



**RESTAURACIÓN
NACIONAL**

PLAN DE GOBIERNO MUNICIPAL 2011-2014

DISTRITO DE BARRANCO

Contenido

PRESENTACION

I. SEGURIDAD CIUDADANA

II. TRANSPORTE, TRANSITO, VIALIDAD Y SEGURIDAD VIAL

- 1. Transporte**
- 2. Vialidad y Tránsito**
- 3. Educación y seguridad vial**

III. INFRAESTRUCTURA VIAL

- 1. Vialidad**
- 2. Desarrollo Urbano**

IV. TURISMO

- 1. Desarrollo y Turismo**

V. GESTION MUNICIPAL

VI. BIENESTAR SOCIAL

VII. PARTICIPACION VECINAL

PRESENTACION

El Plan de Gobierno Municipal que se presenta contiene las ideas, conocimientos y experiencia de muchos. No solamente del sólido equipo técnico que el candidato ha ensamblado, sino, especialmente, de los innumerables vecinos que han alcanzado al candidato sus aportes, tanto verbalmente como por escrito. El candidato se ha reunido con vecinos y comerciantes de todos los barrios del distrito para recoger sus preocupaciones y reclamos y también las propuestas de creativas soluciones para los problemas. El deseo compartido por todos es hacer de Barranco un distrito con calidad de vida, segura, limpia, ordenada, solidaria y tranquila, para ser vivido y disfrutado por sus residentes y visitantes.

Esta cercanía y contacto con los vecinos determina que este documento sea un verdadero plan de gobierno, por las siguientes razones:

- Está fundado sobre un diagnóstico de la realidad, no de ideas, opiniones o prejuicios. El diagnóstico ha sido elaborado sobre la base de datos técnicos corroborados por la información proporcionada por los vecinos.
- Responde a las preocupaciones y deseos de los vecinos. Las propuestas están orientadas a un solo fin: el bienestar de los vecinos, que son quienes sostienen la municipalidad con sus tributos.
- Es viable. Nada de lo que se propone puede ser calificado como promesa electoral incumplible. Las propuestas son realistas y serán aplicadas a partir del primer día del nuevo gobierno municipal.

Consideramos que lo más importante de un plan de gobierno es que sea viable. Por ello, se ha tenido mucho cuidado de no incluir propuestas que escapen a las posibilidades económicas del distrito. El candidato propone en este plan solamente lo que será posible de alcanzar, y no por falta de ambición. Por el contrario, las propuestas exigirán mucho trabajo y esfuerzo, porque están orientadas a resolver, sobre todo, problemas ocasionados por falta de capacidad de gestión. Ese es, precisamente, el punto de partida de este plan de gobierno. La solución de los problemas más serios y preocupantes del distrito no reside en la ejecución de grandes obras o megaproyectos que cambien el rostro y el espíritu de la ciudad, aparte de gravar más al vecino e hipotecar el futuro de las finanzas municipales. La solución a los problemas de falta de calidad de vida, seguridad, tránsito, limpieza, y otros está en una mejor gestión.

Refuerza la viabilidad de este plan el hecho de formar parte de una propuesta integral metropolitana. Dado que nuestro distrito no es una isla, el plan distrital se inserta dentro de una propuesta técnica global que alcanza toda la ciudad, en la que también el candidato ha participado.

El objetivo de nuestra gestión será lograr que nuestro distrito sea un centro de vida y de trabajo pacífico, próspero, hermoso y en armonía con el ambiente. El medio para conseguir este objetivo será una mejor gestión pública.

Una mejor gestión pública implica utilizar los recursos disponibles de la mejor manera posible: hacer más y mejor (servicios y más obras) con menos. Esto es factible en el distrito. Como podrá apreciarse en las secciones pertinentes, detrás de todos los problemas de la ciudad hay ineficiencia. En materia de vialidad, muchos embotellamientos de tráfico pueden ser resueltos con obras que no son onerosas con operativos de fiscalización al transporte regular y no regular de carga pesada.

Este plan no incluye grandes obras costosas, de carácter suntuario como ha sido la costumbre en campañas electorales. El electorado del distrito es maduro y muy bien informado. Aprecia el valor de la verdad y la transparencia y sabe muy bien que toda obra pública se financia con los tributos que paga el vecino. La carga tributaria tiene impacto en las economías de las familias y empresas asentadas en el distrito. La municipalidad no debe convertirse en un peso económico que reduzca su bienestar. Por el contrario, debe ser un amigo y un socio confiable, que los ayude a prosperar y a vivir en condiciones de seguridad y tranquilidad.

El presente Plan de Gobierno marca las líneas de acción del nuevo gobierno municipal estará orientada por los siguientes principios:

- El bienestar común es la razón de ser de la Municipalidad. Son los vecinos quienes sostienen a la Municipalidad con sus tributos. Por eso, el gobierno Municipal se debe a los vecinos, así como una empresa se debe a sus clientes.
- Honestidad. El contenido concreto de este principio es el siguiente
 - Las decisiones y actos del gobierno municipal tendrán como único fin el bien común, no el beneficio personal de autoridades, funcionarios y terceros relacionados.
 - Se aplicará austeridad en el gasto administrativo.
 - La actuación administrativa será guiada por procedimientos transparentes.
 - Se establecerá eficaces sistemas de control del gasto.
 - Se perseguirá y sancionará la corrupción administrativa, con participación y colaboración de los vecinos.
- Priorización de necesidades. El nuevo gobierno municipal priorizará los recursos y la capacidad de gestión según las necesidades más urgentes, que son las expresadas por los vecinos. De acuerdo a lo recogido en las reuniones vecinales y en las encuestas, la necesidad más urgente en la actualidad es la seguridad y el transporte. Por ello, el nuevo alcalde destinará la mayor parte de su tiempo a las gestiones necesarias para el cumplimiento del plan de seguridad y transporte que se propone.
- Racionalidad en el gasto. Los recursos municipales serán gastados de manera racional, respondiendo a un riguroso análisis de costo- beneficio.
- Transparencia. Los vecinos tienen el derecho de conocer los programas de desarrollo municipal, aportar ideas, colaborar en los debates, ejecutar tareas y supervisar los proyectos obras y acciones municipales.
- Participación vecinal. Es el eje fundamental del gobierno. Se fomentará la participación de los vecinos para que el sistema del presupuesto participativo funcione en la realidad y no sea el cumplimiento formal de un trámite sin mayor significación.
- Recuperación del principio de autoridad. El principio de autoridad se ejerce en forma legítima por provenir del mandato popular y por respetar el principio de legalidad en su accionar, pero fundamentalmente por conducir con liderazgo y decisión el gobierno de la ciudad, promoviendo la cohesión social y la participación ciudadana para alcanzar el bienestar de los vecinos, cumpliendo los objetivos municipales.
- Profesionalización de la burocracia municipal. La calidad de los recursos humanos es el factor clave para el éxito de un esfuerzo de gestión pública. Los cargos más importantes del gobierno municipal serán cubiertos con profesionales de primer nivel. El personal administrativo y operativo será capacitado y debidamente evaluado periódicamente. Los

trabajadores ediles desarrollarán su labor dentro de una mística de trabajo que cultive y practique los principios y valores de transparencia, laboriosidad, y fiel cumplimiento del servicio que brindan a la comunidad.

Este documento contiene el diagnóstico y propuestas sobre los temas que se encuentran bajo la responsabilidad de un alcalde distrital. Estos temas han sido agrupados en:

Transporte, Tránsito y Vialidad y Seguridad Vial, Seguridad Ciudadana, Infraestructura, Competitividad, Gestión de la Ciudad y Municipal, Desarrollo Humano, Participación Ciudadana.

I. SEGURIDAD CIUDADANA

2.1 Diagnóstico

La delincuencia y la violencia que afectan en general a la ciudad de Lima están presentes también en Barranco. Los vecinos, conductores, peatones y turistas enfrentan los siguientes riesgos:

- Robo a domicilios
- Arrebatos en la vía pública
- Robo de vehículo.
- Micro comercialización y consumo de drogas en zonas y locales conocidos
- Consumo de licor en la vía pública
- Circulación de autos y vehículos menores a excesiva velocidad, conducidos por personas en estado de ebriedad o drogadicción
- Pandillaje

No existe información estadística confiable que permita estimar la magnitud de la criminalidad en la ciudad de Lima y en el distrito de Barranco, pues las víctimas sólo presentan sus denuncias ante la Policía cuando se trata de delitos mayores o cuando requieren la constancia policial de la denuncia para realizar ciertos trámites. Es por ello que el escaso número de denuncias registradas en las Comisarías del distrito contrasta con la creciente sensación de inseguridad y temor que sufren los habitantes de Barranco.

