleta, Ley No. 29593 que auspicia promueve y favorece el uso de la bicicleta como transporte alternativo sostenible, saludable, ecológico y económico sin embargo hasta la fecha el Poder ejecutivo no ha cumplido con reglamentarla. El Reglamento Nacional de Tránsito no establece sanciones para ciclistas infractores, la PNP mantiene una acción disuasiva más no coercitiva por cuanto se carece de una normatividad específica sobre el particular.**
- 4.8. **Una infraestructura vial que tome en cuenta al transporte alternativo se asume que es importante; transporte alternativo(motos y bicicletas) es decir motorizado y no motorizado; De acuerdo a la legislación peruana, el transporte motorizado está regulado y sancionado por el Reglamento Nacional de Tránsito(DS No. 016-2009-MTC); si es alternativo se entiende que es diferente al de los vehículos de cuatro ruedas o más, llámese automóviles, Buses, Camiones, Mini buses, Camionetas, etc. Si nos referimos a transporte alternativo motorizado se entiende el uso de Motocicletas, Moto-Taxis, Motonetas, Triciclo motos de dos o tres ruedas, de acuerdo al Art. 107 del RNT todos los conductores de vehículos automotores o vehículos no motorizados de tres ruedas o más deben ser titulares de una licencia de conducir que es otorgada por la autoridad competente. No se comprende en éste artículo a ciclistas, patinadores, skyboard, cojinetes, impulsadores diversos, etc. Tampoco se**

contempla sanciones para este tipo de conductores, por asociación se le podría aplicar una sanción en condición de peatón.

- 4.9. Cuando se trata de Infraestructura vial que tome en cuenta al transporte alternativo me estoy refiriendo únicamente al transporte alternativo no motorizado es decir exclusivamente bicicletas y para ello es necesario diseñar, construir, ampliar o modificar las ciclovías también se les denomina ciclo rutas. Vías o rutas exclusivas para motos, moto-taxis, triciclo motos, en la realidad no existen, ni tampoco existe la idea de diseñar o construir una infraestructura vial para este tipo de transporte el mismo que deberá utilizar la misma red vial que el transporte automotriz con algunas restricciones y medidas de seguridad que el RNT lo establece.
- 4.10. Si se quiere utilizar un transporte alternativo menos contaminante, ecológico y saludable el único que reúne estas características y condiciones es un vehículo sustentable que es conocido como bicicleta, también existen otros tipos como los patines, skyboard, triciclos, pero no tienen mucha acogida. Se sabe que una motocicleta contamina mucho más que un automóvil debido al particular proceso de combustión que tiene su pequeño motor; sería un error calificar el uso de motos como una forma de transporte alternativo con el cual se busque reducir o mitigar los efectos contaminantes del CO₂, CO y/o Nitratos, si se quiere un cambio climático o tener un medio ambiente más saludable no se debe pensar en las motos como alternativa de solución. Y si masivamente las personas aceptarían este tipo de transporte en motos, la contaminación sería mucho peor que los vehículos automotores por ese lado, el uso de motos como transporte alternativo quedaría descartado.
- 4.11. Una política pública en la que se incluya el transporte alternativo no motorizado(bicicletas-ciclovías) como una solución al caótico, desordenado, contaminante, irrazonable e insalubre transporte motorizado urbano en la ciudad de Lima resultaría muy beneficioso para la ciudad y sus habitantes que tienen que lidiar todos los días con éste tipo de transporte.
- 4.12. Una red de ciclovías mas densificada, que interconecte a todos los distritos de la capital, rutas exclusivas y seguras para los ciclistas separadas del tránsito motorizado que sería lo ideal, constituiría un

motivo, auspicio y promoción para que las personas masivamente acojan la iniciativa y progresivamente cambien su estilo de vida, de un transporte contaminante a un transporte ecológico y saludable; de tal forma que el ciudadano esté debidamente motivado a usar diariamente la bicicleta para dirigirse a su centro de trabajo, estudio, compras, etc. de mucha utilidad en desplazamientos cortos de aproximadamente 6 a 7 kilómetros; Las autoridades del Gobierno Central y Local tienen la gran responsabilidad de diseñar, ampliar y/o construir ciclovías exclusivas, seguras y confiables, que aseguren la vida e integridad física de las personas que decidan utilizar la bicicleta como medio de transporte sostenible; De no darse estas condiciones, difícilmente las personas se inclinarán por el transporte alternativo no motorizado y el uso de la bicicleta será considerado solamente como una actividad recreativa, deportiva, de disfrute y descanso que se realiza, los sábados, domingos y feriados; Se hace necesario que el uso de la bicicleta como transporte alternativo no motorizado, las autoridades del Gobierno Central y Local los consideren como una Política pública que permita resolver parcialmente el caótico, irrazonable, desordenado y contaminante Transporte motorizado en la ciudad de Lima.

CAPITULO V

CONCLUSIONES

5. CONCLUSIONES

- 5.1. Una infraestructura vial para la ciudad de Lima Metropolitana que tome en cuenta al transporte alternativo no motorizado (bicicletas-ciclovías) surge como una necesidad urgente por satisfacer, ante el caótico, desordenado, insalubre, contaminante y estresante transporte urbano motorizado en la ciudad capital que en la actualidad se ha convertido en un problema público que las autoridades del Gobierno Central y Local deben solucionar en el más corto plazo a fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, cuyo estado de salud se ha deteriorado en gran medida por los efectos contaminantes de los gases nocivos para la salud humana que expiden los vehículos automotores CO₂, CO y Nitratos, incrementando notable el efecto invernadero que los produce al medio ambiente.
- 5.2. El transporte alternativo que requiere de una infraestructura vial exclusiva, segura y específica es el transporte alternativo no motorizado es decir el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, ecológico, saludable y económico, para lo cual la Municipalidad Provincial Metropolitana de Lima como ente rector deberá coordinar con las autoridades del Gobierno Central y Municipalidades distritales el diseño, trazado, construcción de una red de ciclovías que interconecte a todos los distritos de la capital de tal forma que las personas masivamente se inclinen por este tipo de transporte.
- 5.3. La Ley No. 29593, conocida como la Ley de la bicicleta mediante el cual se declaró de interés nacional el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible aún no ha sido reglamentada; Asimismo el Reglamento Nacional de Tránsito en sus articulados no establece sanciones para ciclistas infractores, ni tampoco se les exige la presentación de un documento que los autorice a conducir éste tipo de vehículos, en relación a ello sólo establece algunos conceptos y medidas de seguridad que deben adoptar las personas que utilizan la bicicleta en sus desplazamientos a manera de recomendaciones pero si establece sanciones a los conductores de otros tipos de vehículos motociclistas, moto-taxistas y otros que indebidamente utilicen las ciclovías o no se respete las zonas de parqueo para bicicletas.

- 5.4. La Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana en virtud a la Ordenanza No. 612 creó el Proyecto especial para transporte no motorizado y dentro de sus funciones se encuentra el diseño, la construcción, el mantenimiento y rehabilitación de las ciclovías promocionando el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, en ese orden de ideas la Municipalidad de San Borja es la que apoya decididamente esta iniciativa habiendo creado el programa “San Borja en Bici” mediante el cual se fomenta el uso de las bicicletas prestándolas a sus vecinos, las otras comunas brindan un apoyo discrecional soslayando su competencia por cuanto le corresponde la misma a la Municipalidad Provincial. Respecto al Gobierno Central, el Ministerio de Educación tiene un programa de “rutas solidarias” con el cual se promociona y se fomenta el uso de la bicicleta por los escolares pero para las zonas rurales del País.
- 5.5. La infraestructura vial para transporte alternativo no motorizado particularmente el uso de la bicicleta resulta insuficiente, requiere de una ampliación y una red mucho más densificada de ciclovías a fin de motivar e incentivar a la población para que acojan masivamente esta iniciativa que promueve la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, y permita la interconexión de todos sus distritos. Asimismo la Autoridad Municipal deberá verificar el cumplimiento de la Ordenanza No.612 a fin de que los establecimientos públicos y privados cuenten con zonas de parqueo para bicicletas con las seguridades que el caso exige y a futuro en un transporte intermodal los servicios de transporte masivo de pasajeros como el tren eléctrico, buses y/o Metropolitano cuenten con zonas para estacionamiento de bicicletas a fin de que las personas puedan desplazarse libremente en bicicleta por toda la ciudad sin ninguna restricción.
- 5.6. El transporte alternativo no motorizado sobre todo el uso de la bicicleta es considerado por la población como actividad recreativa, deportiva y de disfrute mas no así como una forma de transporte diario y sostenible; las personas tienen temor de ser atropelladas por algún conductor de los vehículos motorizados cuando en sus desplazamientos tengan que utilizar necesariamente las vías del Transporte Motorizado debido a que no se cuenta con un red de ciclovias interconectadas que permita la comunicación con sus centros de trabajo o estudio.

