

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS ORDENANZA REGULA EL USO Y OPERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN EL DISTRITO DE SAN ISIDRO

### I. ANTECEDENTES

Para la determinación de la compatibilidad de usos de actividades urbanas, en el literal a del numeral 18.1 del Artículo 18, de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte Terrestre establece que, las Municipalidades Distritales ejercen la competencia de la regulación del Transporte menor; y la Ordenanza N° 432-MSI, se aprueba la Política de Movilidad Urbana Sostenible del Distrito de San Isidro, como instrumento de gestión en materia de Movilidad Urbana Sostenible con la finalidad de promocionar y facilitar las condiciones que permitan un cambio en las formas y modalidades que rigen la movilidad en el tránsito y transporte de la ciudad, contribuyendo a la mejora de la calidad de vida de los residentes y ciudadanos y mejorando el ordenamiento de los desplazamientos internos y externos del distrito, a través del monitoreo, evaluación y fiscalización de las diferentes condiciones de movilidad;

Por tal motivo, la Subgerencia de Movilidad Urbana, mediante Informe N° 122-2019 -2019-1610-SMURB-MSI, propone la presente ordenanza con la finalidad de regular las condiciones de uso y operación de los vehículos de movilidad personal, como un modo de transporte sostenible y amigable con el medio ambiente, para los viajes cortos, propiciando la intermodalidad de manera ordenada, integrada y segura, con los demás sistemas de transporte, respetando a los peatones como usuarios más vulnerables del espacio público.

### I. OBJETIVO:

La Ordenanza tiene por objeto regular las condiciones de uso y operación de los vehículos de movilidad personal, en el distrito de San Isidro, a fin que se desarrollen de manera ordenada, integrada y armoniosa con los demás sistemas de transporte y especialmente respetando a los peatones, sin generar obstáculos, ni molestias en las vías ni espacios públicos.

### II. ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL

El distrito de San Isidro por su ubicación geográfica dentro del área de Lima Metropolitana, cumple una función estratégica para la localización de actividades financieras, comerciales y servicios, lo cual lo convierte en un foco de atracción y desarrollo económico de la ciudad, atrayendo miles de personas diariamente, siendo además un lugar de paso obligado hacia otras zonas importantes de la ciudad, intensificando el uso de la infraestructura vial del distrito y atracción de población migrante.

A nivel de Lima Metropolitana cuatro distritos son los que tienen una mayor concentración empresarial, nos referimos a los distritos de Lima Cercado, La Victoria, Miraflores y San Isidro, siendo este último el que tiene el mayor número de empresas registradas según datos del INEI; así mismo ha tenido una variación de tasa poblacional flotante de negativa a positiva.

La población residente de San Isidro está teniendo una dinámica muy cambiante a lo largo de los últimos años, según las estimaciones del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), San Isidro se encontraba con una tendencia a disminuir su tasa de crecimiento poblacional, basado en los censos anteriores, donde según proyección estadística, hacia el año 2,016 la población residente debió



ser 53,017 habitantes, con una tasa de crecimiento negativa de -1.009, siendo que, en el año 2005 existían 62,037 hab; sin embargo, al haberse incrementado la actividad de construcción residencial repercutió en un crecimiento de población residencial, la cual ha ascendido a 60,735 habitantes al año 2017, aspecto que se confirmó en base al censo poblacional de dicho año, el cual contó con una tasa de crecimiento del 0.5%.

En el caso de los indicadores que se refieren al número de unidades residenciales en el distrito de San Isidro, se puede apreciar que éstas se han incrementado a partir del año 2012 donde el número de unidades residenciales era de 21,716, para el año 2018 tenemos 25,554 unidades de vivienda, vale decir un incremento de 17.5 % para un periodo de seis años.

En el caso de la actividad inmobiliaria con fines comerciales el incremento en el mismo periodo 2012 - 2018 se ha incrementado de 9,516 unidades a 11,896 unidades inmobiliarias, mostrando un incremento del 25 % para el periodo de seis años.

