

DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

PROPUESTA ESPECIFICA

INTRODUCCION

Luego de haber compartido las etapas previas de diagnóstico, y donde se pudo conocer y confrontar directamente la problemática urbana existente en el ámbito de intervención territorial, para lo cual se contó con la participación permanente de los diferentes actores sociales, que nos permitieron identificar una serie de necesidades y potencialidades, las mismas que se convirtieron en los componentes principales de la visión, para luego efectuar una propuesta general de desarrollo urbano, el presente Plan de Desarrollo Urbano Sostenible de Moquegua- Samegua 2016-2026, llega a una etapa medular e importante, porque es aquí, donde se definen las políticas a nivel urbano, que serán consideradas, acorde con la intención y el compromiso del gobierno local, para contar con un documento de gestión que sirva realmente para el ordenamiento y desarrollo urbano de la ciudad de Moquegua-Samegua.

Las propuestas formuladas en este capítulo, se efectúan en términos teórico conceptuales, y en relación directa con la realidad existente, de tal manera que estas puedan tener aplicación efectiva, en función al horizonte temporal que se le asigne. El conocimiento teórico conceptual muchas veces ha sido una carencia en los planes de desarrollo, lo que ha llevado en varias oportunidades a soluciones superficiales e intuitivas o parciales, con consecuencias negativas.

Como importante complemento a las políticas asumidas se consideran las estrategias que serán utilizadas, entendiéndolas como una orientación o como guía y rumbo de acción hacia el futuro en función a la visión concebida anteriormente, la formulación de las estrategias deberán en todo momento estar claramente asociadas con las dimensiones de actuación que se derivan de este gran acuerdo social que no es otra cosa que el objetivo que se persigue en el Plan, el mismo que se encuentra en concordancia y correlación con otros instrumentos de planificación de mayor y menor jerarquía, a nivel nacional, regional, provincial, distrital, y local.

En esta etapa, también se proponen los programas, se identifican los proyectos, las acciones y las corresponsabilidades asumidas por los diferentes entes de desarrollo y servicio, ya sean gubernamentales o privados, es decir la parte operativa del plan.

Para la elaboración del presente capítulo, se han considerado los lineamientos generales para las actuaciones e intervenciones en áreas urbanas según el D.S. 022-2016-VIVIENDA del 24 de Dic. 2016, que son los siguientes:

1. Desarrollar propuestas de expansión urbana que conjuguen usos en suelos urbanos y urbanizables, con la mejora y recuperación de suelos urbanizados no consolidados, subutilizados y/o en proceso de regresión y degradación progresiva.
2. Promover y/o fomentar, de manera especial, la disponibilidad de suelo y subsuelo urbanos, adecuados y suficientes, para uso residencial, favoreciendo la producción de vivienda; y para uso productivo, promoviendo la inserción de actividades económicas compatibles con otros usos dentro del tejido urbano existente, como la instalación en parques de negocios, clúster o similares en nuevos tejidos urbanos.
3. Proteger el suelo, cualquiera sea su clase, de ocupaciones informales e ilegales, mediante la aplicación de medidas preventivas y/o punitivas de conformidad con la normativa sobre la materia.
4. Participar en el incremento del valor del suelo urbano generado por la actuación del Estado, en beneficio de la comunidad.
5. Promover y fomentar la participación privada, empresarial y social, en el ordenamiento, ocupación, transformación, consolidación y protección del área urbana, así como en la generación de nuevo suelo urbano y la recuperación de suelos urbanizados, subutilizados y/o deteriorados.

CAPITULO V. PROPUESTA ESPECÍFICA

5.1. POLITICAS DE DESARROLLO EN EL AMBITO DE INFLUENCIA

5.1.1. Política de Desarrollo Urbano en el ámbito de influencia.

Las políticas de desarrollo urbano, nos servirán para guiar el desarrollo de la ciudad, con el soporte necesario para promover cambios que nos ayuden a construir una **Ciudad Sostenible con calidad de vida**.