CAPITULO VI

RECOMENDACIONES

6.RECOMENDACIONES

- 6.1. La Ley Orgánica de Municipalidades establece que las Municipalidades Provinciales son competentes para regular, normar y regular el transporte alternativo no motorizado. En consecuencia la Gestión Local Municipal deberá ampliar, incrementar, establecer los espacios públicos necesarios que auspice el uso masivo de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible.
- 6.2. Se recomienda que los Funcionarios de la Municipalidad Provincial de Lima y Municipalidades Distritales coordinen para construir, diseñar e implementar una Red de ciclovías que permita conectar a los diferentes Distritos de la Ciudad de Lima. Asimismo el Gobierno Central en coordinación con la Municipalidad Provincial de Lima incluyan como Política pública al transporte alternativo no motorizado en la planificación y desarrollo de la ciudad; no obstante se hace necesario crear las condiciones políticas, sociales y económicas para que las personas que laboran en el transporte urbano de pasajeros migren hacia otro tipo de actividades económicas ya sea en Lima como fuera de Lima, a fin de darle sostenibilidad a la Política pública.
- 6.3. Que, el Poder Ejecutivo reglamente la Ley No. 29593 en coordinación con las Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana, asimismo se modifique o se adicione al Reglamento Nacional de Tránsito clausulas que establezcan sanciones para ciclistas infractores, asimismo se proceda al mantenimiento y operatividad de las ciclovias existentes, coordinando con la Policía de Tránsito para que imponga las sanciones correspondientes a los conductores de vehículos motorizados que indebidamente utilicen las ciclovias; Asimismo los Funcionarios Municipales deberán imponer las sanciones correspondientes a las personas conductoras de Establecimientos públicos y privados que no cumplan con respetar las zonas de estacionamiento o parqueo de bicicletas.
- 6.4. Se recomienda implementar un sistema de transporte intermodal conjugándose el Transporte público masivo como el Metropolitano y Tren eléctrico(Metro de Lima) con el transporte no motorizado es decir que la red de ciclovias se interconecten y lleguen a estos sistemas de

transporte juntamente con las rutas complementarias como nuevo modelo de sistema urbano de transporte en la capital.

- 6.5. Se recomienda hacer los estudios socioeconómicos de impacto social derivados de la implementación de un nuevo sistema de transporte urbano de pasajeros donde se tome en cuenta al transporte alternativo no motorizado y los servicios públicos masivos de Transporte (Metropolitano, Tren eléctrico y otros que se implementen). Debiéndose tener presente que muchas personas viven de esta actividad económica de transportar pasajeros en el medio urbano de la ciudad de Lima; asimismo alertar a la PNP ante la posibilidad de incremento del accionar delictivo.
- 6.6. Recomendar a la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana y Municipalidades Distritales de su jurisdicción que estrechen sus coordinaciones en el trabajo de Transporte no motorizado en la instalación, operación y mantenimiento de las ciclovías, asignando las partidas presupuestales correspondientes y/o gestionando ante el Gobierno Central la asignación de las mismas en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 6.7. Recomendar a los Señores Alcaldes de Municipalidades Distritales de Lima Metropolitana para que en conjunto, bajo la dirección del Alcalde Metropolitano Provincial, se optimice el Programa Especial de Transporte no motorizado para toda la ciudad, toda vez que los distritos están conexos unos con otros a fin de poder diseñar y/o construir una red de ciclovías más densificada e interconectada que permita unir a los diferentes Distritos de Lima, con los Sistemas de Transporte masivo de pasajeros, como el Metro de Lima, el Bus Metropolitano y otros que progresivamente se irán construyendo, dado que la geografía de Lima lo permite por ser una superficie plana con pocas o ninguna pendiente, y el clima también favorece porque en Lima no llueve como en otras ciudades del mundo; tomar el ejemplo del Distrito de San Borja, con su novedoso programa “San Borja en Bici”, a fin de que los otros alcaldes de Lima puedan imitar o superar para que por efecto multiplicador se coadyuve e implemente un sistema moderno, ecológico y sustentable de ciclo rutas, de tal forma que se alivie el caótico, insalubre, contaminante y desordenado Transporte motorizado y al mismo tiempo se motive a las personas a escoger este tipo de transporte, ecológico, saludable, limpio y sostenible, al igual que las grandes ciudades del primer mundo como Amsterdam-Holanda, Helsinki-Finlandia, Copenhague-Dinamarca.

ANEXOS





ANEXO 01.- Fotografías ciclovias Av José Granda y Av. José Granda con Av. Universitaria-SMP(23NOV14).- Se observa que el ciclovia ha sido diseñado sobre la vereda peatonal incluso es usada como estacionamiento vehicular en la primera foto el ciclovia es usada por el comercio ambulatorio.



ANEXO 02.- Ciclovía Av. Universitaria ocupa parte de dicha arteria lo separa una división de concreto, el ancho es reducido y carece de mantenimiento.- Ciclovía a inmediaciones de la Universidad de San Marcos ha sido improvisada debajo de un puente Av. Venezuela(23NOV14)



ANEXO 03.- Ciclovía Av. Universitaria con Av. Argentina Cercado de Lima, es angosta y ha sido acondicionada tomando una sección de la vía reduciendo su espacio, los peatones tienen que necesariamente ocupar el ciclovía porque es un paradero de buses(23NOV14).- En el primer caso la ciclovía no fue culminada y se segmenta reapareciendo nuevamente en la Av. Universitaria Sur a inmediaciones de la PUCP, adyacente a la U. San Marcos, está aún en construcción.



ANEXO No.04.- Ciclovía en la Av. Universitaria Sur, frente a la PUCP que utiliza la berma central, ofrece cierta seguridad al ciclista pero es un tramo corto que se inicia en la Av. Venezuela y termina en el CC. San Miguel.



ANEXO No.05.- Ciclovías improvisadas en la Av. Ramón Herrera y sobre la calzada en la Av. Venezuela Distrito Cercado de Lima, que no ofrecen seguridad al ciclista ni es exclusiva para el transporte alternativo no motorizado.



ANEXO No.06.- Ciclovías que no se ajustan a los requerimientos básicos para su construcción y diseño no hay atractividad con el paisaje, no está separada del tráfico en 0.75 mts. El ancho mínimo es de 2 metros tampoco se cumple, Av. Universitaria con Av. Perú Distrito de San Martín de Porres-Lima.



ANEXO No.07.- Ciclovías en completo abandono sin mantenimiento, es utilizada por peatones en la primera imagen ha sido acondicionada sobre el puente que cruza el río Rímac que corresponde Av. Universitaria, conecta el Cercado con el Distrito de San Martín de Porres.

ANEXO 08.- RED DE CICLOVIAS DE LIMA METROPOLITANA POR DISTRITOS**ZONA LIMA NORTE****Distrito de Los Olivos**

- Av. Universitaria
- Av. Los Alisos
- Av. Las Palmeras
- Av. Antúnez de Mayolo
- Av. Angélica Gamarra
- Av. Tomás Valle

Distrito de Independencia

- Av. Carlos Izaguirre

Distrito de San Martín de Porres

- Av. Los Dominicos
- Av. José Granda
- Av. Universitaria
- Av. E. Habich

ZONA LIMA CENTRO**Distrito Cercado**

- Av. Morales Duarez
- Av. Universitaria
- Av. Argentina
- Av. Colonial
- Alameda Chabuca Granda

Distrito de Pueblo Libre

- Av. Universitaria Sur
- Av. Mariano Cornejo
- Av. Colombia
- Av. Del Río

Distrito de Jesús María

- Av. General Garzón
- Av. Arnaldo Márquez
- Av. De la Peruanidad
- Campo de Marte

- Av. Salaverry
- Av. Javier Mariátegui
- Av. Mello Franco

Distrito de Lince

- Jr. Belisario Flores
- Av. Bartolomé Herrera
- Av. Arequipa
- Av. Militar
- Av. Francisco Lazo
- Av. José Leal
- Av. General Trinidad Morán
- Av. Alexander

ZONA ESTE

Distrito de Santa Anita

- Av. Metropolitana
- Av. Huarochirí

Distrito de La Victoria

- Av. Las Américas
- Parque Unión Panamericana

Distrito de San Borja

- Av. San Borja Norte
- Av. San Borja Sur
- Av. Paseo del bosque
- Calle 20
- Av. Buena Vista
- Cavalier
- Av. La Floresta
- Esmeralda