**Movilidad a nivel Lima Metropolitana :** Según los datos del JICA (Agencia de Cooperación Internacional del Japón) la población en Lima Metropolitana concerniente a la **dinámica de movilidad** en el año 2004 ascendía a 8'040,000 habitantes, al año 2012 a 9'451,00 hab., siendo la proyección al 2020 de 10'690,877 hab.

Sin embargo, la dinámica de movilidad en estos periodos ha sido la siguiente: el 2004 se generaba 16.5 millones de viajes diarios, al 2012 22.3 millones y para el 2020 se espera que llegue a 29.8 millones, en todos los modos de transporte; de lo que se puede deducir que, el incremento de movilidad crece más que la población, la explicación a esta situación es que el mayor dinamismo se da producto de la mejor dinámica económica por la cual viene pasando nuestro país.

#### **ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO.**

De acuerdo a los datos de población y movilidad encontramos las siguientes conclusiones: en el 2004 la tasa de movilidad fue de 2.1 viajes por persona, en el 2012 la tasa de movilidad fue de 2.4 viajes por persona y para el 2020 se estima que la tasa de movilidad será de 2.8 viajes por persona, es decir muy parecida a la tasa de movilidad de Lima Metropolitana, por lo que resulta necesario tomar medidas que mitiguen este incremento de viajes y de movilidad.

#### **ANÁLISIS DEL PROCESO DE CAMBIO DE ZONIFICACIÓN EN EL DISTRITO.**

Para entender este proceso de ocupación y uso intensivo del distrito; así como, su repercusión en los aspectos de la movilidad, hemos tomado en cuenta la información reglamentaria utilizada en los diferentes momentos de la historia del distrito, así tenemos que la primera información referida a la zonificación del distrito data del año 1997, en la cual se tiene una característica del distrito de San Isidro de tipo predominantemente residencial, conforme se aprecia en el plano de zonificación del año 1997.

Los archivos del distrito muestran un plano de zonificación donde se mantiene la residencialidad con lotes que en su gran mayoría tienen un promedio de área de 500 m<sup>2</sup>, teniendo a la zona del trapecio



financiero, con zonas comerciales de zonificaciones C5 y C7 de aquellos años, (CZ en la actualidad) donde la densidad peatonal y de tránsito vehicular era mucho menor a la actual.

Es importante analizar el proceso de transformación del distrito y sus consecuencias en la movilidad. Si tomamos en cuenta las habilitaciones urbanas registradas en el actual plano de zonificación podemos observar que conforme al Plan de Desarrollo Urbano 2015-2024 se propone algunos cambios de zonificación como por ejemplo la Av. Dos de Mayo con zonificación actual Residencial Densidad Media (RDM) a Zonificación CV (Comercio Vecinal), como producto de la lectura actual de los Usos de Suelo al haberse detectado la aparición de Usos Mixtos hasta 46%, hasta un 17% de usos comercio y oficinas administrativas y hasta un 37% otros usos, caso similar ocurre para la Av. Arequipa, Av. Guardia Civil y Av. José Gálvez Barrenechea las cuales se vienen proponiendo para un nivel Comercio Vecinal (CV)

En esa misma línea, se debe tener presente que, la Av. Salaverry ha sido dinamizada por el megaproyecto comercial "Real Plaza Salaverry" en el lado que corresponde al distrito de Jesús María; producto de que la zonificación de dicha área es comercial, mientras que en San Isidro su frente es residencial, siendo la Av. Salaverry un eje vial Metropolitano actualmente con alto nivel de servicio.

De los 25 predios con frente a la Av. Salaverry, entre la Av. Cádiz y la Av. Sánchez Carrión con zonificación Residencial Densidad Alta, el 40 % está destinado al comercio y oficinas administrativas, el 20 % a otras actividades de servicios, el 20 % a educación superior, y sólo el 20 % está destinado a uso residencial; dándole un carácter multifuncional de calidad, por los usos mixtos que alternan. Esta tendencia se debe consolidar y convertirlo en un eje urbano competitivo que permita plenamente actividades comerciales adecuadas a la zona, oficinas administrativas y servicios especializados; pero cumpliendo necesariamente con condicionantes urbanísticas, edificatorias, ambientales y de seguridad, que eviten su degradación e impactos negativos al ambiente urbano.