Para construir las políticas de desarrollo urbano, partimos del concepto que en la ciudad se desarrolla la vida de las personas, por lo que debemos asegurar la calidad de vida de todos sus habitantes.

Promoviendo el **Desarrollo Social, Desarrollo Económico y el Equilibrio Ambiental**, así como el valor de nuestra historia, nuestras tradiciones, nuestro patrimonio cultural, fortaleciendo nuestra identidad.

Las políticas de Desarrollo Urbano, propuestas para la ciudad de Moquegua reúnen a los Actores Políticos de Alcance Nacional, Regional, y Local, en el rol que le corresponda de acuerdo a sus roles y funciones. El objetivo de estas es resolver los problemas que enfrenta el desarrollo de la ciudad de Moquegua, y de sus centros poblados, siendo el principal problema, el de la segregación social, centrada básicamente en el déficit habitacional no cuantitativo si no cualitativo. Las viviendas se han localizado en áreas de riesgo, con falta de acceso a servicios básicos y equipamiento mínimo, a ello se suma la carencia de conectividad, la congestión, la deficiente conservación del Patrimonio Cultural, Monumental, la falta de valoración de la identidad de su población, y de sus expresiones culturales, el cambio de uso rural a urbano, sin considerar al paisaje natural, la falta de espacios públicos de calidad, por la falta de oportunidad de empleos, no se dinamiza la economía local.

El plan a través de la propuesta de políticas de desarrollo urbano esta a la búsqueda de soluciones a ésta problemática. Dando los lineamientos para estar preparados a los cambios, insertarnos permanentemente acciones que conlleven al bienestar colectivo de sus habitantes, y asegurar el desarrollo sustentable.

El Objetivo general, es generar condiciones para una mejor calidad de vida de las personas en base al Desarrollo Sustentable.

Por lo que se han priorizado 4 políticas

1. Política de desarrollo urbano, basada en la prevención y gestión de riesgos
2. Política de gestión del territorio urbano y rural
3. Política de innovación económica e inclusión social.
4. Política de Identidad y Patrimonio

5.1.1.1. POLITICA DE DESARROLLO URBANO, BASADA EN LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS:

Problema.-

En nuestra área de estudio, tenemos que el modelo de ocupación ha sido un crecimiento en extensión resultado de la ocupación informal, Modelo que no ha reconocido las áreas vulnerables, ocupando el territorio con fines de vivienda y agrícolas en lugares altamente peligrosos, quebradas secas que se pueden activar en cualquier momento, debido al cambio climático, terrenos con fuertes pendientes, vulnerables ante sismos de mediana y gran magnitud.

La falta de continuidad de vías que permitan una evacuación y atención rápida ante una emergencia, o el incremento de las condiciones de vulnerabilidad dada la ubicación y emplazamiento de viviendas en zonas de alto y muy alto peligro en gran parte de la ciudad y en los núcleos urbanos colindantes.

Como revertir esta situación? La respuesta es tomar conciencia que lo más importante es, salvaguardar la vida humana como prioridad, así como su patrimonio económico.

Objetivos.-

- La seguridad de la integridad física de las personas, así como de su inversión económica
- Que la población reconozca los peligros a los que está expuesta, y tener el conocimiento de la vulnerabilidad ante la activación de estos.
- Motivar al sector educación, para preparar a los estudiantes, para manejar situaciones de emergencia.

Acciones a través de la gestión Pública

- Incorporar en los Proyectos las amenazas de desastres naturales y el manejo de riesgos, como prioridad en la toma de decisiones de planificación territorial.
- Estudios que determinen la localización de los terrenos con fines habitacionales.
- Programa de educación, para conocer nuestros peligros, vulnerabilidad y riesgos, ser conscientes del riesgo por exponernos ante estos.
- Programa de sensibilización para promover la reubicación de áreas de riesgo.
- Ejecución del Proyecto de encausamiento de la Quebrada El Cementerio
- Ejecución del Proyecto de drenaje Pluvial en cada uno de los Distritos y centros poblados de Moquegua y Samegua.
- Reubicación de viviendas, situadas en lugares peligrosos y muy peligrosos.