Distrito de Ate

- Parque de los anillos

Distrito de La Molina

- Av. Raúl Ferrero
- Av. Manuel Prado Ugarteche

ZONA SUR

Distrito de Magdalena del Mar

- Circuito de Playas

Distrito de Miraflores

- Malecón de La Marina
- Malecón Cisneros
- Av. José Pardo

Distrito de Chorrillos

- Av. Guardia Civil
- Av. Alameda del Sur

Distrito de Villa El Salvador

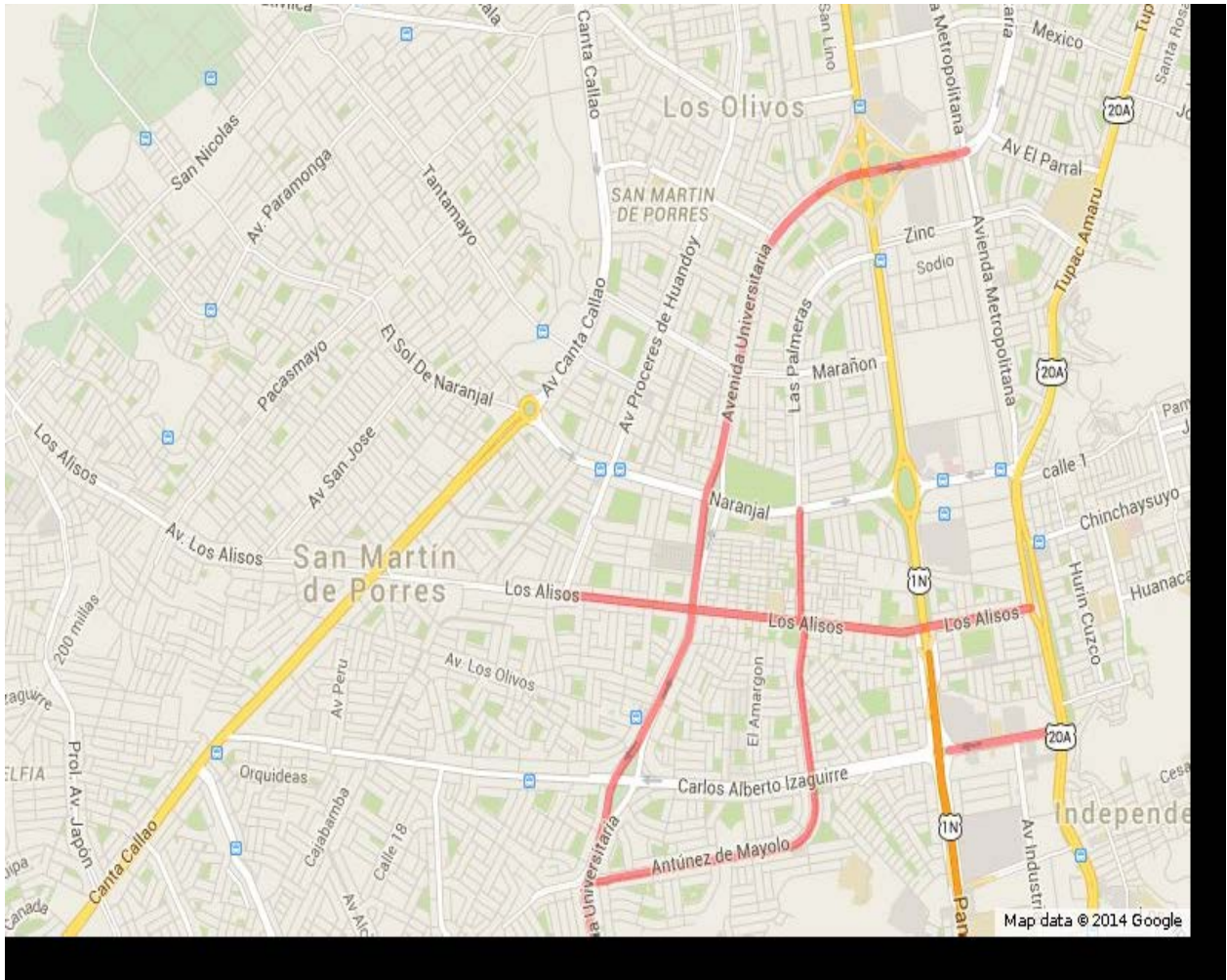
- Prolongación Pedro Miota
- Av. Pastor Sevilla
- Av. 200 Millas

Provincia Constitucional del Callao

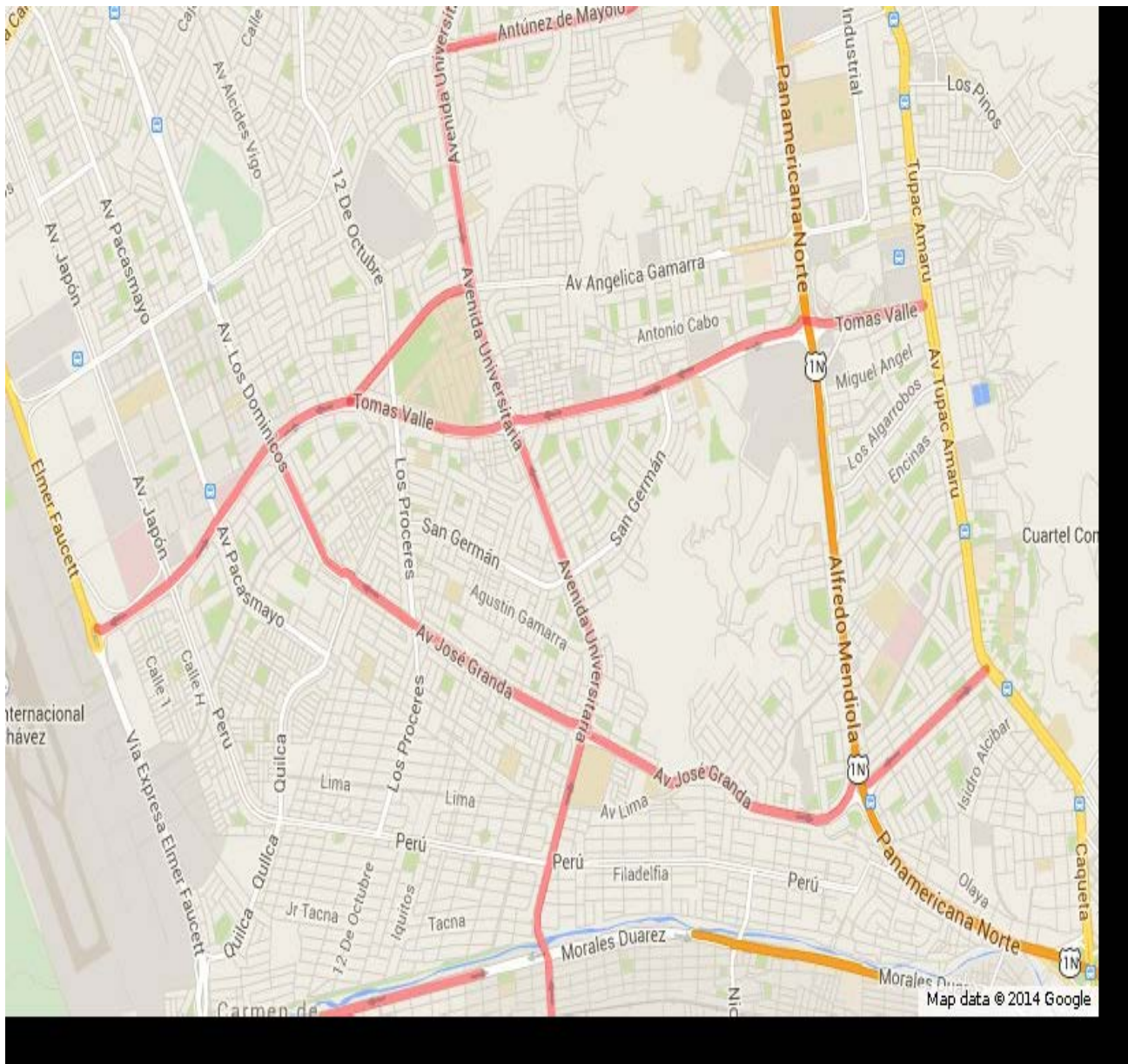
- Av. José Granda/Av. Dominicos
- Av. Tomas Valle(Sección que pertenece al Callao)
- Av. Morales Duárez(Sección que pertenece al Callao)
- Av. Oscar R. Benavides(Antes Colonial, sección que pertenece al Callao)
- Av. Sáenz Peña
- Av. Guardia Chalaca
- Av. Manco Capac
- Calle 2

Fuente: Red Vial de Ciclovías Lima Metropolitana(www.Google-Maps)