Por otro lado, existen zonas como las Urbanizaciones Chacarilla "B", Limatambo Sur, en las que las áreas de los lotes tienen un tamaño en promedio de 560.00 m<sup>2</sup>; sin embargo, a la fecha algunos han sufrido una variación por razones de acumulación de lotes o cambios de uso, llegando a contar con áreas que varían entre 800.00 m<sup>2</sup> y 2,000m<sup>2</sup> en algunos casos, esto se debe fundamentalmente al cambio de uso que se ha dado en la zona, pasando de ser un uso residencial a un uso comercial, o casos de acumulación para construcción de edificios multifamiliares.

Cabe mencionar que, de acuerdo al Reglamento Nacional de Edificaciones - RNE, queda establecida las características de las vías (ancho de vía) en función de la zonificación asignada, por lo tanto se debe tomar en consideración la zonificación asignada a dichas urbanizaciones la cual fue originalmente de tipo residencial, con un ancho de vereda entre 1.60m y 2.00m; sin embargo dichas zonas han sufrido cambios de zonificación pasando a ser zonas predominantemente comerciales con anchos de vereda en promedio de hasta 6.00m y propuestas de cierre de pequeñas vías en las cuales se han generado espacios con amenidades para los peatones (alamedas o plazoletas)



**ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN GENERAL DE LA ZONA FINANCIERA DEL DISTRITO**

La zonificación asignada en el momento de la lotización inscrita era de uso residencial y las veredas respondían a esa normatividad vigente, con el paso de los años esta zonificación ha sufrido modificaciones, generando una zona de uso comercial intensivo de acuerdo a la evaluación de la movilidad peatonal en el distrito.

Asimismo, considerando estas estimaciones, la población del distrito por grupo de edades se tiene que la mayor población se encuentra entre los 40 y los 44 años, siendo el segundo grupo con mayor población entre los 25 y los 29 años. Del mismo modo, la menor cantidad de población se encuentra entre los 70 y los 79 años.

### **DINÁMICAS SOCIOECONÓMICAS DE SAN ISIDRO**

El distrito de San Isidro alberga diversas actividades socioeconómicas que se relacionan con los usos de suelo y la zonificación del distrito.

En ese sentido, señalaremos las principales actividades y los usos predominantes que se desarrollan en el interior del distrito de San Isidro, teniendo por ejemplo en la Av. Salaverry en el límite con el distrito de Jesús María actividades de educación superior y de post grado; asimismo, si bien el Centro Comercial Real Plaza Salaverry se ubica en el distrito de Jesús María, este tiene gran incidencia sobre los viajes que se generan desde el distrito de San Isidro.

Asimismo, en las zonas de la Av. Guillermo Prescott y la Av. Dos de Mayo se caracterizan por el desarrollo de actividades comerciales, de servicios, administrativos, bancarios y financieros, encontrándose estas zonas cercanas a los límites con los distritos de Jesús María y Lince.

En la zona de la Av. Aurelio Miro Quesada entre las cuadras 07 y 10, las actividades que se desarrollan son de servicio de alojamiento y salud.

En los ejes urbanos de la Av. Emilio Cavenecia, la Av. Los Conquistadores, la Av. Santa Cruz y la Av. Miguel Dasso, cerca del límite con el distrito de Miraflores, las actividades que se desarrollan son comerciales, administrativas y de servicios.

En la zona de la Av. Andrés Aramburú en el límite con el distrito de Surquillo, se desarrollan actividades policiales, educación y de servicios.

### **LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS**

Partiendo de la premisa que toda persona tiene el derecho a circular o moverse libremente, hoy en día vemos que este derecho se ve vulnerado por los problemas de congestión vehicular que viven nuestras ciudades y muchas otras en el mundo.