- Apertura de vías que permitan la evacuación oportuna de las personas. La prolongación de la Calle Tacna, la apertura de la calle Hernán Turke Podestá.
- Encausamiento del Río Moquegua, la reconstrucción del Malecón Ribereño en el Distrito de Samegua.
- Proyecto de Drenaje Pluvial. de todos los Centros urbanos que conforman el Distrito de Moquegua y Samegua.

Finalidad.-

- Que la población viva en lugares seguros, Orientar la ocupación del suelo de forma responsable.

5.1.1.2. POLITICA BASADA EN LA GESTION DEL TERRITORIO EN LOS AMBITOS URBANO Y RURAL:

Problema.-

En el Ámbito Urbano: La Expansión descontrolada y desordenada, ha promovido la ocupación de suelos en extensión en la periferia de la ciudad. Esta ocupación se ha dado, sin tener previamente un estudio de acondicionamiento del territorio, lo que conlleva a ocupar terrenos en los cauces de las quebradas, en suelos de relleno o en pendientes muy pronunciadas, muchas veces sin posibilidad de contar con servicios básicos, ni con el equipamiento mínimo. La ocupación informal de suelos con fines urbanos ha sido principalmente motivada por la migración de personas, en busca de encontrar en Moquegua-Samegua, oportunidades de estudio y de trabajo, o también motivados en la especulación por adquirir propiedades, para poder revenderlas, distorsionando la demanda real de terrenos.

La falta de oferta formal del suelo con fines urbanos, promueve la reconversión de los terrenos agrícolas, con fines urbanos.

En el Ámbito Rural: La baja rentabilidad de la actividad agrícola promueve que los agricultores vendan sus terrenos, para que sean parcelados con fines urbanos. Las causas que promueven una baja rentabilidad en la producción agrícola es la falta de planificación de cultivos, lo que genera una sobreproducción o déficit de determinado producto, que conlleva al alza del costo, o al bajo costo, generando pérdidas económicas al agricultor, así mismo la venta de la producción a los comercializadores intermediarios que pagan bajos costos, desalientan a los agricultores a mantener esta actividad.

Objetivos.-

- Mejorar la oportunidad de acceder a una vivienda digna, sin tener que pensar en ocupar terrenos no habilitados.
- Dinamizar la ciudad, sobre todo en la zona monumental, donde gran cantidad de viviendas solo dan uso a los ambientes del frente del lote, con fines comerciales.



- Aprovechar las zonas urbanas consolidadas que cuentan con servicios básicos y equipamiento para densificarlas.
- Fortalecer el equipamiento del sector.
- Incluir a la población, y hacerla partícipe de la importancia que tienen los espacios públicos y los equipamientos para poder coexistir.
- Promover la cohesión social, evitar las brechas sociales.
- Promover que la expansión urbana ordenada y que sea de acuerdo a la proyección
- Dinamizar las actividades comerciales de la ciudad
- Establecer un equilibrio de los recursos disponibles, sobre todo del suelo y del agua.
- Mejorar la Plusvalía del suelo existente, controlando el crecimiento, y estableciendo un borde en la periferia, para lo cual se tiene un plan regulador del uso de suelo, para densificar las áreas urbanas aptas.
- Reducir el déficit habitacional.
- En el área rural promover a que la producción agrícola tenga un justiprecio, a través de la venta directa Productor – Consumidor.
- Mejorar la Plusvalía de los terrenos Agrícolas que es la actividad económica que genera más puestos de empleo en la ciudad, buscando la reconversión de cultivos que haga más rentable su manejo así como brindar las condiciones para que cuenten con servicios básicos.

Acciones a través de la gestión Pública.-

- El Proyecto de densificación de sectores consolidados se presenta como respuesta a los problemas generados por la expansión urbana.
- Estudio de los sectores urbanos consolidados donde se promoverá la densificación, para determinar la capacidad soporte poblacional, así mismo como del equipamiento existente.
- Mantener un sistema de información accesible y actualizada.
- Controlar el crecimiento, en terrenos eriazos o rurales, estableciendo un borde en la periferia para lo cual se deberá tener un plan regulador del uso de suelo para densificar las áreas urbanas.
- El estado representado por el Gobierno Nacional Regional y Local deberá tener un rol regulador y orientador.
- Promover para que las nuevas zonas residenciales posibiliten el trabajo del lugar donde residen. Evaluando la relación de usos compatibles.