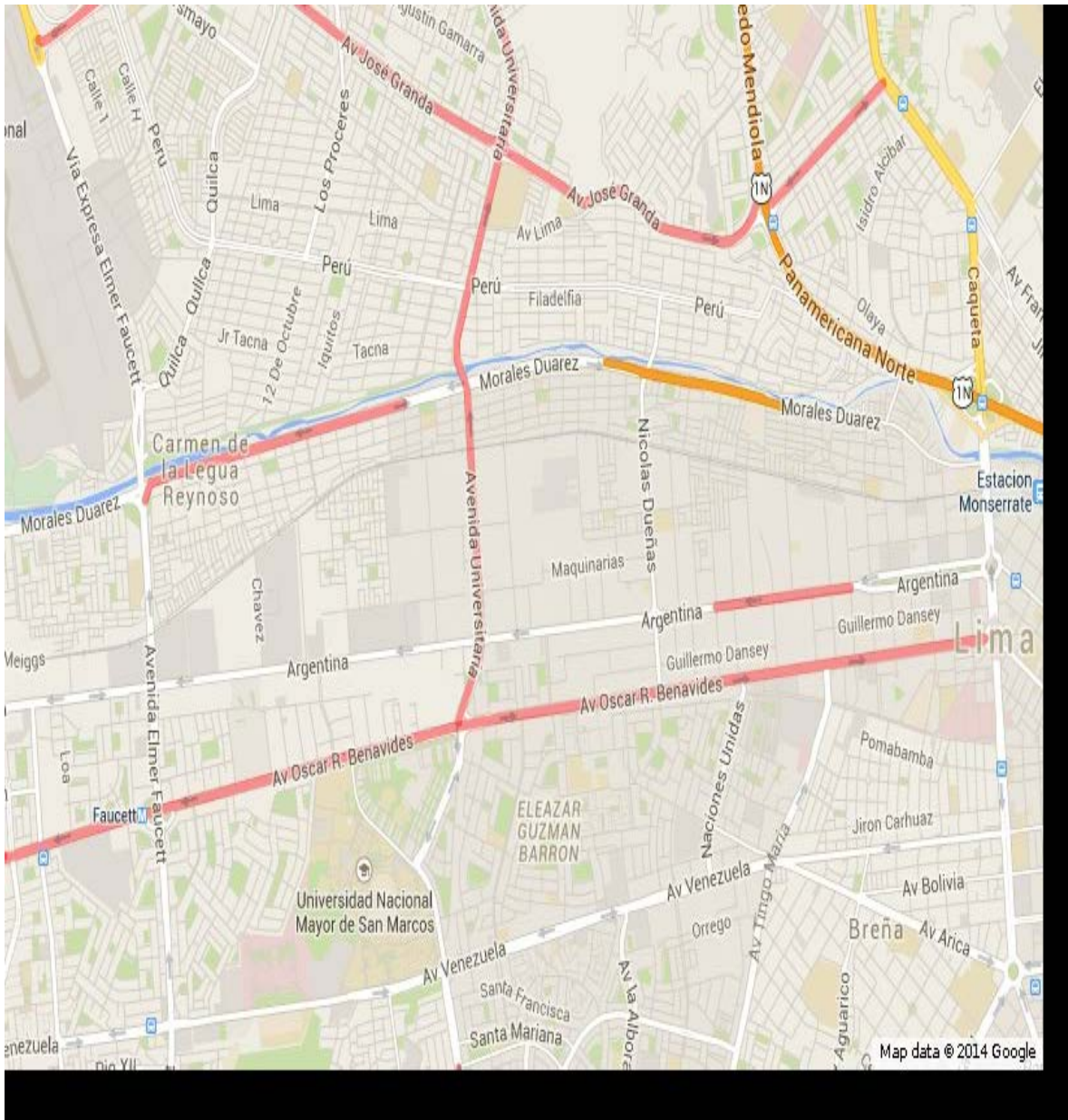
ANEXO 09.- Red de Ciclovías en Lima Norte(En rojo) Distritos de Los Olivos, Independencia y San Martín de Porres



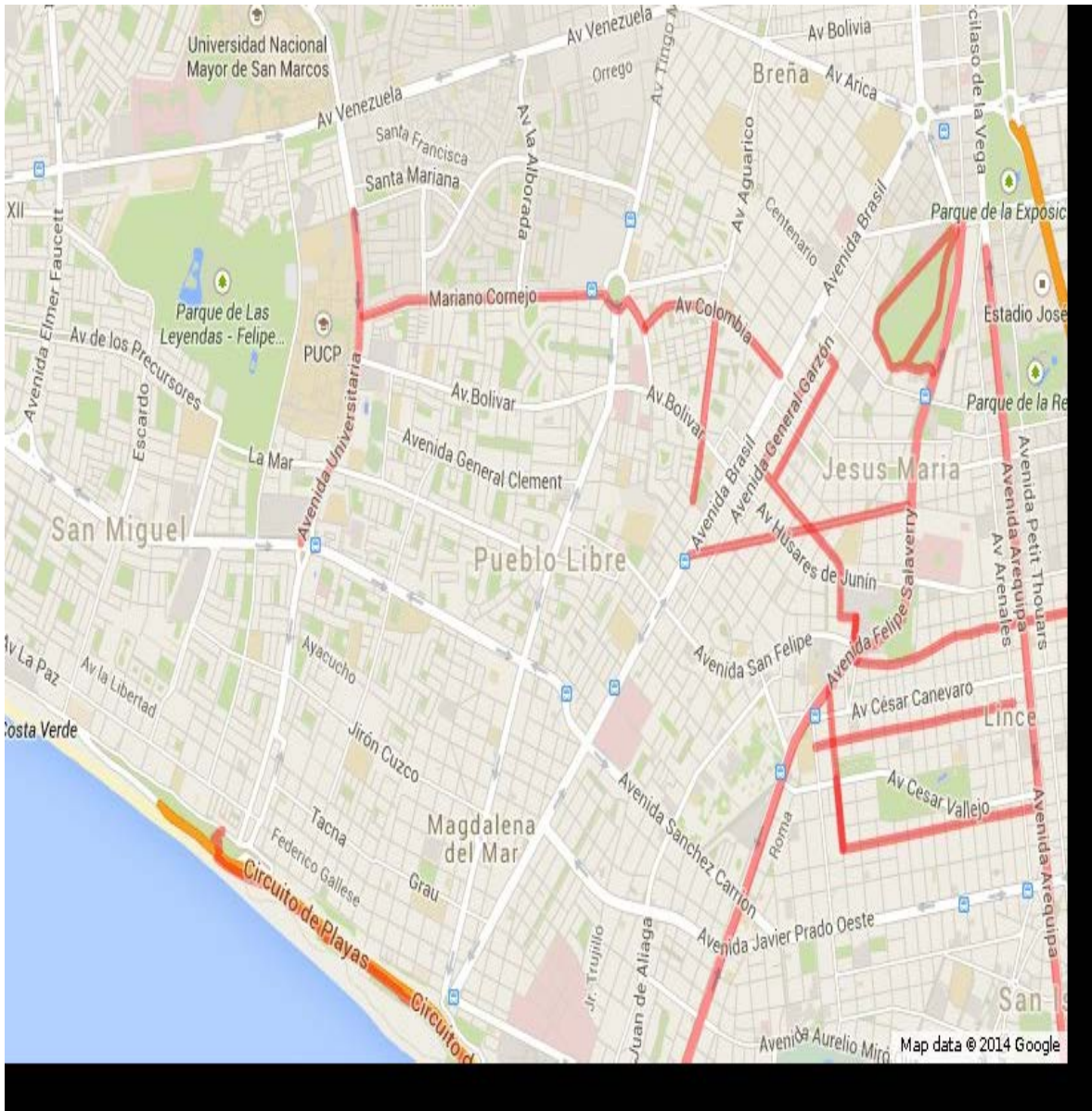
ANEXO 10.- Red de ciclovías (en rojo) Lima Norte y Lima Centro Distritos San Martín de Porres y Cercado(Fuente: Municipalidad provincial de Lima).