Esta problemática está haciendo que se invierta cada vez más tiempo en nuestros desplazamientos y los tiempos de viaje sean altos, restando el tiempo que podemos dedicar a nuestras familias, a nuestro descanso, a nuestros pasatiempos, inclusive incidiendo también en el trabajo y el estudio, afectando por tanto en la calidad de vida de las personas.



El distrito de San Isidro no es ajeno a esta problemática, las malas prácticas en el uso del automóvil (vehículo de baja ocupación) están haciendo pagar un alto costo en la calidad de vida de las personas, siendo el principal medio de transporte para cualquier tipo de viaje (viajes cortos o largos) ocupando el espacio público innecesariamente; en ese sentido, creemos que la prioridad de uso del espacio público debe ser devuelto a las personas, debe ser distribuido democráticamente, es decir que la mayoría del espacio debe destinarse al uso de la mayoría de las personas facilitando la accesibilidad.

De acuerdo a estudios realizados sobre el flujo peatonal en San Isidro para los horarios de las 9:00 am y 5:00 pm, consideradas la hora punta, se ha tenido los resultados de las vías más ocupadas, así en horas de la mañana (9.00am) el mayor flujo peatonal se genera entorno a las avenidas: Javier Prado, Rivera Navarrete, Juan de Arona y República de Panamá, otro punto de mayor atracción se genera entre las Av. Camino Real, Av. Arequipa y Juan de Arona.

En el caso de las horas de la tarde (5:00 pm) el mayor flujo peatonal se genera en el cuadrante comprendido entre la Av. Javier Prado, Rivera Navarrete, República de Panamá y Juan de Arona por ser de **mayor concentración peatonal**, siendo el tramo entre Rivera Navarrete con Paseo de la República (vía expresa) el de mayor flujo peatonal, superando las 3,000 personas.

#### **CARACTERÍSTICAS DE LOS DESPLAZAMIENTOS**

Los viajes y los desplazamientos de las personas se generan por la necesidad de movilizarse para satisfacer sus necesidades, utilizando diversos medios de transporte; en el caso de los desplazamientos en el distrito de San Isidro, la tendencia al uso del auto privado es muy alto, siendo uno de los principales factores que influye en esta tendencia de movilidad el alto poder económico de sus habitantes y por ende la alta posesión de vehículos.

Esta problemática se ve reflejado en la cantidad de viajes que se realizan en auto particular (auto privado y taxi) en el distrito, el cual representa más del 50% de los viajes diarios.

Movilidad Activa, es que las personas se movilizan utilizando su propia energía ya sea caminando o en cualquier otro vehículo menor no motorizado o eléctrico.

#### **LA MOVILIDAD A PIE ( PEATÓN )**

El distrito de San Isidro presenta gran actividad peatonal debido a las diversas actividades que se desarrollan en el mismo espacio urbano, siendo la zona central del distrito conformada, por los sectores III y IV, donde se ubican las zonas empresariales y financieras de la ciudad, concentrando diferentes empresas y entidades financieras, propiciando así la mayor concentración de personas que laboran en el distrito.

Esta gran intensidad de movilidad peatonal que se da en el distrito, se presenta principalmente de lunes a viernes o días laborables, debido a la concentración de empresas ubicadas en el área de la Av. República de Panamá, Av. Canaval Moreyra, Av. Rivera Navarrete, Av. Javier Prado Este; asimismo, también se presentan algunas zonas comerciales importantes como la Av. Miguel Dasso, Av. Emilio



Cavenecia, Av. Camino Real, Av. Petit Thouars, Av. Arequipa, Av. Salaverry, Av. Augusto Pérez Aranibar, Av. Guardia Civil y la Av. Gálvez Barrenechea.

Sin embargo, las deficiencias actuales en el espacio público, dificultan y desincentivan las caminatas y la movilidad a pie, siendo algunas de las deficiencias más comunes las veredas angostas no acordes con la demanda de peatones que se generan por las actividades propias que se desarrollan en su entorno (zonas de oficinas y comercio - atractores de viajes); así como espacios fraccionados sin alineamiento ni continuidad.