La delincuencia tiene un fuerte impacto en la calidad de vida de los ciudadanos. Los vecinos se sienten desprotegidos, desconfiados y abandonados por sus autoridades. El patrimonio arrebatado por los delincuentes y los recursos asignados al auto protección dejan de ser invertidos en otras necesidades muy importantes, lo que afecta el nivel de bienestar. Las actividades comerciales también sufren, pues los clientes se abstienen de concurrir a las zonas peligrosas. Las personas, especialmente los ancianos y menores, se refugian en sus domicilios y no disfrutan de los espacios públicos de la ciudad para su distracción y socialización.

La población no confía en la principal institución encargada de velar por la seguridad ciudadana, la Policía Nacional. Esta institución sufre serias deficiencias y limitaciones, que se manifiestan también en sus operaciones en el distrito. Las deficiencias de mayor impacto en el distrito son las siguientes:

- Déficit de efectivos en la comisaría. No se ha podido acceder a información precisa sobre el número de efectivos asignados a la comisaría de Barranco, pero se puede

afirmar sin duda que este número es insuficiente por la notoria escasez de patrullaje, tanto motorizado como de a pie.

- Inadecuado manejo del personal. Las prácticas de manejo de personal establecidas en la Policía Nacional determinan que los efectivos presten el servicio bajo la modalidad de “24 horas de servicio y 24 horas de franco”, En los días de franco, los efectivos se desempeñan como policías, casi siempre en actividades organizadas y contratadas por la propia Policía Nacional. Este sistema no es conveniente, pues no es transparente y no asegura que los efectivos tengan un período de descanso razonable. Es poco razonable creer que alguien pueda trabajar 24 horas corridas; si lo hiciera, la persona no realizaría un trabajo adecuado. En realidad, lo que ocurre es que los efectivos no cumplen el supuesto turno de 24 horas completas, y que, más bien, laboran el día de franco, que es remunerado con los fondos que obtiene la Policía Nacional a través de los convenios que suscribe con instituciones públicas y privadas. De esta manera, el sistema de los turnos de 24 horas ha funcionado como un mecanismo para complementar las bajísimas remuneraciones que perciben los policías, lo que es necesario, pero, a la vez, ha ocasionado que se reduzca el número de policías disponibles para actividades que no son parte de convenios. Por otro lado, este manejo de personal no permite que los efectivos tengan permanencia en determinadas zonas. Por el contrario, hay una rotación muy alta de personal.
- Equipamiento inadecuado. No existen suficientes patrulleros, motos y automóviles. No se dispone de equipos de comunicación que enlacen a comisarías, patrulleros y efectivos. No se cuenta con tecnología informática que permita establecer un sistema de información confiable y actualizado, indispensable para conocer la real magnitud y características de la delincuencia; diseñar estrategias que respondan a esa realidad; y dar seguimiento a los delincuentes.

En resumen, como ocurre en otras localidades, en Barranco no se realiza patrullaje constante, que es, precisamente, el principal mecanismo para prevenir delitos; los efectivos que se desempeñan en el distrito son escasos, rotan con frecuencia y se encuentran cansados y desmotivados; y la acción policial es ineficaz por la falta de equipo móvil, de comunicaciones y de informática.

2.2 Propuesta

Lograr una reducción notoria de la delincuencia en el distrito, a través de una coordinación de políticas con el gobierno municipal metropolitano; una alianza entre la Municipalidad, la Policía Nacional y la ciudadanía, que lleve a la utilización más eficiente de los recursos disponibles para prevenirla y combatirla; el fortalecimiento de la Policía Nacional que opera en el Distrito; y la organización de la participación vecinal en el tema de la seguridad. Completa ese objetivo una adecuada coordinación con el Poder Judicial, principalmente a través de los Juzgados de Paz, que gestionaremos para establecer el cabal cumplimiento de sanciones expresadas en trabajo comunitario en favor de la comunidad.

El problema de la delincuencia es complejo y rebasa por completo el ámbito de competencias de un alcalde distrital, pues incluye el ámbito de acción del Poder Judicial. Sin embargo, es mucho lo que puede hacer el alcalde dentro del orden constitucional y legal. El alcalde distrital puede liderar la conformación de un sistema

de seguridad en el que participen activamente la Municipalidad, la Policía Nacional y la población. Dada la altísima prioridad que los vecinos asignan al problema de la delincuencia, el alcalde debe comprometerse a dedicar a darle prioridad a las gestiones relacionadas con la seguridad del distrito, y trabajar de la mano con las experiencias mas modernas de policía comunitaria, observatorio del crimen, prevención social, indicadores de gestión que permitan verificar de manera confiable los logros a alcanzar.

La propuesta contiene los siguientes componentes:

2.2.1. Convenio con la Policía Nacional.

El objetivo del convenio será racionalizar los **recursos** asignados a la seguridad ciudadana y, de esta manera, mejorar la prestación del servicio policial en el distrito.

Aportes de la Municipalidad

- Patrulleros y vehículos de transporte de personal
- Tecnología necesaria para mejorar las comunicaciones (computadoras, sistemas de radio, central telefónica, teléfonos celulares) y la vigilancia por video a distancia;
- Recursos para dotar al distrito de un mayor número de efectivos y complementar sus remuneraciones de manera transparente.

Compromisos de la Policía Nacional

- Utilizar los recursos aportados por la Municipalidad exclusivamente en el distrito.
- Reconocer en el cargo de Comisario a los oficiales nombrados por la Institución Policial.
- No rotar a los policías asignados al distrito, de manera que los efectivos, al cumplir con sus funciones, conozcan cada vez más el distrito y sean conocidos por la comunidad. Así, el policía recobrará la imagen de amigo de la comunidad, agente promotor de la paz y servidor público confiable para el vecindario.
- Rendir cuentas sobre la utilización de los recursos transferidos por la Municipalidad y por su desempeño.

2.2.2. Consejo de Seguridad Ciudadana

El cumplimiento del convenio con la Policía Nacional será supervisado por este Concejo, que será presidido por el Alcalde de Barranco e integrado por representantes de la Policía Nacional, vecinos, empresarios y organizaciones sociales. Funciones:

- Supervisar el cumplimiento del convenio con la Policía Nacional
- Desarrollar un plan de Prevención Comunitaria de Seguridad Ciudadana.

2.2.3. Participación de la comunidad

La Municipalidad fomentará la organización y participación de los ciudadanos en la lucha contra la delincuencia; de esta manera se canalizará los esfuerzos

de la población, que se encuentra deseosa de defender su distrito. Las medidas para lograrlo serán las siguientes medidas:

- Organización de sistemas de vigilancia mutua;
- Establecimiento de una red de colaboración contra la delincuencia conformada por las personas que trabajan en las calles. Los vigilantes particulares, vendedores ambulantes, y cambistas, que ya son empadronados, pueden ser vigilantes y colaboradores para la vigilancia e investigación.
- Evitar duplicidad de Juntas Vecinales, en materia de Participación Ciudadana.

2.2.4. Equipamiento para el patrullaje.

Cada vehículo estará dotado de equipos de radio con tecnología actualizada que permita la comunicación con la central de emergencias y pantalla computarizada de registro de personas y vehículos, localización satelital (GPS) en las unidades vehiculares a efectos de ser monitoreadas y fiscalizadas en el accionar de los efectivos policiales y Serenazgo.

Sistemas de iluminación especial y videocámaras.

II. TRANSPORTE, TRANSITO, VIALIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ANTECEDENTES

Si bien es cierto que el problema de transporte público se encuentra en la esfera del gobierno provincial, es mucho lo que puede hacer un alcalde distrital.

En primer lugar, el alcalde debe ejercer un liderazgo efectivo para contribuir a la solución del problema de la metrópoli con propuestas y planes. El alcalde distrital debe coordinar con las autoridades a quienes las leyes les dan las competencias sobre este problema, y participar activamente en el proceso de elaboración de planes y proyectos, tanto para realizar aportes en beneficio de la ciudad en su conjunto, como para resguardar los derechos de los vecinos del distrito.