Finalidad.-

- Re-consolidación del tejido urbano a través de una mejor conectividad, densificar las habilitaciones urbanas consolidadas, aprovechar el suelo urbano que cuenta con servicios básicos.
- Reconstrucción de las zonas deterioradas, dinamizar los espacios urbanos re – dinamizar la ciudad.
- Insertar en el cercado actividades recreacionales.
- Mantener el Valle, con su paisaje natural, incrementar la rentabilidad de los cultivos, a través de proyectos de reconversión. Estimular al agricultor para que no venda sus terrenos, con fines urbanos.
- Asegurar la producción de productos para la canasta básica a través de la planificación de cultivos.

5.1.1.3. POLITICA BASADA EN LA INNOVACION E INCLUSION SOCIAL

Problema.-

El crecimiento acelerado de la ciudad producto de la migración, por la oportunidad de acceso a servicios, equipamiento, y la expectativa trabajo generada por la puesta en marcha de los Proyectos mineros ha conllevado a la demanda de vivienda, servicios básicos y equipamiento urbano. La ciudad no ha crecido en paralelo a las demandas.

No contamos con un desarrollo sostenible de nuestra ciudad; como marco metodológico se tomara el concepto de desarrollo sostenible de la comisión de medio ambiente de la ONU. *Nuestro Futuro en común, asegurar que el desarrollo satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de satisfacer las necesidades de las futuras generaciones.* En ello se busca un equilibrio entre el desarrollo económico y el desarrollo social.

Objetivos.-

- Buscar la equidad de la población donde todos tengan derecho de tener una vida digna. Esto se traduce en compartir el ideal de vivir en una ciudad para la vida.
- Las Naciones Unidas proponen una agenda de trabajo compleja y sistémica con metas al 2030. Todos estamos llamados a trabajar por la sostenibilidad de nuestro planeta, no podemos proponer un desarrollo sostenible sin considerar estos 17 objetivos. No se puede pensar en sostenibilidad sin plantearnos el fin de la pobreza, el hambre, salud, y bienestar.
- Velar para que Moquegua sea inclusiva, incorporando beneficios urbanos: acceso a los espacios públicos, educación, salud, trabajo, seguridad, movilidad y transporte, cultura, deporte y esparcimiento. Para ello el concepto de integración social debe relevarse en los mecanismos de gestión de suelo urbano y programas de vivienda.

ESQUEMA N° V.2.1
OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE



Fuente: Objetivo de Desarrollo Sostenible –ODS-ONU

Acciones a través de la gestión Pública.-

a) En Desarrollo Social

- Proyecto Fortalecimiento de Identidad Local, cuyo objetivo sea el de Construir capital social, confianza de poder cambiar la situación actual por una más favorable, se trata de materializar a través de una oportunidad real donde el beneficio sea colectivo. Una forma concreta de buscar equidad es a través del capital social el futuro es la responsabilidad del presente que cada uno construye.
- Identificar los proyectos que conlleven al cumplimiento del Objetivo N°11 es tener ciudades y comunidades sostenibles.
- Proyecto de Parques zonales en cada Centro Urbano de la ciudad, para que todos los vecinos puedan beneficiarse con áreas recreativas, donde puedan reunirse a compartir. A su vez instalados, estos Parques serán los pulmones de la ciudad.
- Proyecto de promoción y acceso equitativo del equipamiento recreativo.
- Promover proyectos para evitar la segregación social.
- Proyectos habitacionales para reducir el déficit habitacional.

b) En Desarrollo Económico

- Promover el desarrollo económico, a través del fortalecimiento. La ciudad de Moquegua deberá convertirse en agente de desarrollo económico, el estado, la empresa privada y las universidades deberán formar alianzas para innovar, emprender y crear empleo. En la actualidad Angloamerican-Quellaveco promueve el concurso de proyectos innovadores como parte de la Responsabilidad Social. Este ejemplo debe repetirse con las todas Inversiones que realiza el estado o la entidad privada.
- Promover proyectos que generen condiciones urbanísticas atractivas para el desarrollo de proyectos e iniciativas productivas. En el Plan se considera la localización del Parque

Industrial, colindante al mismo se ha ubicado al Mercado Mayorista de productores.