### **LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO NO MOTORIZADO**

Según el Plan Maestro de Lima y Callao, en el distrito de San Isidro año 2006 se realizaban 517 viajes en bicicleta; para el año 2015, según un estudio llevado a cabo por el observatorio ciudadano "Lima Como Vamos", los viajes en bicicleta habían crecido hasta 4,716, teniendo un crecimiento natural en promedio de 24% anual; sin embargo, a partir del 2016, los viajes se han incrementado considerablemente, con un crecimiento de 34.8% anual, pasando a tener 7,381 viajes en el 2016 ,11,552 viajes en el 2017 y 15,572 al año 2018, un crecimiento muy por encima de los años anteriores.

Lima Metropolitana ha tenido un desarrollo caracterizado por un crecimiento horizontal, lo que genera altos costos en transporte y movilidad, producto de las distancias de desplazamiento hacia los centros de trabajo, en especial al área del "Centro Financiero" de San Isidro donde diariamente hay un desplazamiento de 767,035 personas como población flotante al distrito, en ese sentido, se busca repotenciar el medio de transporte a pie y uso de vehículos de movilidad personal como Bicicleta, Patineta, Patines, Skates, Scooters Eléctricos, etc., especialmente para desplazamientos hacia los centros laborales.

### **Crecimiento Económico vs. Concentración Empresarial vs. Movilidad**

El Mayor número de empresas se encuentra en el Cercado de Lima, la mayor densidad empresarial en función del número de habitantes se encuentra en San Isidro, la mayor densidad empresarial en función de la superficie se encuentra en el distrito de La Victoria.

Existe alta concentración empresarial principalmente en cuatro distritos, la que es factible entender cuando analizamos las particularidades de cada uno de ellos, así tenemos que en Lima Cercado se encuentran las principales oficinas de Gobierno, Palacio de Gobierno, Congreso de la República, Ministerio de Relaciones Exteriores, Poder Judicial y en términos comerciales se encuentra Mesa Redonda, en cuando al distrito de La Victoria, tenemos el fenómeno Gamarra como punto atractor de viajes.

En cuanto al distrito de Miraflores, este se caracteriza por ser un centro turístico y comercial de Lima Metropolitana, puntos atractores como Larco Mar, Parque Kennedy y el Parque del Amor son los principales atractores de dicho distrito.



Por su parte el Distrito de San Isidro, al ser el de mayor densidad empresarial en función del número de habitantes registra una alta concentración laboral comparada con la poca densidad habitacional la cual asciende a 58,056 habitantes.

### **Análisis de la Movilidad en Lima Metropolitana**

#### **Viajes potenciales para promover la movilidad sostenible en Lima Metropolitana y en el distrito.**

Las proyecciones de crecimiento de población demuestran que la gran metrópoli de Lima se va convirtiendo en una megalópolis, Lima está dentro de las 34 ciudades más pobladas del mundo generando un alto número de viajes que cada vez se van incrementando, producto de un crecimiento vegetativo y un crecimiento de la dinámica económica.

Sobre esta situación de los viajes y la movilidad en Lima así como del incremento de los viajes, las propuestas que se han elaborado para Lima Metropolitana se encuentran en torno a un sistema de transporte masivo desarticulado donde tenemos: Tren eléctrico y Sistema BRT (Metropolitano).

#### **Corredores complementarios.**

Estos sistemas de transporte masivo no se encuentran articulados y mucho menos se ha incluido conceptos de intermodalidad en su integridad.

Los Estudios del JICA establecieron proyecciones para los años 2020 y 2030 en diferentes aspectos como: nivel socioeconómico, propósito de viaje y proyecciones de viajes para los principales motivos de viaje como son: TRABAJO Y ESTUDIO.

Podemos asumir determinados parámetros para poder entender y direccionar las políticas de movilidad, por lo que asumiremos que para el año 2020, los sectores A y B serán usuarios del transporte privado (29.5%) y los usuarios de los sectores C, D y E (70.5) resultan los usuarios directos del transporte público.