Actualmente, el gobierno provincial está ejecutando un proyecto de Transporte Urbano de Lima, que solucionará el grave problema del transporte público de la metrópoli. El proyecto que pronto verá en funcionamiento la ciudadanía consiste en la creación de un sistema de transporte público masivo en buses con recaudo y control centralizado y servicios en corredores troncales y áreas de alimentación, desarrollado bajo un sistema de participación pública y privada, es ese sentido Barranco se verá beneficiada con 03 estaciones, los mismo que serán alimentados por un ágil y versátil servicio del Urbanito Barranquino.

Un gobierno municipal distrital afín al gobierno provincial estará en mejores condiciones de colaborar con tales esfuerzos y de coordinar para obtener el mayor provecho que el proyecto de transporte masivo de la ciudad pueda significar para los vecinos de Barranco. El alcalde distrital estará atento a las implicancias de este proyecto para las zonas cercanas a sus rutas para defender al vecino y resguardar el valor de su propiedad. El proyecto provincial beneficia al distrito de Barranco, no sólo porque será uno de los primeros en recibir el servicio, si no porque también su funcionamiento permitirá reducir

significativamente el número de vehículos de transporte público que lo atraviesan y, por tanto, una disminución notoria de la congestión.

El proyecto provincial permitirá reorganizar las rutas para hacerlas eficientes y ordenadas. Se exigirá un número mínimo por unidad. Se impulsará también un sistema confiable y expeditivo de revisiones técnicas para evitar la circulación de vehículos contaminadores e inseguros. Para ello, se gestionará al gobierno provincial la delegación de facultades, lo cual es posible de acuerdo al marco legal.

En segundo lugar, el alcalde distrital debe ejercer las atribuciones que el ordenamiento jurídico le reconoce en relación con la regulación del Transporte Urbano.

1. TRANSPORTE

1.1. Diagnóstico

La grave crisis por la que atraviesa el transporte urbano tanto en infraestructura como en la calidad del servicio, ha originado desorden y caos en la ciudad, constituyendo un impedimento para el logro de uno de los objetivos prioritarios que promueve el municipio, como es el contar con un servicio de transporte urbano ordenado y seguro. Es por ello que la Municipalidad de Barranco ha definido como política prioritaria de gestión la implementación de un plan de ordenamiento y fiscalización del transporte urbano que contribuya al desarrollo sostenible de la ciudad para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

La informalidad en el servicio, ha traído como consecuencia avenidas y calles desordenadas, congestionadas y contaminadas, accidentes de tránsito y el incumplimiento generalizado de los transportistas de las normas que regulan el servicio representan una amenaza latente y cotidiana para la seguridad de peatones y conductores que se desplazan por las vías de nuestro distrito.

A ello se debe agregar la limitada capacidad operativa, logística y financiera de las autoridades con competencia en el problema (Municipalidad Provincial y Policía Nacional) para la ejecución de acciones de fiscalización y control a los vehículos de transporte regular, no regular y de carga pesada, lo que ha representado una ausencia significativa y un irrespeto al principio de autoridad en la ciudad así como un obstáculo para mitigar sus terribles efectos, lo que en un distrito como Barranco como uno de los más importantes centros atractores, financieros, comerciales y culturales de la Capital, requiere de medidas inmediatas destinadas a brindar las condiciones de seguridad necesarias en el transporte urbano para beneficio de ciudadanos, vecinos y visitantes.

Es necesario asumir un liderazgo de fiscalización al transporte en las siguientes modalidades:

- Transporte Público,
- Transporte de Taxis,
- Transporte Turístico,
- Transporte Escolar
- Transporte de Carga Pesada.

- Transporte de Vehículos menores

Barranco no escapa a esa cruda realidad, por lo tanto es importante sumar a la estrategia de atención a estos graves problemas que la Municipalidad Metropolitana de Lima ha emprendido, poniendo en marcha el desarrollo de un sistema integrado de transporte masivo con la utilización de unidades a gas natural.

1.2. Propuestas

LOGRAR UN TRANSPORTE PÚBLICO LIMITADO, ORDENADO Y SEGURO A TRAVÉS DEL EJERCICIO DE UN FUERTE LIDERAZGO FRENTE A OTRAS AUTORIDADES CON COMPETENCIAS EN EL PROBLEMA Y LA TOMA DE MEDIDAS CONCRETAS QUE SE ENCUENTRAN DENTRO DEL ÁMBITO DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL.

- 1.2.1. Darle prioridad al transporte público masivo instalado como la forma más importante de movilización de personas por la ciudad.
- 1.2.2. Ordenar el sistema de transporte urbano tomando en cuenta la diversidad de soluciones técnicas y la infraestructura y sistemas existentes para transportar a un gran número de personas de forma eficiente.
- 1.2.3. Ejecutar las acciones necesarias para consolidar el servicio de Transporte Urbano, de tal manera que los ciudadanos cuenten con un servicio eficiente, cómodo, seguro y cada vez menos contaminante, que le permita desplazarse entre todos los lugares, cualesquiera de la ciudad, en concordancia con los proyectos y planes de mejoramiento del servicio implementados por la Municipalidad Provincial.
- 1.2.4. Garantizar la movilidad de vehículos, pasajeros y peatones en mejores condiciones de eficiencia, seguridad y tranquilidad, buscando el mayor beneficio social al menor costo de ciudad.
- 1.2.5. Fijar paraderos y hacer obligatorio su uso.
- 1.2.6. Prohibir el ingreso de unidades no autorizadas al distrito. La Municipalidad Distrital, con el respaldo de los vecinos, enfrentará a la informalidad para recuperar el principio de autoridad. Con esta medida, que no implica obtener autorización alguna de la Municipalidad Provincial, se reducirá de manera importante el número de vehículos de transporte público que ingresa actualmente al distrito.
- 1.2.7. Asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito y de señalización incrementando la probabilidad de detección y de sanción efectiva de las infracciones. Ello se logrará con el fortalecimiento de la Policía Nacional que opere en el Distrito y con la creación de cuerpos de inspectores vecinales de tránsito. El objetivo es convertir a Barranco en un distrito líder en la exigencia del cumplimiento de las normas de tránsito. Esta rigurosidad desalentará el ingreso de vehículos de transporte público al distrito.

- 1.2.8. Ejecutar obras de infraestructura vial (pistas y veredas) para facilitar la mayor fluidez del tránsito.
- 1.2.9. Ordenar y señalizar adecuadamente las áreas de estacionamiento en las zonas comerciales del distrito.
- 1.2.10. Crear zonas de tratamiento especial que, por su particular interés turístico, comercial y ambiental, deba mantenerse libres de transporte público. Se realizará estudios para identificar y delimitar estas zonas y diseñar las rutas alternativas hacia las cuales se podrá desviar el transporte público sin ocasionar molestias a los usuarios.
- 1.2.11. Fomentar como medio de transporte alternativo el uso de la bicicleta, mediante la construcción de ciclovías y la habilitación de espacios vigilados de estacionamiento de bicicletas en las zonas comerciales.
- 1.2.12. Implementación de un plan de regulación de tránsito pesado y público para la compensación económica de acuerdo al desgaste de los pavimentos en la aplicación de los costos de autorizaciones y/o multas que sean de aplicación de acuerdo a la atribución de la Municipalidad.
- 1.2.13. Se trabajará para ordenar y limitar el transporte público en cuanto a rutas, número y tamaño de unidades y establecimiento de paraderos de transporte público.

2. VIALIDAD Y TRÁNSITO.

2.1. Diagnóstico

Los problemas de vialidad, tránsito vehicular y peatonal que se observan en Barranco, se deben a numerosos factores, entre los que destacan:

- **Sistema de semaforización** obsoleto e incompleto. Se utiliza el sistema de semaforización automática (por tiempos de ciclo), en lugar del sistema de semaforización actuada (por demanda). Este último sistema, mucho más eficiente basa su funcionamiento en sensores – que pueden estar en la pista o ser aéreos – que alimentan a un controlador indicándole cuantos autos están en cola. El controlador asigna el tiempo justo para que pasen los autos en cola, evitando tiempos muertos (Tiempo muerto: aquel tiempo en el que se está esperando en luz roja, pero nadie hace uso de la luz verde).
- Falta de **señalización vertical y horizontal**. La señalización horizontal es la que se pinta en pistas y veredas. Aunque no es costosa, en la mayor parte del distrito está incompleta o no existe, a pesar de ser fundamenta para ordenar el tránsito. La señalización vertical es tan importante como la horizontal, pues además de servir para el tránsito da direcciones a los usuarios. Esta, al igual que la anterior, esta incompleta o es inexistente.
- **Intermitencia en el mantenimiento de la señalización** vertical y horizontal, tanto para la orientación al vecino como de regulación del tránsito. La que se pinta en pistas y veredas; una vez colocada no se le da un mantenimiento

continuo y permanente. En la mayor parte de los casos luce deteriorada, descolorida y sucia, lo que no solo atenta contra la estética, si no también pone en riesgo la seguridad ciudadana.