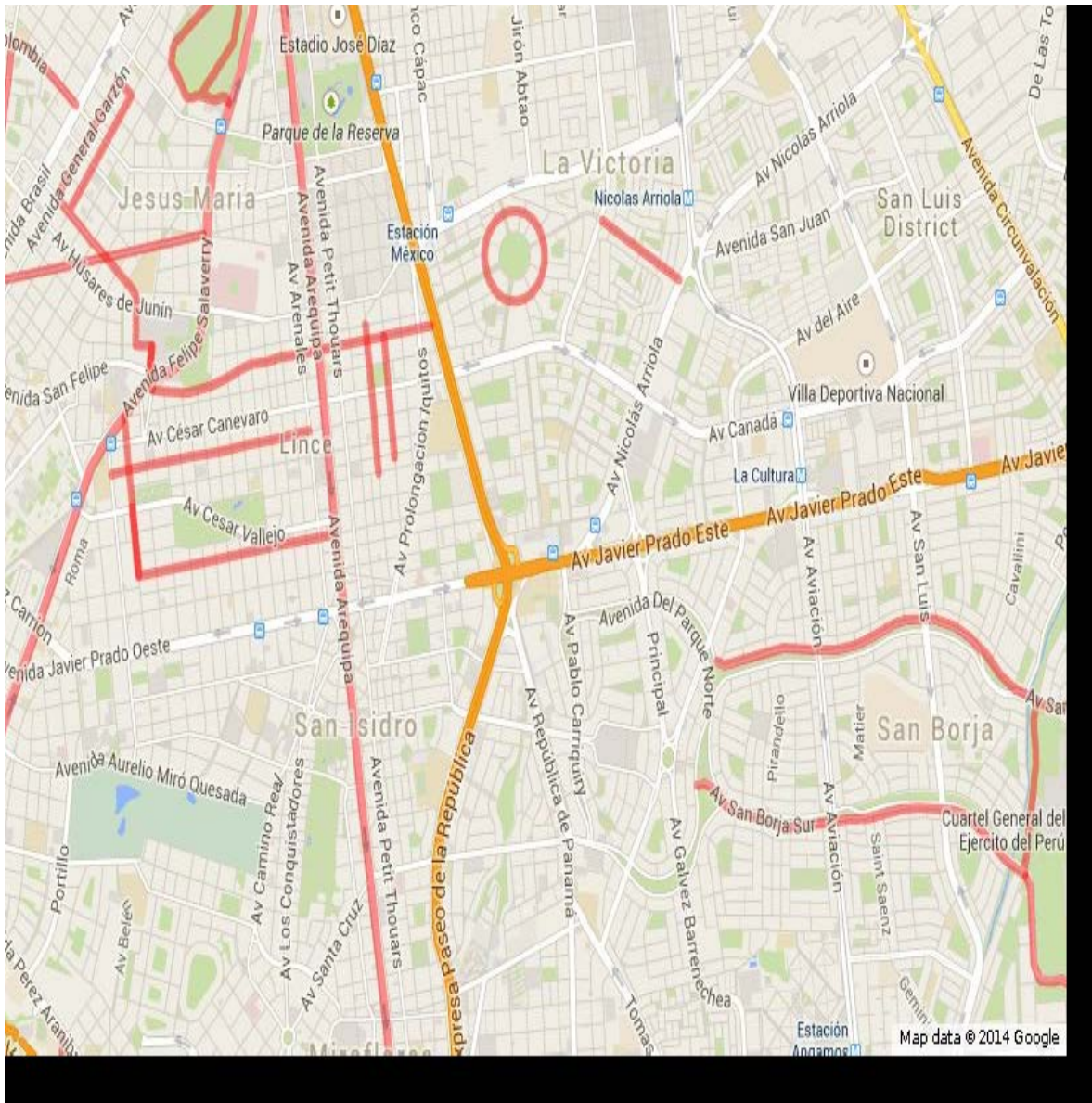
ANEXO 11.- Red de ciclovías Lima Centro(en rojo) Distritos del Cercado(Fuente Municipalidad Provincial de Lima)



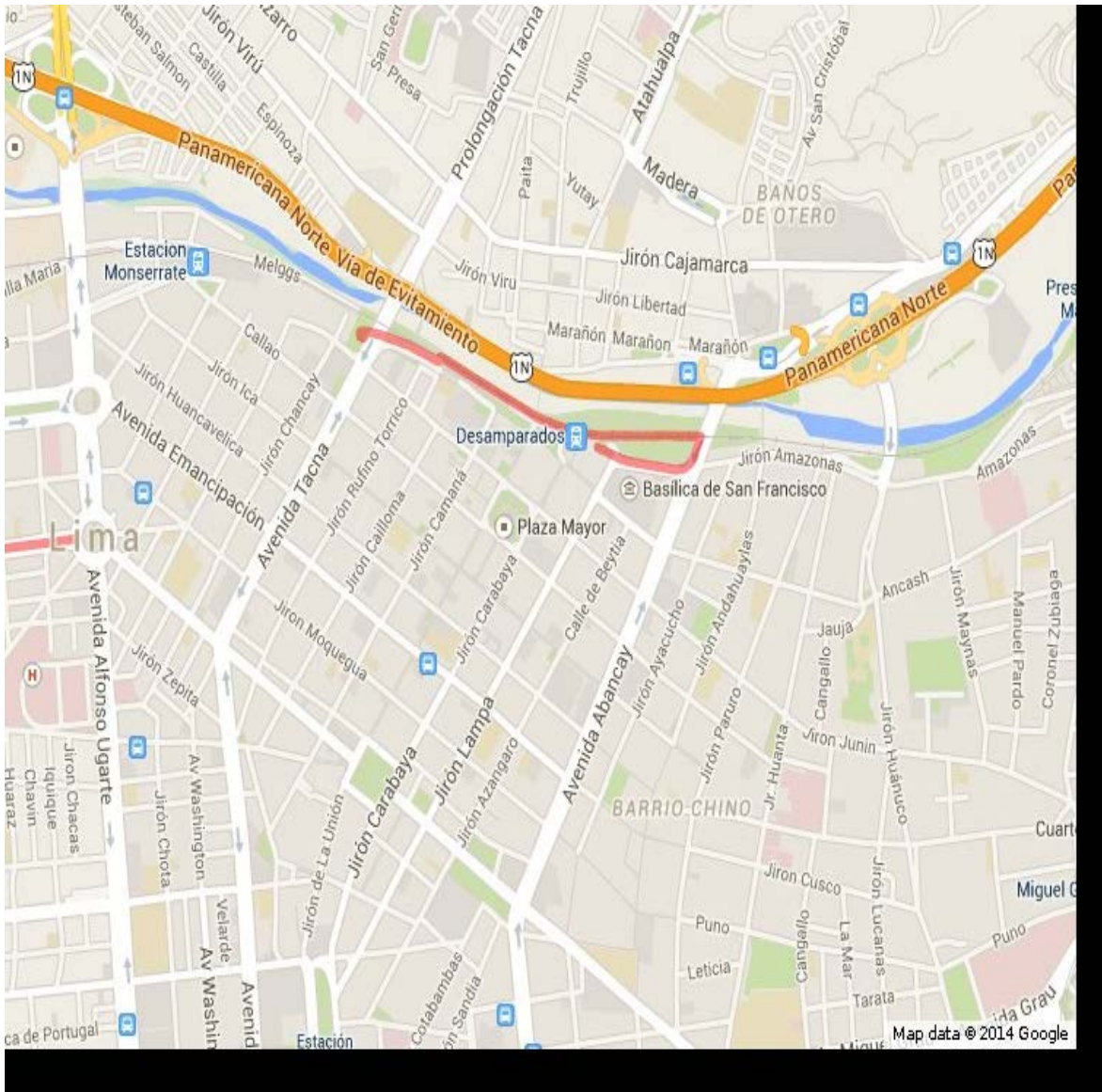
ANEXO No. 12.- Red de ciclovías Lima Centro(en rojo) Distritos del Cercado, Jesús María, Pueblo Libre y Magdalena (Fuente: Municipalidad Provincial de Lima)



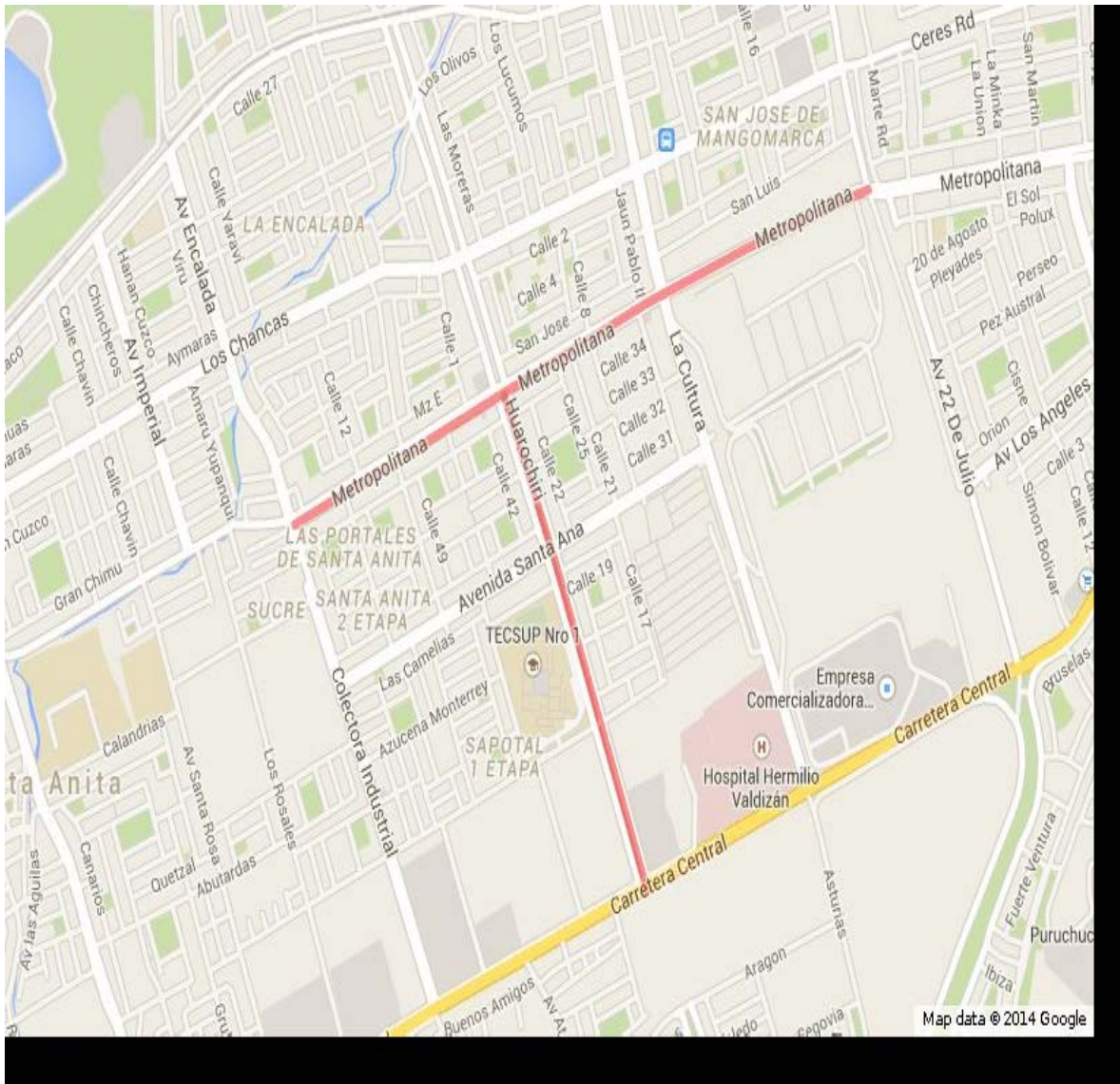
ANEXO 13.- Red de ciclovías Lima centro(en rojo) Distritos de Lince, La Victoria, San Borja y San Isidro(Fuente: Municipalidad Provincial de Lima)