De acuerdo a la información detallada que se tiene del JICA, encontramos que los motivos de viaje identificados son: Trabajo, Estudio, Negocio, Privado a Casa, de éstos sólo los viajes que son de trabajo (16.7%) y estudio (14.0%) hacen un total de 30.7%.

Entendiendo que los viajes a casa representan el 47.3%, asumiremos que todas las personas que viajan a trabajar y estudiar regresan a casa, por lo que los viajes por trabajo y estudio (ida y vuelta), representan el 61.4 % ( 30.7% X 2 )

Por otro lado, en la actualidad los ciudadanos para contrarrestar los efectos negativos de esta tendencia, están optando por utilizar sistemas de transporte alternativos que se integren al sistema intermodal, y que conlleven a un modo de movilidad sostenible y amigable con el ambiente, específicamente para los viajes cortos, por lo que resulta necesario regular el uso de estos vehículos, propiciando la circulación de manera ordenada, segura e integrada a los demás sistemas de transporte, respetando a los peatones como usuarios más vulnerables del espacio público y salvaguardando la integridad tanto del peatón como del usuario del vehículo.



La finalidad de esta nueva ordenanza está orientada a regular los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) y facilitar a los vecinos del Distrito, trabajadores y visitantes, una alternativa de circulación sostenible, ordenada y accesible para sus desplazamientos en distancias cortas, salvaguardando la integridad de los peatones que transiten en el distrito de San Isidro.

### III. ANALISIS DE MOTIVOS DE LA ORDENANZA

#### DE LA REGULACIÓN DE LOS DE LOS USUARIOS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Conducir responsablemente, con la diligencia y precaución necesaria, sin poner en riesgo su integridad física ni la de los peatones o transeúntes: Los usuarios deben ser personas mayores de edad, para ellos el uso del casco es de carácter obligatorio. En caso de conducir de noche o en condiciones de baja visibilidad, será obligatorio el uso de cintas o elementos reflectivos en su vestimenta (según el Reglamento Nacional de Tránsito - D.S. Nº 016 – 2009 – MTC); los mismos que deben circular a una velocidad no mayor a 25 km/h, quedando prohibida su circulación por veredas o aceras y demás espacios destinados al desplazamiento o circulación de peatones (según la Resolución Ministerial Nº 308-2019-MTC/01.02), debiendo circular por ciclovías y en caso de no disponer de éstas, deben desplazarse por el lado derecho de la calzada de las calles o jirones del distrito y en el mismo sentido del tránsito (según el Reglamento Nacional de Tránsito - D.S. Nº 016 – 2009 – MTC), en los que la velocidad máxima de circulación de vehículos es de 40km/h.

Asimismo en la zona delimitada por la Ordenanza 1569-MML, que aprueba la Actualización de la Reglamentación Especial de la Zona Monumental del Bosque de Los Olivos y las vías circundantes de las Huacas Huallamarca y Santa Cruz, no se podrá circular, dejar y/o estacionar vehículos de movilidad personal, a fin de preservar su carácter monumental.

Debe fiscalizarse y sancionarse a los que circulen con estos vehículos de movilidad personal por la calzada de las avenidas de doble sentido y vías metropolitanas debido a que la velocidad máxima de vehículos es de 60 km/h a mas (según el Reglamento Nacional de Tránsito- D.S. Nº 016 – 2009 – MTC) versus los vehículos de movilidad personal de 25 km/h a menos, lo que constituiría un riesgo potencial. Por lo cual se permitirá el uso de estas vías, sólo en caso exista una ciclovía para su tránsito.

A fin de evitar incomodidades se debe prohibir dejar y/o estacionar los vehículos de movilidad personal en los siguientes lugares: En cualquier lugar que interrumpa y/o afecte el libre tránsito peatonal, sobre veredas y calzadas, frente a accesos a lotes de viviendas y/o edificaciones, sobre áreas verdes, jardines o junto a árboles, en ciclovías y/o espacios destinados a la circulación de ciclistas, frente a rampas, junto o apoyados a vehículos automotores estacionados. Una vez culminado su viaje, deberán ser colocados en bermas laterales o apoyados en estaciones de bicicletas.