- Escasa **presencia policial** que haga cumplir las normas de tránsito. Las reglas de tránsito son continuamente violadas, tanto por particulares como por unidades de transporte público así como por peatones. Esto hace imposible que funcione cualquier sistema vial.
- Los conductores evitan el uso de avenidas por su baja operatividad, congestionando calles aledañas y zonas residenciales. Se afecta la tranquilidad, la seguridad, la calidad ambiental e inclusive el valor de los predios en estas zonas. Se hace una utilización sub-óptima de las avenidas, pues éstas tendrían, con las mejoras que describiremos más adelante, capacidad más que suficiente para satisfacer la actual demanda.
- Gran inseguridad vial, no sólo para los conductores, sino también para los peatones. La falta de respeto por las normas, la falta de señalización, y la escasa presencia policial contribuyen negativamente con la seguridad.
- Pérdidas en horas hombre. Muchas veces esto no se toma en cuenta por ser de difícil cuantificación, aún siendo muy significativo. Es más comprensible para el ciudadano común si se toma desde el punto de vista de su calidad de vida, y respecto del tiempo que pierde diariamente en sus desplazamientos regulares.
- Consumo innecesario de combustible y exceso de ruido por bocinas y motores, lo que tiene efectos perjudiciales con el medio ambiente.

2.2. Propuesta

REALIZAR UNA ADECUADA SEÑALIZACION VIAL E IMPLEMENTAR UNA RED SEMAFORICA, PROPONIENDO ESTUDIOS TECNICOS ADECUADOS, A FIN DE OPTIMIZAR LA TRANSITABILIDAD Y VIALIDAD DEL DISTRITO.

Se propone tomar las siguientes medidas:

2.2.1. Semaforización

La semaforización del distrito es insuficiente y obsoleta. Se requiere:

- Reemplazar semáforos y controladores antiguos por otros nuevos y eficientes. En algunos casos se deberá contar con semaforización actuada, especialmente en aquellos cruces donde las demandas varían significativamente a lo largo del día.

- Instalar semáforos en aquellos cruces que no los tiene y en los que se genera congestión, sierre considerando el uso de tecnología moderna para evitar embotellamiento (“semaforización actuada”). En avenidas con cruces sucesivos, se creará un sistema integrado y sincronizado de semaforización, a efectos de lograr fluidez y continuidad del tránsito. (ola verde).
- Dotar de semaforización moderna y eficiente a aquellas obras que se ejecuten dentro de este plan incluyendo olas verdad.
- Establecer un centro de control de tránsito de tal forma que permita conocer en tiempo real el comportamiento de la red semafórica del Distrito.

2.2.2. Señalización

La señalización horizontal es la que se pinta en las pistas y veredas, para ello se requiere:

- Marcar claramente los carriles en las calles y avenidas.
- Señalizar los cruces peatonales.
- Señalizar los espacios destinados para estacionamiento y las zonas prohibidas para estacionar.
- Señalizar el sentido del tránsito, los giros permitidos, la velocidad máxima las zonas de peligro, etc.

La señalización vertical es la que se presenta en letreros. Se requiere:

- Diseñar e instalar la señalización de las obras materia de este plan.
- Mejorar la señalización existente. Lograr un sistema integral de señalización, tanto para orientación del usuario, como para reglamentación del tránsito.
- Mantener la uniformidad en la señalización, en cuanto a forma, estilos y colores, sin incluir, en ningún caso, publicidad o propaganda electoral.

2.2.3. Control de gases tóxicos

Se hará uso de las atribuciones que la Ley Orgánica de Municipalidades reconoce a las Municipalidades Distritales para controlar las emisiones de los vehículos motorizados, con el fin de evitar la contaminación ambiental. Para ello, se establecerá unidades móviles de control de gases en los puntos de entrada más importantes del distrito. Con estas unidades se evaluarían las

emisiones de vehículos de transporte público y particulares, y se impediría el ingreso al distrito de los vehículos que superen los límites permitidos.

2.2.4. Cumplimiento de las normas

Para que el sistema vial funcione se requiere que tanto los conductores como los peatones cumplan de manera efectiva con las normas de tránsito y de señalización. Por ejemplo, la efectividad de las obras de remodelación de cruces y ampliación de carriles se reduce si los conductores de transporte público se detienen a dejar y recoger pasajeros en cualquier lugar de la vía.

Se pretende que los conductores de la ciudad asocien el distrito de Barranco con la idea de riguroso cumplimiento de las normas. La propuesta contempla dos componentes para mejorar el cumplimiento efectivo de las normas de tránsito y señalización en el distrito:

- Mejorar el control policial. Se tendrá una mayor presencia policial, con un número suficiente de efectivos asignados al distrito en forma permanente, a los que se dotará de equipo adecuado. Esto se ejecutará en el marco del convenio que se relazará con la Policía Nacional del Perú.

3. EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

3.1. Diagnostico

Los accidentes de tránsito representan uno de los principales problemas de salud pública . Por ello, una arma fundamental para reducir los índices de accidentabilidad en nuestras pistas, es la Educación Vial, formando hábitos de conciencia en nuestros niños desde muy pequeños lo que contribuirá a prevenir conductas incorrectas que puedan originar un accidente de tránsito, mitigando los riesgos ahí existentes a través del fortalecimiento de una cultura de prevención y de respeto por la vida humana.

3.2. Propuestas

TENDRÁ COMO OBJETIVO FUNDAMENTAL LOGRAR DISMINUIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO GENERADOS POR CONDUCTORES Y PEATONES, PARA LO CUAL A TRAVÉS DE LA FORMACIÓN DE NIÑOS Y ADOLESCENTES EN EDAD ESCOLAR Y DEL FORTALECIMIENTO DE LOS CONOCIMIENTOS YA ADQUIRIDOS POR CONDUCTORES Y TRANSPORTISTAS, LOGRARÁ FORMAR CONCIENCIA EN ELLOS SOBRE LA IMPORTANCIA DE CONOCER Y RESPETAR LAS NORMAS DE TRÁNSITO.

- 3.2.1.1.** El *“Programa Preventivo de Seguridad Vial de Barranco”* (PSM) estará conformado por talleres y escuelas de capacitación dirigidas a conductores y transportistas, adultos y jóvenes, niños y adolescentes en edad escolar incluyendo actividades comunicacionales como Charlas de Prevención de Accidentes de Tránsito, el *“Show Infantil Municipal de*

Tránsito y Seguridad Vial” y Campañas de Educación Vial entre otras, contando para ello con la participación de los sectores público y privado.

Tendrá como funciones principales:

- ✓ Ejecutar todos los talleres y actividades del Programa Preventivo de Seguridad Vial en cada Institución Educativa del distrito de Barranco así como en todas las instituciones públicas y privadas y empresas del distrito.
- ✓ Llegar con el Programa Preventivo de Seguridad Vial a los miembros de las Juntas Vecinales y otras asociaciones del distrito.

3.2.2. Asimismo, para garantizar la formación de nuestros niños como adultos, concientes y responsables, adquiriremos el **“PARQUE INFANTIL MUNICIPAL ITINERANTE DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL”**, como una herramienta fundamental para el logro de estos objetivos.

3.2.3. Con la finalidad de reducir las principales causas que dan origen a los accidentes de tránsito como son el exceso de velocidad y el consumo de alcohol se conformaran alianzas estratégicas con la Municipalidad Provincial y la Policía Nacional que nos permitan adoptar medidas que contribuyan a combatir frontalmente la siniestralidad en el transporte, para lo cual se empleará tecnología para brinda mayor seguridad a los peatones y a los propios transportistas para lo cual se empleará la FISCALIZACIÓN ELECTRÓNICA.