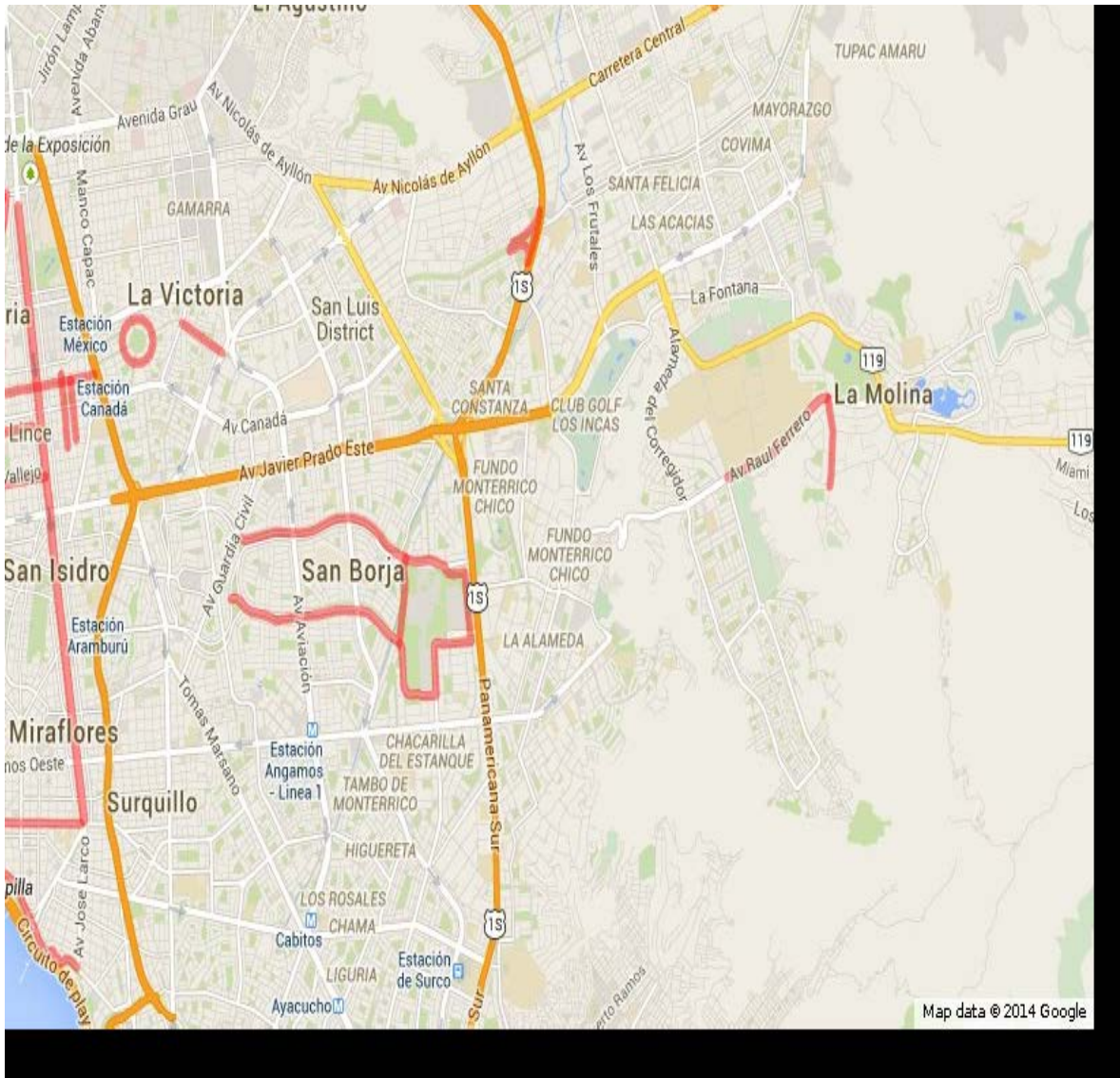
ANEXO 14.- Red de ciclovías(en rojo) Lima Centro Cercado-Centro histórico(Fuente: Municipalidad Provincial de Lima)



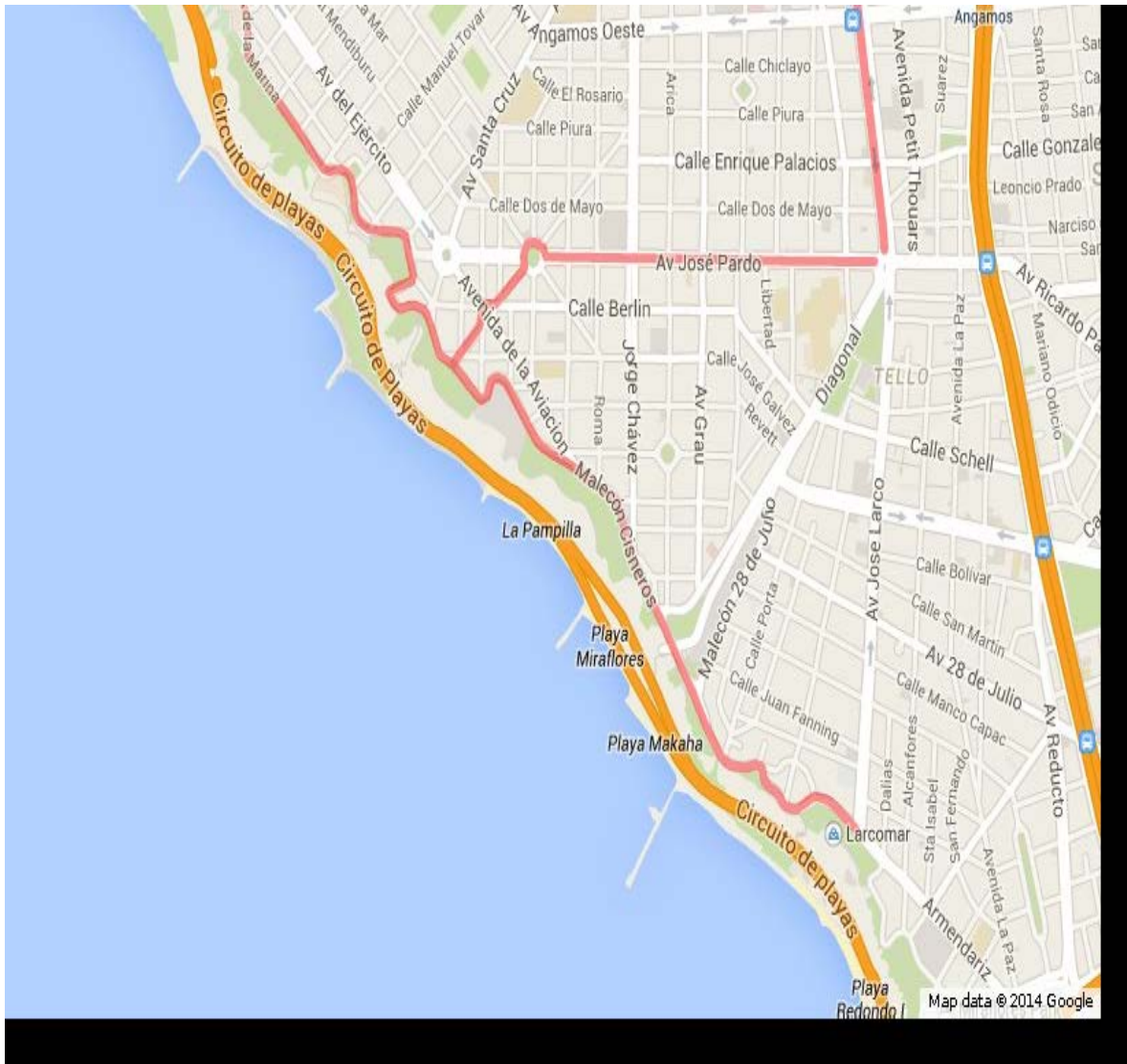
ANEXO 15.- Red de ciclovías Lima Este(en rojo) Distrito de Santa Anita(Fuente Municipalidad Provincial de Lima)