Deben cruzar la calzada solo por las esquinas sin obstaculizar, ni invadir el espacio destinado para el tránsito de los peatones, solo se permitirá una persona en cada vehículo, no cruzar una intersección o girar estando el semáforo con luz roja, no circular en estado de embriaguez, ni bajo la influencia o efectos de sustancias psicoactivas.

Para reducir el riesgo de accidentes a los conductores de vehículos de movilidad personal, deberán mantener siempre ambas manos en el manillar del vehículo, quedando prohibido manipular dispositivos de comunicación móviles (celulares, juegos, radios, etc.), mientras estén conduciendo, así mismo no podrán usar auriculares, audífonos, ni ningún otro dispositivo que impida su capacidad para





escuchar los ruidos de su entorno inmediato; no se permitirá llevar bolsos, paquetes ni otro tipo de pesos, bultos o cargas adicionales que puedan generar pérdida del equilibrio al desplazarse en estos vehículos; no pueden realizar maniobras bruscas o temerarias, prácticas, juegos, exhibiciones o demostraciones que causen molestias o riesgos de accidentes, o disminuyan las posibilidades de utilización del espacio público por parte de otros usuarios de la vía; no podrán participar en competencias de velocidad; deberán detener el vehículo, cuando la autoridad competente así lo ordene, procediendo a identificarse y mostrar la documentación requerida y Cumplir las disposiciones de tránsito vigentes. (Según el Reglamento Nacional de Tránsito- D.S. N° 016 – 2009 – MTC)

#### **DE LA REGULACIÓN DE LOS PROPIETARIOS O LA (S) EMPRESA (S) QUE BRINDEN EL SERVICIO DE ALQUILER DE VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL:**

Deberán mantener los vehículos de movilidad personal, en estado óptimo de funcionamiento (frenos y luces en buen estado, entre otros); los vehículos menores eléctricos de movilidad personal deben contar con elementos reflectivos, que permitan ser visibles de noche; así como con timbre; en el caso de las empresas que brinden el servicio de alquiler de vehículos de movilidad personal, deberán velar porque sean colocados en bermas laterales o apoyados en estaciones de bicicletas, una vez culminado su viaje.

Es imprescindible que, las empresas que alquilen vehículos de movilidad personal, cuenten con seguro de accidentes, que incluya cobertura por accidentes y de responsabilidad, tanto por daños personales como materiales del usuario y terceros, debiendo asumir cualquier tipo de daño patrimonial o extrapatrimonial, eximiendo a la Municipalidad de San Isidro de cualquier responsabilidad, que se derive de la prestación, ejecución o uso del servicio.

Es necesario que la Municipalidad de San Isidro, tenga acceso de manera permanente a los sistemas, programas y/o aplicaciones, empleados por las empresas para la gestión y monitoreo del servicio ofertado, así como al procesamiento de la información relacionada a las vías y/o zonas de mayor uso, ubicación de sus vehículos, registro de usuarios, reporte de daños, usuarios registrados, viajes realizados, zonas o vías de mayor demanda (matriz de origen y destino), información que permitirá mejorar las condiciones operativas del servicio.

Finalmente se considera que no es de aplicación la publicación del presente proyecto de Ordenanza en un plazo no menor de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia, por encontrarse dentro de la excepción referida a que la pre publicación se considere innecesaria o impracticable, prevista en el numeral 3.2 del artículo 14° del Reglamento que establece disposiciones relativas a la Publicación de proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS.

La razón por la cual se considera que la pre publicación de la presente Ordenanza no resulta necesaria, radica en el hecho que la misma constituye una norma de adecuación de la Resolución Ministerial N° 308-2019-MTC/01.02 que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, la cual fue publicada el 27 de abril de 2019 y se ha encontrado vigente desde el día siguiente de su publicación.