La intención de fortalecer nuestro accionar fiscalizador en este campo, estará orientado a adquirir equipamiento tecnológico que contribuya a disciplinar a los conductores en adoptar un comportamiento más responsable en el tránsito.

Entre la gama de medios y equipos electrónicos que podrán ser utilizados para alcanzar estos objetivos, está prevista la instalación de medidores electrónicos de velocidad móviles y fijos. Los equipamientos fijos de medición de velocidad, por ejemplo, operaran por medio del “perfil magnético”, una innovación tecnológica que permite confirmar la velocidad medida con alta precisión, además de contar y clasificar la flota, proporcionando importantes registros estadísticos para el control del tránsito. Todos los datos registrados son criptografiados y las imágenes poseen asignatura digital, lo que garantiza la integridad y la autenticidad del proceso de captación de imágenes y el procesamiento de los datos.

Asimismo, se ha considerado la implementación de guardianes y topes electrónicos, equipamientos que tienen como principal característica garantizar que los vehículos transiten dentro de los límites de velocidad en los locales en que están instalados. Es indicado para vías en que hay poca visibilidad, circulación intensa de vehículos y tránsito de peatones.

Su estructura contribuye para la señalización de la vía y permite que sea visto a más de 100 metros de distancia.

- 3.2.4. La elaboración e implementación de una base de datos para la administración de la información y características de los accidentes de tránsito, será una herramienta fundamental que nos permitirá realizar investigaciones sobre los siniestros viales y llegar a conclusiones basadas en estadísticas reales.

En ese sentido, se trabajará en forma conjunta con la Comisaría del sector para desarrollar una base de datos de accidentes de tránsito que incluya la elaboración de un **FORMATO DE REGISTRO Y REPORTE DE DATOS** y características alrededor de una colisión vial, lo cual considerará el desarrollo de un software para el ingreso de la información registrada en torno a estas ocurrencias.

III. INFRAESTRUCTURA

3.1 Vialidad

3.1.1 Diagnóstico

Los problemas de vialidad y tránsito vehicular y peatonal que se observan en Barranco se deben a numerosos factores, entre los que destacan:

- **Infraestructura vial** inadecuada y/o insuficiente: Esto ocurre principalmente en avenidas, particularmente en sus intersecciones. No se ha previsto carriles independientes de giro a la izquierda, ni carriles para paraderos de los vehículos de transporte público (microbuses y taxis). Las necesidades de mejora son simples y económicas, pero de gran impacto. En ningún caso se requiere de grandes obras de infraestructura y/o mega proyectos.
- Reparación y/o **rehabilitación de pistas y veredas**, incluidos los sardineles, en forma incompleta o tipo parche, específicamente en las zonas con evidentes signos de riesgo. La solución técnica, de mayor inversión inicial pero de bajo mantenimiento futuro, debe ser en forma integral y por sectores homogéneos del distrito.
- Ausencia de un sistema adecuado y permanente del **control (supervisión) técnico de las obras autorizadas** para la ampliación y/o mejoramiento de los servicios públicos (agua, desagüe, electricidad, telefonía, TV por cable etc.) que “parchan” tanto pistas y veredas en forma parcial de diversas formas y tamaños, Ello no solo da mal aspecto, sino que tiene poca duración al no estar correctamente trabajados. Es necesario contar con un manual único (especificaciones técnicas) para cada tipo de trabajo. En este caso, se entiende que adicionalmente la Municipalidad no cumple con utilizar totalmente los recursos que cobra a los contratistas por los

conceptos de supervisión en los trabajos que autoriza por los conceptos antes mencionados.

- Falta de un programa a corto, mediano y largo plazo de un **tratamiento paisajista-urbanístico y de ornato público**, que oriente los proyectos de mantenimiento y de inversión a conservar, revalorizar y modernizar la infraestructura vial del distrito, llamase pistas, veredas y jardines.

Como consecuencia de esta situación, se tiene:

- Infraestructura vial inadecuada, con poca vida útil de pistas y veredas , que no sólo pone en riesgo la seguridad de los que transitan por las mismas sino que significa un alto costo económico para su mantenimiento por las reiteradas oportunidades que se refaccionan las misma fallas, con el lógico malestar vecinal.
- Intersecciones altamente ineficientes, con ciclos muy largos y grandes embotellamientos. El giro a la izquierda sin carriles de giro ni semaforización independiente genera obstrucción en los cruces. Los autos que quieren girar no sólo no pueden hacerlo, sino que, además, obstruyen el paso de aquellos que quieren seguir de frente. La falta de carriles a la derecha para paraderos de transporte público ocasiona que el tráfico fluya muy lentamente o se detenga cuando los transportistas dejan o recogen pasajeros.
- Los conductores evitan el uso de avenidas por su baja operatividad, congestionando calles aledañas y zonas residenciales. Se afecta la tranquilidad, la seguridad, la calidad ambiental e inclusive el valor de los predios en estas zonas. Se hace una utilización sub-óptima de las avenidas, pues éstas tendrían, con las mejoras que describiremos más adelante, capacidad más que suficiente para satisfacer la actual demanda.
- Desorden paisajista y estético de las avenidas y calles por el distinto tratamiento de as superficies de veredas, retiros y áreas verdes, tanto por intermediación de la propia Municipalidad como de los propios vecinos.
- Desvalorización paulatina de los predios, principalmente en las zonas residenciales, al comprometerse el ornato, tranquilidad y seguridad de transito por las pistas y veredas del Distrito por las razones que se han explicado en los puntos anteriores.

3.1.2 Propuesta

Revalorizar la propiedad privada y pública del distrito, a través de la ejecución de trabajos sectorizados e integrales de reparación, rehabilitación y mejoramiento de sus pistas y veredas, que permita contar con una renovada, segura y

moderna infraestructura vial al servicio y disfrute de sus vecinos y visitantes.

Se propone tomar las siguientes medidas:

3.1.2.1. Infraestructura vial

Los requerimientos de inversión en infraestructura vial son menores; no se requiere hacer grandes inversiones o mega proyectos viales. Se refieren básicamente a:

- Remodelación de las intersecciones para que permitan giros a la izquierda, mediante la construcción de carriles de giro y la construcción de carril derecho para recojo de pasajeros.
- Delimitación de los espacios para estacionamiento.
- Reparación integral de pistas y veredas por sectores vecinales y de acuerdo al manual único (especificaciones técnicas) aprobado por la Municipalidad, para el tratamiento de cada caso específico.
- Repavimentación total de las pistas y veredas de las principales avenidas del distrito que presenten deterioros y/o parches visibles en un porcentaje mayor al 30% de la misma.
- Supervisión obligatoria y permanente de los trabajos de reparación y/o ampliación de la red de servidos públicos, que obligue a las empresas constructoras a la ejecución de los trabajos y su acabado acuerdo al manual único aprobado por la Municipalidad.
- Implementación de un sistema operativo de reparaciones de emergencia del tipo ALO PARCHADO.
- Implementación de un plan de regulación de tránsito pesado y público para la compensación económica de acuerdo al desgaste de los pavimentos en la aplicación de los costos de autorizaciones y/o multas que sean de aplicación de acuerdo a la atribución de la Municipalidad.
- Seguimiento del estricto cumplimiento de las reparaciones de trabajos defectuosos en obras de pavimentación y/o reparación de (as obras de inversión y de autorizaciones otorgadas por la Municipalidad, de conformidad con las responsabilidades civiles para toda obra pública establecido en el Código Civil vigente.

3.2 Desarrollo Urbano

3.2.1 Diagnóstico

El distrito ha ido perdiendo identidad. Los predios, tanto residenciales como

comerciales se han desvalorizado debido a que el desarrollo urbano de las últimas décadas no se ha enmarcado dentro de un plan urbano consistente.

Las restricciones sobre la zonificación y las normas de construcción no han sido respetadas, tanto por la propia Municipalidad, que ha autorizado cambios de zonificación y construcción de obras que atentaron contra la identidad del contexto urbano, como por los propietarios, que en muchas ocasiones ejecutan obras de manera informal. Este incumplimiento de las normas se explica en gran medida por la corrupción administrativa que tiene lugar dentro de las secciones que tramitan tales autorizaciones y que se encargan de la fiscalización.