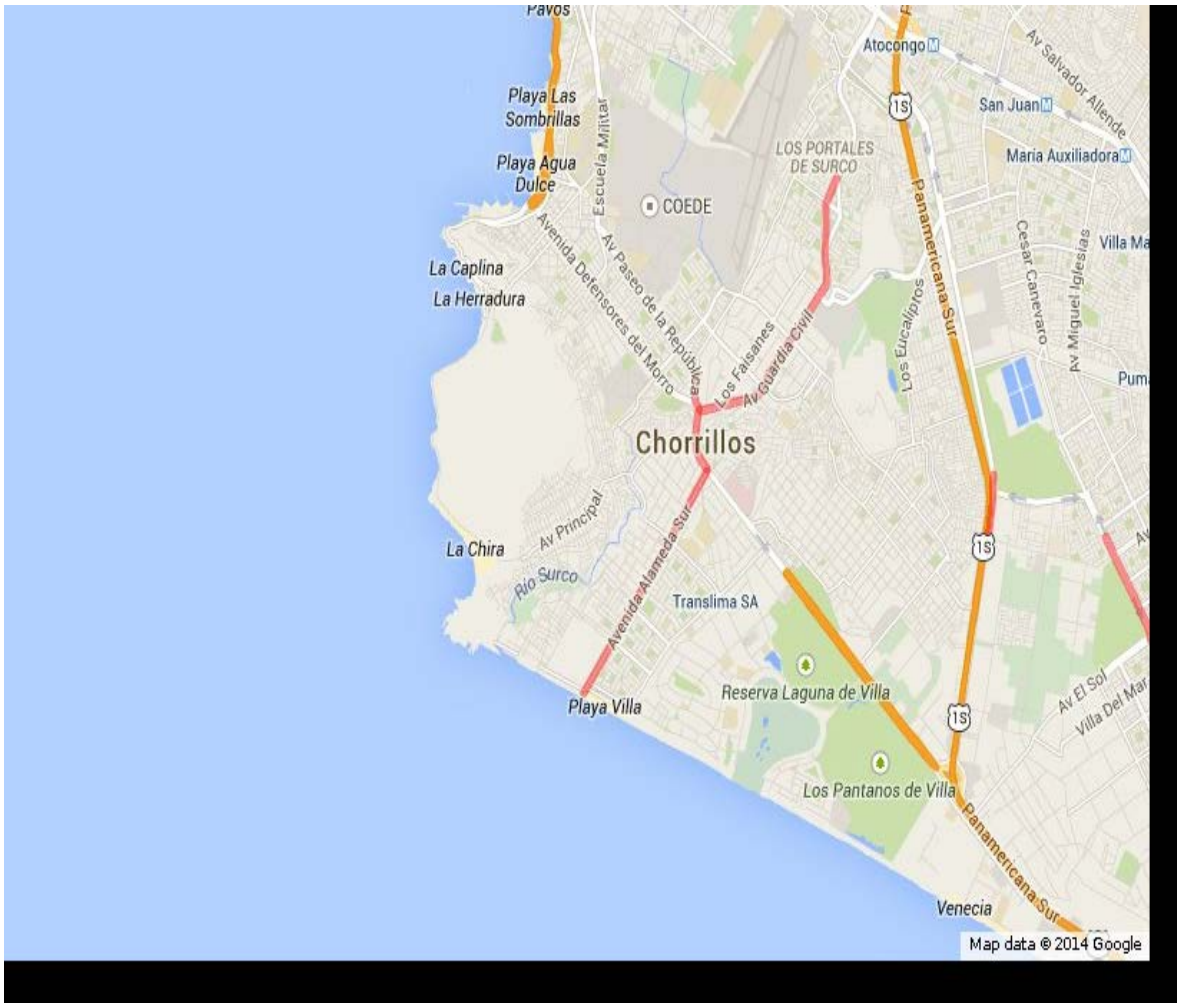
ANEXO 16.- Red de ciclovías(en rojo) Distritos de Ate, La Molina y San Borja(Fuente: Municipalidad Provincial de Lima)



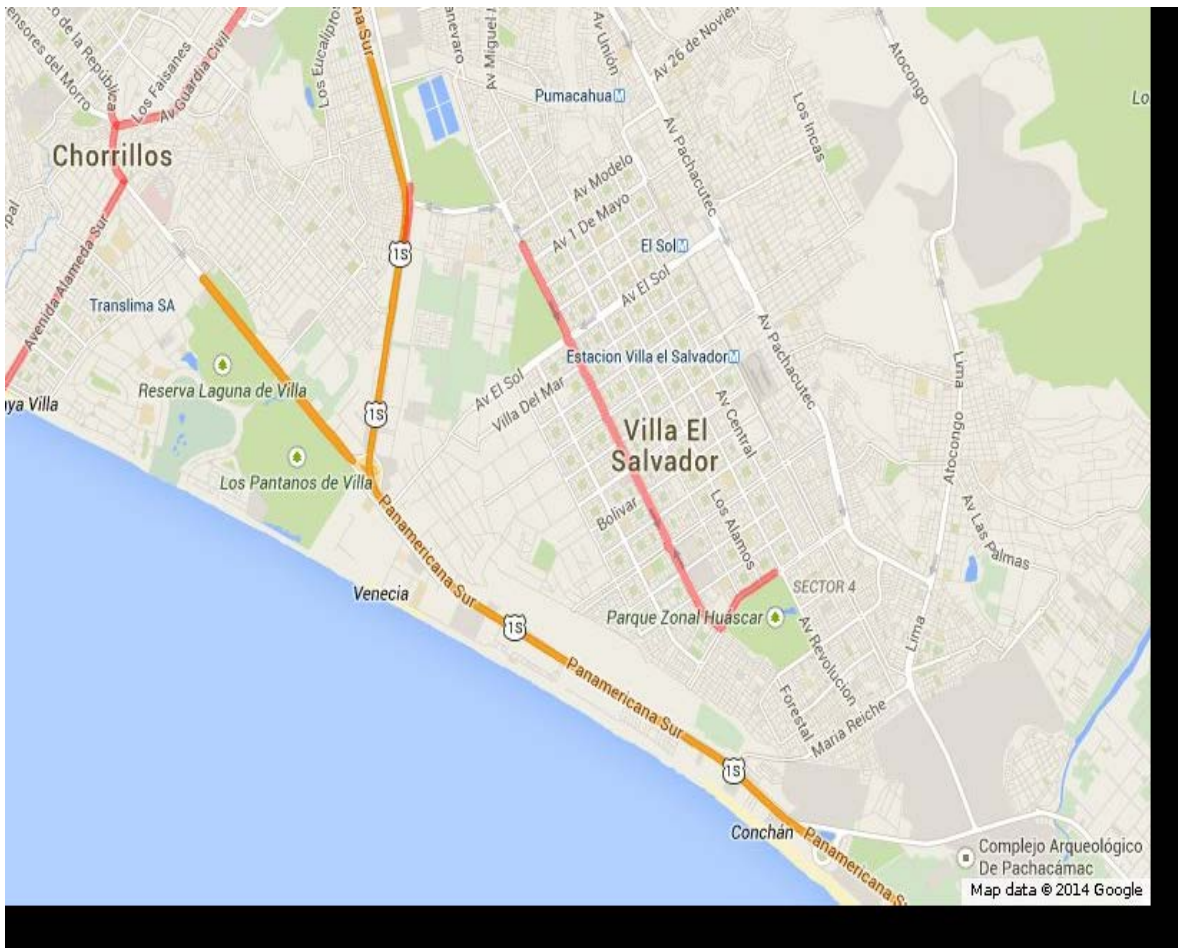
ANEXO 17.- Red de ciclovías(en rojo) Lima Sur Distritos de Miraflores y Magdalena(Fuente: Municipalidad Provincial de Lima)