El relajo de la zonificación y las normas de construcción perjudica a todos:

- Pierde la zona comercial, porque los profesionales y otros negocios migran hacia zonas residenciales, lo cual afecta el valor de los locales que alquilaban, y disminuye la actividad comercial que les brindaba bienes y servicios: cafeterías, librerías, florerías, ropa de oficina, peluquerías, etc.
- Pierde la zona residencial, pues deja de tener la tranquilidad y seguridad que antes tenía. Respecto del valor de la propiedad, el efecto es mixto, pues en algunos casos, éste aumenta, pero en la mayoría disminuye.
- Pierde el municipio, pues se complica su gestión al no tener zonas claramente definidas, haciendo más difícil identificar las necesidades de cada área. Además, existe un perjuicio económico por la decadencia de las zonas comerciales y la consecuente disminución de ingresos por concepto de tributos.
- Pierde la vialidad, pues se incrementa el tránsito en zonas que no estuvieron diseñadas para mucho flujo, y el transporte público debe cubrir un área mayor.
- Pierde la estética, pues en zonas residenciales aparecen casas transformadas en oficinas, con letreros, estacionamientos y otros.
- Pierde la seguridad, pues hay mayor número de gente extraña transitando por zonas residenciales.

3.2.2 Propuesta

Recuperar la identidad del distrito de Barranco a través del respeto de la zonificación y normas de construcción y la recuperación de los espacios públicos para el disfrute de los vecinos.

La actuación de la Municipalidad en el tema de desarrollo urbano se orientará a rescatar la identidad y vocación de cada barrio del distrito. La tarea prioritaria de la Municipalidad será la zonificación.

- Las restricciones de zonificación deben revalorar la propiedad, tanto de predios residenciales como comerciales.
- Revisar y ajustar la zonificación para eliminar las ambigüedades. Se establecerán tres tipos de zonas claramente delimitadas:

- Zonas Residenciales: serán respetadas. A las oficinas y locales comerciales que se encuentren dentro de estas zonas se les dará un plazo prudencial para que se muden.
 - Zonas comerciales y turísticas: serán repotenciadas, respetándose el principio tradicional de zonas comerciales en superficie. Con la participación y apoyo de los vecinos, algunas calles serán convertidas en peatonales. Se promoverá la construcción de playas de estacionamiento. No se impulsará megaproyectos que transformen radicalmente la ciudad.
 - Zonas deprimidas: renovación urbana. Se promoverá la consolidación de predios para hacerlas atractivas la construcción de edificios multifamiliares en los solares.
- Respetar las normas. Una vez establecidas las normas, la Municipalidad las cumplirá fielmente y exigirá su cumplimiento a los vecinos.
 - Declarar la intangibilidad de parques y zonas de uso público. Recuperación de espacios públicos para el uso de los vecinos.
 - Promover activamente la arborización de calles y avenidas. Premios a vecinos que siembren y cuiden plantas. Atención inmediata a denuncias de tala o destrucción de árboles.

IV. TURISMO

4.1 Comercio y Turismo

4.1.1 Diagnóstico

Barranco puede aspirar a ser el distrito líder en turismo receptivo y comercio de alta calidad por las ventajas que tiene respecto de otros distritos:

- Cuenta con buena de restaurantes de muy alto nivel
- Un paisaje natural distintivo y hermoso (malecón, costa verde)
- Se han instalado tiendas por departamento de excelente calidad (Metro, Plaza Vea).

Sin embargo, tales ventajas no resultan en una valorización del distrito porque no existe planificación urbana, no se respeta las áreas residenciales y no se ha enfrentado los problemas de inseguridad, contaminación, falta de estacionamientos y tráfico. Las zonas comerciales tradicionales se han deteriorado debido a ello.

4.1.2 Propuesta

Se requiere un plan de desarrollo comercial y turístico, que

contenga las herramientas (de gestión, implementación y financiamiento) y proyectos de corto, mediano y largo plazo.

Estos planes deben contemplar los siguientes aspectos:

- Planes “vertebradores”, para implementar la imagen-objetivo y las propuestas específicas de desarrollo urbano del plan.
- Planes críticos, para dar respuestas a los requerimientos esenciales más urgentes.
- Planes revitalizadores, para recuperar el tejido y la dinámica urbana y distrital.
- Proyecto de implementación de una zona cultural-turística en el distrito.
- Proyecto de revitalización de la zona comercial central del distrito.
- Proyecto de recuperación de los estándares de calidad ambiental.
- Proyecto de recuperación de los parques y espacios de uso público, con el fin de darles funcionalidad, confort, armonía entre elementos, mobiliario, iluminación, etc. dentro de una red y secuencia de espacios articuladores en el distrito.
- Consolidación de las Zonas Comerciales: Revisión y evaluación de los índices de uso de suelo permitidos de acuerdo a su clasificación.
- Zonas de desarrollo estratégico para la actividad turística y-cultural Ejes
- Zona turística recreacional de la Costa Verde: Litoral, acantilados en coordinación con la autoridad autónoma de Costa Verde y previa participación de los vecinos.
- Zona de recreación pública: Recuperación de espacios urbanos, con un diseño apropiado que responda a las necesidades de sus usuarios y se identifiquen con los mismos.
- Implementar Comisaría de la Policía Nacional de Turismo.

En relación al déficit de estacionamientos:

- Realizar proyectos específicos que habiliten nuevas áreas de estacionamientos de uso público o privado.
- Incentivar a apertura de nuevos locales para estacionamiento.
- Evaluar la necesidad de estacionamientos en las zonas residenciales de alta densidad que no vienen contemplando el estacionamiento para las visitas.

V. GESTION MUNICIPAL

5.1 Diagnóstico

5.1.1. Ingresos

La Política de Ingresos de la Municipalidad de Barranco no es diferente de la que se ejecuta en las demás municipalidades de la provincia capital pues, más allá del hecho de estar sujeta a normas legales básicas uniformes para todas las municipalidades, la actual gestión no se destaca precisamente por demostrar iniciativa y creatividad.

De manera que el manejo de las rentas de este distrito es muy distinto del que asumen sus pares de San Isidro, San Borja, Santiago de Surco o La Molina y medianamente inferior al de los demás distritos limeños. Debe señalarse sin embargo, que esa relativa inferior situación se debe fundamentalmente al factor de la condición del vecindario que aquí tributa. Ello ha permitido obtener una recaudación insuficiente.

En el distrito de Barranco los ingresos tributarios siguen siendo los más importantes en proporcionalidad frente a las transferencias del Tesoro, que son mínimas, o de los ingresos no tributarios, que son escasos. En ese sentido, el distrito es privilegiado, ya que no depende de transferencias del Gobierno Central o de endeudamiento para realizar su gestión.

No existe un registro moderno y actualizado de contribuyentes; un registro que no sólo contenga las identidades y domicilios de los contribuyentes, sino sus genuinas bases impositivas y demás detalles. Lo grave es que esta carencia no se debe a la falta de recursos sino a la despreocupación o incapacidad.

5.1.2. Morosidad

La información presupuestal disponible muestra evidencias de un alto índice de evasión y morosidad, especialmente en los rubros más importantes de ingresos. Es usual que se atribuya esta morosidad a dificultades económicas de los contribuyentes. Sin embargo, otros factores explican en mayor medida el incumplimiento. En primer lugar, el descontento vecinal acerca del costo de los servicios. Los vecinos sienten que pagan demasiado por lo que reciben. En segundo lugar, la morosidad se explica por la incapacidad administrativa de la municipalidad, que no ha logrado establecer prácticas eficaces de recaudación.

Las amnistías no son el mejor vehículo de solución, debido a que con ellas se genera un daño a los cumplidos contribuyentes y se sienta pésimos precedentes que ni los propios contribuyentes morosos aprecian en su enorme mayoría. En Barranco, una amnistía resulta impopular: las grandes mayorías tributan al día y sólo se beneficia un pequeño sector.

5.1.3. Endeudamiento

La morosidad que se registra en las principales fuentes de ingresos de la Municipalidad también ha llevado a los últimos gobiernos municipales a endeudarse en exceso, comprometiendo ingresos municipales futuros. La Ley Orgánica de Municipalidades ordena que los recursos obtenidos por endeudamiento sólo puedan ser aplicados a inversión, no a gasto corriente.