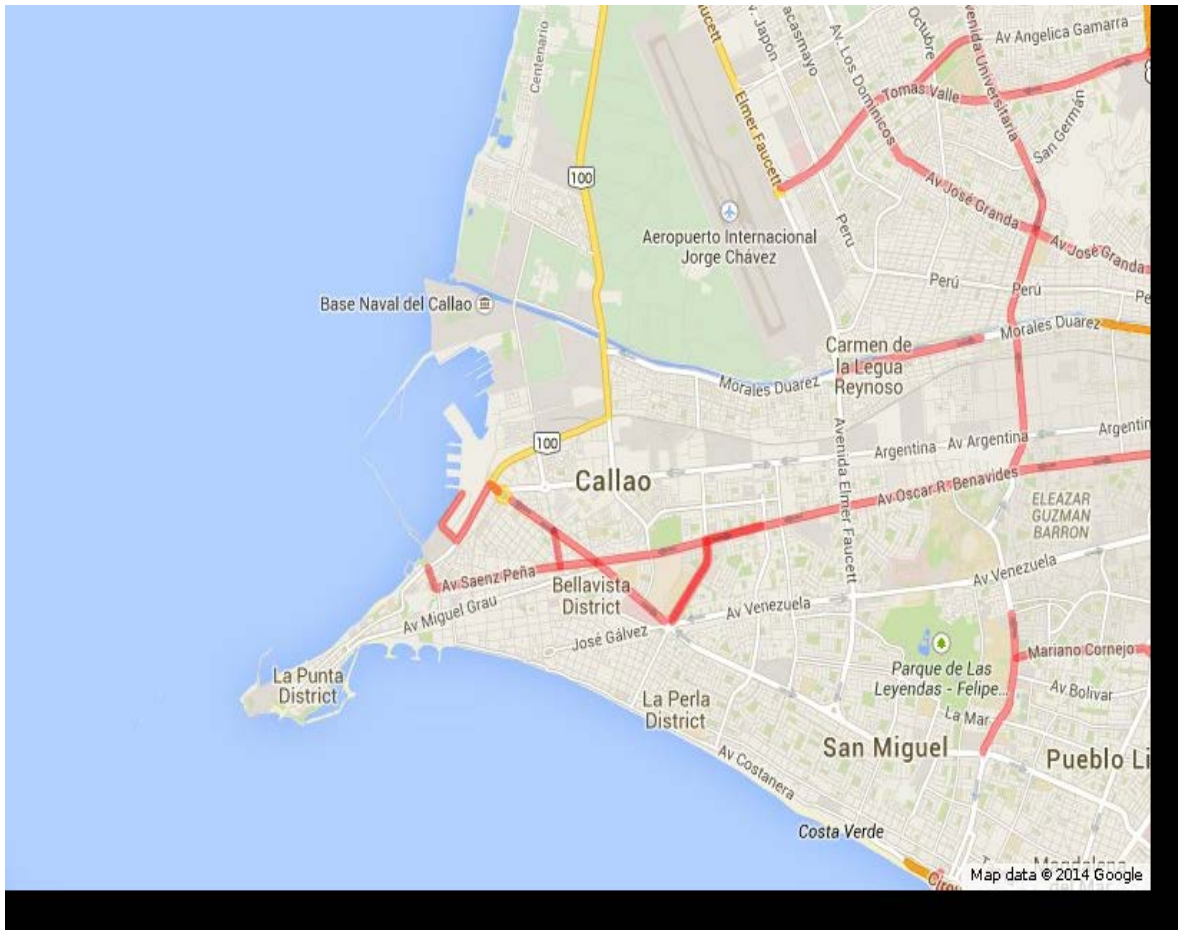
ANEXO 18.- Red de ciclovías(en rojo) Lima Sur, Distrito de Chorrillos(Fuente: Municipalidad Provincial de Lima)



ANEXO 19.- Red de ciclovías(en rojo) Lima Sur Distritos de Chorrillos y Villa el Salvador(Fuente: Municipalidad Provincial de Lima)



ANEXO 20.- Red de ciclovías(en rojo) Provincia Constitucional del Callao Distritos de Carmen de la Legua Reynoso y Bellavista(Fuente: Municipalidad Provincial de Lima)



BIBLIOGRAFIA

- Molina, Carlos Gerardo.- Modelo de formación de políticas y programas sociales. Notas de clase. Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo: Instituto Interamericano para el desarrollo social(INDES) 2000.
- STEIN, Ernesto Coord. La Política de las Políticas públicas: Progreso económico y social en América Latina: Informe 2006. Washington, DC BID, 2006. Pp. 11-22.
- WILDAVSKY, Aaron. Speaking Truth to power: The Art and Craft of Policy Analysis. Nueva York, Lit, 2000. Pp. 1 – 19.
- BARDACH, Eugene. A practical guide for policy analysis. The eightfold path to more effective problem solving. New York, Chatham House Publishers, 2000. Pp. 1-12.
- KAUFMANN, Geir. Solución de problemas y creatividad. EN: Lecturas de gestión pública / Brugué, Quim; Subirats, Joan. Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública. (Colección de lecturas, Serie Administración General), 1996. Pp. 199-231.
- KINGDON, John. Agendas, alternatives, and public policies. New York, Allison Wesley Longman, 1995. Pp 90-115.
- PASTOR HUMPIRI Elizabeth, Uso de bicicletas como Transporte Urbano seguro, caso Surco, Lima 2009. Pp. 45-47
- OLOVARRIA, Mauricio Gambi, Ph.D., Conceptos básicos en el análisis de Políticas Públicas/ INAP Instituto de Asuntos Público- Universidad de Chile; Santiago de Chile, 2007. Pp. 10-11.
- BUZAN, Barry, Seguridad un nuevo marco para el análisis, 1998 Pp. 170.
- Instituto Español de estudios estratégicos, Documento marco; Evolución del Concepto de Seguridad, 2011 Pp. 1-5.
- Programa de la Naciones Unidas para el desarrollo; Informe Seguridad Humana 2010 PP.5.
- GONZALES, Samuel.- Seguridad Pública en México, problemas, perspectivas y propuestas, Ultima edición 2012, Pp.179.
- Corporación Latinobarómetro, la seguridad ciudadana el problema principal de América Latina, Mayo 2012, Pp.1.
- Instituto Interamericano de Derechos Humanos.- Policía de Investigaciones de Chile.- Derechos Humanos, Seguridad ciudadana y funciones policiales.- Guía Metodológica.- MISPA Chile 2007. Pp.41.

- RAMIREZ, Douglas.- Reflexiones sobre Estado y economía.- Universidad de Los Andes Mérida-Venezuela Ed. 2006 Pp. 13.
- GARCIA SEGURA, Caterina, Seguridad humana y política exterior japonesa, conceptos, experiencias y propuestas Fundación CIDOB ENE 2007 Pp. 80-81.
- GRAGLIA, Emilio, Políticas públicas y legitimidad democrática, Universidad Siglo XXI Argentina 2004. Pp.3.
- VARGAS, Carlos, Definición de Política Pública, DOSSIER, 2004 Pp.7.
- MOKATE, Karen, Convirtiendo el monstruo en aliado BID 2003 Pp.9
- AGUILAR, Formulación de las Políticas Públicas 1995 Pp. 130-145
- FERNANDEZ, Juan Pablo, Universidad Autónoma de Barcelona, Seguridad Humana, Tesis Doctoral, Junio 2,005 Pp. 50-79
- GARCIA, Caterina. Revista CIDOB D'AFERS INTERNACIONALS 76, Seguridad Humana: Conceptos, experiencia y propuestas, Reflexiones finales, Diciembre 2,006 Pp. 91-93
- SANTIAGO, Marino, Universidad de Buenos Aires, Estado-Políticas Públicas y Políticas Públicas de comunicación, 2,005 Pp. 2-6
- DELGADO, Leticia, Formulación de Políticas Públicas, 2,009 Pp. 6-7
- CARDOZA, Marcela, Universidad Centro americana "José Simeón Cañas", Política de Seguridad Pública en el Salvador 1992-2009, para optar el grado académico de Licenciado en Economía, Setiembre 2,010, Pp. I-XII
- BLUME, Cecilia, El Estado en debate: Múltiples miradas, Marzo 2,010 Pp. 79-102
- Guía Metodológica para la formulación de Políticas Públicas, Gobierno de Chile-MININTER-SUBDERE, SET 2009, Pp. 37-41
- Manual de Políticas Públicas sectoriales 2007-2010. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES Quito-Ecuador Pp.12
- WINCHESTER, Lucy, Formulación de Políticas Públicas, SET-2011, Cartagena de Indias-Colombia, ILPES-CEPAL, Pp.10
- RIEUTORD, Felipe, Consultor GTZ, Guía Metodológica para la formulación de Políticas Públicas Regionales, Gobierno de Chile-Ministerio del Interior-SUBDERE, Setiembre 2,009, Pp. 25-90
- ACERO, Hugo, Consultor OPS, Organización Panamericana de la Salud-Washington DC; La seguridad vial un problema de Política Pública, Junio 2,004, Pp. 1-5

- PEREZ, Ricardo, El estado de las lesiones causadas por el Tránsito en México: Evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial, ENSANut-2012, Pp.912-914
- BIELEICH, Claudia, La guerra del centavo: Una mirada actual al Transporte Público en Lima Metropolitana, Instituto de estudios peruanos, 2,009 Pp. 101-106
- FONAM, Fondo Nacional del Ambiente-Perú: Conocimiento, actitudes y prácticas sobre el uso de la bicicleta, Julio-2,001, APOYO OPINION Y MERCADO, Pp.1-26
- PERDOMO, Jorge, Universidad de Los Andes-Colombia: El uso de la bicicleta como alternativa de transporte, una decisión económicamente viable para mejorar la movilidad y el bienestar social de una ciudad, Revista económica “Supuestos” Marzo 2,012, Pp. 1-22.