No se ha podido acceder a información sobre los actuales niveles de endeudamiento y detalles respecto del monto de la deuda a largo plazo y corto plazo, acreedores, montos de servicio de la deuda y programas de fraccionamiento a los que puede haberse acogido la municipalidad.

5.1.4. Gastos

El mayor rubro de gasto de la municipalidad corresponde a gastos corrientes, categoría que incluye las remuneraciones del personal estable y no estable, las pensiones del personal cesante, las aportaciones a la seguridad social y adquisición de bienes de consumo. Un análisis más al detalle permite apreciar que las partidas de egresos no están relacionadas con los ingresos que las generan. Esto genera un problema legal, pues la ley exige que la recaudación de los arbitrios de limpieza, serenazgo y parques y jardines se debe aplicar exclusivamente a la prestación de tales servicios. Y un porcentaje del impuesto predial debe destinarse al catastro, sin que en realidad se haya hecho nada al efecto, salvo enviar simpáticas fotografías en las cuponeras tributarias.

Por la forma como se formula la información, no se puede determinar si se cumple con la norma: las cifras se presentan en categorías diferentes: gastos en personal y obligaciones sociales, obligaciones previsionales, bienes y servicios, otros gastos corrientes, etc. Nada de ello está vinculado a los servicios específicos.

5.1.5. Propuesta

Objetivo: Hacer más con menos. Usualmente, los gobiernos municipales 1 buscan equilibrar sus finanzas elevando sus ingresos. El nuevo gobierno municipal NO incrementará tributos. Sus medidas estarán dirigidas a 1! mejorar la recaudación y, sobretodo, eficiencia del gasto, es decir, a gastar mejor (hacer más con menos recursos). La aplicación de estas medidas 1 permitirá poner a disposición de la Municipalidad mayores recursos sin gravar más al vecino. Gracias a ello, el nuevo gobierno municipal podrá revisar la estructura tributaria con el objetivo de rebajar, de manera responsable, ciertos tributos que hoy son excesivamente onerosos.

Las medidas específicas que se proponen son las siguientes:

5.1.5.1. Gestión orientada a resultados

El gobierno municipal se desarrollará según el sistema de gestión por resultados. Para ello se establecerá claramente los objetivos institucionales y metas formuladas en números, de manera que los vecinos puedan conocer y dar seguimiento a la gestión municipal. Para

empezar, deberá reformularse la información sobre los gastos para expresarla en términos de “centros de costos”, en donde se aprecie de manera transparente el destino de los recursos y los componentes de cada servicio.

5.1.5.2. Tributación razonable, equitativa y no gravosa

Se trabajará en una radical reestructuración del imparte de las arbitrios sobre la base de la distribución equitativa del costo del servicio.

En el ámbito administrativo, la ampliación de la base tributaria a través de las medidas dirigidas reducir la morosidad traerá como consecuencia una menor carga tributaria para las vecinas cumplidores.

5.1.5.3. Reducción de gastos administrativos

La nueva gestión municipal revisará con detalle las castas administrativas con el fin de identificar las fuentes de gasta innecesaria.

Se establecerá firmes políticas de austeridad y se aplicará una actitud implacable frente a la corrupción. Los procedimientos internos tradicionales serán sustituidos por sistemas que lleven a la eficiencia administrativa y eviten la burocratización.

Toda ella dará como resultado una reducción de las costas administrativas, por lo que será posible reformular el TUPA.

5.1.5.4. Reducción de gastos operativos

Se estudiará la estructura de castas de los servicios más costosos: barrida de calles y recolección de residuos sólidos y mantenimiento de parques y jardines. Se tiene evidencia de significativos sobre costos que encarecen innecesariamente estos servicios, lo que abre la oportunidad para obtener ahorros importantes que serán aplicados a incrementar el bienestar de las vecinas.

5.1.5.5. Control de la morosidad

En primer lugar, el nuevo gobierno municipal realizará una campaña de comunicación con los vecinos a través de los canales de participación vecinal, con el fin de difundir correctamente los beneficios de la tributación. Los contribuyentes deben entender que el pago oportuno de los tributos es importante para que la Municipalidad pueda cumplir con los servicios a su cargo, sin que para ello busque onerosas fuentes de financiamiento temporal.

En segundo lugar, se emitirá señales claras que generen los incentivos correctos a los contribuyentes y se aplicará prácticas modernas de recaudación.

- Alentar el pago voluntario, tanto con medidas que faciliten el pago por ejemplo: aceptar pagos parciales e introducir el cobro de impuestos y

arbitrios mensuales, no trimestrales), como con premios y descuentos a los buenos pagadores. No se debe descartar el pago con bienes y/o servicios, siempre que éstos sean preliminarmente requeridos por la entidad.

5.1.5.6. Búsqueda de ingresos no tributarios

Muchos países industrializados destinan recursos a programas y obras que promueven el desarrollo económico y social de países en vías de desarrollo. El nuevo gobierno municipal buscará captar estas donaciones, que en la mayor parte de casos exigen como contraparte una institucionalidad pública capaz, honesta, responsable y con activa participación vecinal, que es lo que podrá ofrecer la Municipalidad de Barranco. Para hacer más eficaces las gestiones en esta materia, el nuevo gobierno municipal reorganizará y repotenciará el área de Cooperación Técnica.

De otra parte, la Municipalidad de Barranco debe liderar, en coordinación con la comuna capitalina y las demás municipalidades de la provincia, una intensa lucha por obtener mayores transferencias del Tesoro Público, las que le permitan una mayor inversión en la infraestructura distrital y en mejorar los servicios que presta.

Finalmente, deberá acelerar la política de concesiones, previa consulta vecinal a fin de que la inversión privada coadyuve a que el distrito supere sus dificultades y carencias, generando nuevas fuentes de ingresos para la corporación.

5.1.5.7. Proceso de reingeniería administrativa

Nuestra administración, emprenderá un proceso de reingeniería administrativa, destinada a que todos los actos administrativos, principalmente el de licencia de construcción y funcionamiento, sean otorgados en plazos cortos y razonables pero con total transparencia

VI. BIENESTAR SOCIAL

Empleo, Alimentación, Salud, Vivienda, Deportes, Cultura, Recreación, Bienestar de jóvenes y adultos mayores.

6.1. Diagnóstico

Existen grupos de habitantes vulnerables que requieren asistencia y solidaridad. El distrito alberga vecinos que se encuentran por debajo de la línea de la pobreza. No tienen empleo fijo, o, si lo tienen, no obtienen los ingresos necesarios, y viven en condiciones físicas precarias. Así, se registran los problemas relacionados a la pobreza: crisis en la familia, niños, niñas y adolescentes en abandono y riesgo moral y físico, consumo de drogas, problemas de salud mental, mendicidad, delincuencia juvenil,

violencia familiar y/o sexual. En este sector, las necesidades más grandes son el empleo, la alimentación, a salud, el mejoramiento de las condiciones de las viviendas y el acceso a actividades recreativas sanas.

Además, debe reconocerse también la existencia de un nuevo tipo de pobreza que se está desarrollando silenciosamente en los últimos años. Personas que anteriormente gozaban de un buen nivel socioeconómico enfrentan hoy problemas de subsistencia. La gran mayoría son jubilados o comerciantes retirados con pensiones muy bajas, que no les alcanza para mantener un nivel de vida al que estaban acostumbrados y, en algunos casos, ni siquiera para mantener un nivel digno a sus costumbres y tradiciones. Su estilo de vida se ha deteriorado y su dignidad los lleva a buscar ayuda que alivie su situación. Muchas veces sufren de privaciones, hasta de lo elemental, como es una comida adecuadamente balanceada. Las familias de estas personas tienen sus propias angustias y están casi imposibilitados de solucionar los problemas de los mayores. En muchos casos, el valor de la vivienda ha sido tan castigado por el mercado (por el deterioro de los barrios debido a la congestión e inseguridad), que no vale la pena venderlo. Este grupo necesita apoyo alimentario, servicios de salud y recreación, brindados con humanidad y consideración.

6.2. Propuesta

Conforme a la Ley Orgánica de Municipalidades y la Ley Marco de la Descentralización, Barranco será líder y pionera, en las nuevas funciones y competencias que se le asignen en materia de salud y educación pública, con amplia participación de los maestros, padres de familia y el gobierno local.

La política social que se propone consiste en velar por la promoción humana. El gobierno municipal debe preocuparse por quienes se encuentran en situación abandono y de necesidad, sin contemplar el género, la edad, ni el escenario de vida. Utilizando eficientemente los escasos recursos municipales de los que se dispone y toda la capacidad de gestión y de convocatoria de un gobierno municipal que será un auténtico líder vecinal, se buscará atender las urgentes necesidades de empleo, alimentación, servicios de salud, recreación y mejoramiento de condiciones de vida de los grupos vulnerables del distrito.

Los programas sociales serán impulsados y promovidos por la Municipalidad, pero se buscará el apoyo de organizaciones nacionales y extranjeras, tanto para el financiamiento como para la gestión de estos programas. En cuanto a lo primero, la Municipalidad aprovechará activamente las múltiples oportunidades que ofrecen organizaciones internacionales de ayuda, muchas de las cuales no han encontrado formas para canalizar sus donaciones, y lo que requieren y exigen es una contraparte responsable y transparente que presente propuestas altamente eficaces. La Municipalidad realizará también gestiones ante las instituciones del gobierno central que desarrollan programas sociales, a fin de éstas sean ejecutadas también en el distrito.

En cuanto a la gestión de los programas, es conocido también que existen numerosas organizaciones sin fines de lucro que ya tienen la organización, el personal y el know how para la ejecución. Así, parroquias, iglesias cristianas, ONGs, colegios profesionales, asociaciones y empresas privadas especializadas serán llamadas a participar en la ejecución de la política social de la Municipalidad y recibirán todas las facilidades para sus operaciones en el distrito. La Municipalidad coordinará, orientará y dará

consistencia a todas estas iniciativas, de manera que no dupliquen esfuerzos. Cuando tales operaciones reciban algún tipo de financiamiento de la Municipalidad, se suscribirá convenios que establecerán claramente la responsabilidad de cada parte y los resultados concretos que se espera.

Se evaluará el impacto de los programas que la Municipalidad ha estado desarrollando, con el objetivo de identificar los más eficaces, que deben ser continuados y fortalecidos. En particular, se evaluará y dará nueva orientación a los siguientes programas:

6.2.1. Programa del Adulto Mayor

- El Programa del Adulto mayor buscará no sólo dar servicios a las personas de la tercera edad. Creará diversos espacios de socialización para que los adultos mayores compartan momentos y experiencias con integrantes de su generación y tengan la oportunidad de participar en tareas vecinales y sentirse útiles y valiosos. Se promoverá la participación del voluntariado del programa del adulto mayor en las diferentes líneas de acción de las actividades municipales (participación ciudadana).
- Se ampliará la cobertura de atención al adulto mayor, con la habilitación de casas o "Clubes de la Tercera Edad" en lugares estratégicos del distrito. Estos centros estarán mantenidos por la Municipalidad, pero se buscará el apoyo del sector privado para su funcionamiento. Cada club estará dotado de las instalaciones mínimas para atender, con comodidad y decoro a los vecinos que acudan a ellas. Serán casas de la vecindad, con servicio doméstico de limpieza y cocina. Los vecinos que concurran a estos lugares podrán leer periódicos, ver televisión o participar en las actividades recreativas que se organicen. Podrán consumir un almuerzo dietéticamente balanceado a un precio muy cómodo. Asimismo, el club brindará servicios de salud y apoyo espiritual.

6.2.2. Programa de Comedores Populares

La municipalidad implementará un programa de comedor popular y aportará los fondos iniciales para preparar entre 500 y 1000 menús. Se determinará el costo por cubierto, que será cobrado al usuario. La cobranza del día servirá para preparar los alimentos del día siguiente, y así sucesivamente. La Municipalidad garantizará el funcionamiento de la cocina, la existencia de ollas, utensilios y cubiertos suficientes. Además, buscará donaciones de la industria alimenticia y de los programas de apoyo alimentario del Gobierno Central para abaratar el costo de los insumos.

6.2.3. Defensor del Vecino Electo

Cargo que será elegido por decisión vecinal

6.2.4. Desarrollo Educativo y Cultural

En todas las manifestaciones artísticas y con a más amplia participación vecinal

6.2.5. Jacarandá:

- Iniciar el Programa de Prevención y Atención de la Violencia Familiar y/o Sexual.
- Gestionar convenios de cooperación internacional para el sostenimiento del programa, haciendo uso del reconocimiento internacional adquirido. (premio ONU)

6.2.6. CADES

- Gestionar la implementación del programa de CADES (Centro de Atención ambulatoria y de día para personas adictas)
- Diseñar un manual de la experiencia del servicio.

6.2.7. OMAPED

- Fortalecer la Oficina Municipal de Apoyo y Promoción a la Persona con Discapacidad, puesto que actualmente se encuentra desactivada.
- Gestionar el cumplimiento de las normas legales vigentes respecto al uso y acceso de locales comerciales y otros que faciliten el desplazamiento de personas con discapacidad, haciendo de Barranco un distrito accesible para todos.

6.2.8. Además, se ejecutarán las siguientes iniciativas:

6.2.8.1. Sector trabajo:

- Gestión de convenios con empresas privadas del distrito para promover la contratación de trabajadores residentes en el distrito
- Suscripción de convenios con entidades especializadas en la gestión de bolsas de trabajo para los residentes en el distrito.

6.2.8.2. Salud:

- Gestión de convenios con SISOL (Hospitales Solidarios de la MML) y Essalud para la atención de residentes del distrito, especialmente a los miembros de los Clubes de la Tercera Edad.
- Gestión de convenios con el Colegio Médico, para la asignación de recursos humanos voluntarios.
- Fortalecimiento del Centro de Salud Municipal.

6.2.8.3. Vivienda:

- Levantamiento de un diagnóstico de la situación legal y/o saneamiento de propiedades tugarizadas del distrito
- Empadronamiento de las familias que viven en viviendas tugarizadas.
- Creación de un servicio a la comunidad de orientación y asesoría para el acceso de créditos para viviendas.

6.2.8.4. Deportes:

- Gestionar la renovación de convenio con el Instituto Peruano del Deporte, garantizando con ello las actividades deportivas municipales dirigidas a la población.

6.2.8.5. Cultura:

- Se priorizará el desarrollo cultural en todas sus manifestaciones, promoviendo también el reforzamiento de nuestra identidad nacional.

6.2.9. En materia de organización interna de la Municipalidad, se reorganizará y repotenciará el área de Bienestar Social y Servicio a la Comunidad; se diseñará claras líneas de acción para la Oficina de participación vecinal; y se creará el área de Cooperación Técnica.

6.2.9.1 Programa de Jóvenes:

- A través de clubes municipales que promuevan la participación en actividades deportivas, culturales y de capacitación, como asimismo la creación de la biblioteca — libro red, banco de libros, torneos escolares por niveles, olimpiadas escolares de deporte, coro municipal.

6.2.9.2 Programa de la niñez

- Se implantará un programa para la niñez, que abarque aspectos de salud, nutrición y estimulación temprana.

VII. PARTICIPACION VECINAL

7.1 Diagnostico

La participación ciudadana en Barranco adolece de graves deficiencias. No un sistema de participación ciudadana que facilite la incorporación vecinos en el gobierno de la ciudad. La Municipalidad se limita a dar cumplimiento formal a las exigencias legales en cuanto a la participación vecinal, pero no muestra un interés genuino por facilitar canales de participación ciudadana. Los vecinos, especialmente los jóvenes, no sonidos a participar por la poca transparencia y difusión de los procesos.

Los dos canales de participación muestran debilidades y deficiencias. A continuación, éstos son examinados por separado.

7.2 Juntas de Delegados Vecinales

Deben existir Delegados Vecinales distribuidos por zonas. Representan a los vecinos de su zona. Participan también como delegados ante las instancias del Presupuesto Participativo. Forman parte del Sistema de Seguridad Ciudadana. Los representantes son elegidos por un año calendario.

Esta instancia de participación tiene serias debilidades:

- Sus funciones no están claramente definidas.
- Carecen de canales de comunicación con los vecinos y los funcionarios municipales.
- Existen zonas que no cuentan con delegados, ya sea porque los vecinos no postularon o no acudieron a votar.
- Existe desconocimiento sobre su existencia y funciones en la mayoría de vecinos.

Por todo ello, las Juntas Vecinales no son representativas y tampoco son un espacio que canalice los liderazgos locales.