- Generar condiciones urbanísticas que permitan responder oportunamente a las demandas que generen los grandes proyectos, hacerlo parte de su desarrollo económico.
- Proyecto de competitividad de Moquegua y su inserción en el mundo.
- Promover el Turismo como oportunidad y oferta de inversión.

c) Medio Ambiente

- Incorporar el medio ambiente en la planificación del territorio; incorporación de los ecosistemas y las cuenca hidrográficas.
- Incorporar en la Planificación el conocimiento de los riesgos naturales y antrópicos.
- Promover el uso responsable de nuestros recursos naturales
- Promover el tratamiento de los residuos sólidos.
- Promover el uso sustentable del suelo urbano y en áreas de expansión.
- Promover el tránsito peatonal y el uso de la bicicleta.

Finalidad.-

Que la ciudad de Moquegua sea una ciudad inclusiva donde sus habitantes cuenten con oportunidades de vivir dignamente, en armonía con el medio ambiente.

5.1.1.4. POLITICA BASADA EN LA IDENTIDAD Y VALORACION DEL PATRIMONIO

Objetivos.-

- Considerar al Patrimonio como un bien social, conformado por las obras edificadas como patrimonio cultural, por las manifestaciones culturales, la historia, sus costumbres y tradiciones locales.
- Valorar la identidad de la cultura de Moquegua.
- Conocer y valorar nuestro Patrimonio Cultural´.

Acciones de Gestión Pública.-

- La elaboración de una guía de reconocimiento del Patrimonio Local donde se identifique, valore y proteja nuestro Patrimonio Cultural. Material e inmaterial. “Uno quiere lo que conoce”
- Incorporar en la Curricula Educativa el aprendizaje de nuestro patrimonio cultural, con la enseñanza de la historia de Moquegua, de las culturas que habitaron en el tiempo. El reconocimiento de las personas que resaltaron en el pasado y en el presente, el nombre de Moquegua.
- Incorporar en el diseño de los espacios públicos, las tipologías que representen a Moquegua, en todas sus épocas, Pre-inca, Colonial, Republicana.
- Considerar el valor del paisaje y de los entornos paisajistas, los elementos naturales en todas las intervenciones.

- Promover para que los elementos considerados en el diseño de las futuras Infraestructuras y espacios públicos, sea a través de concursos públicos que consideren como premisa de diseño, las tipologías propias de la ciudad de Moquegua.
- Promover en la Normativa de la Zona Monumental los parámetros arquitectónicos que mantengan la tipología de la ciudad de Moquegua.
- Elaborar el registro de la Morfología urbana de las diferentes épocas. De los espacios urbanos de interés patrimonial.
- Proyecto de revitalización urbana, considerando ejes viales que nos conduzcan a estos espacios.
- Proyecto de valoración y difusión de las expresiones del patrimonio cultural a nivel Regional y local.
- Gestionar la asignación de recursos públicos para salvaguardar nuestro patrimonio cultural.
- Destinar en la planificación urbana espacios para el desarrollo de actividades de fiestas, ceremonias culturales.
- Establecer a través del Reglamento de la Zona Monumental los parámetros edificatorios para las nuevas construcciones no afecten el entorno monumental.
- Elaboración del Plan Maestro del Centro histórico.

Finalidad.-

- Que los ciudadanos de Moquegua, se sientan orgullosos e identificados con la riqueza de su patrimonio, la riqueza de su cultura, de su historia, y de sus tradiciones.

5.1.2. MODELO DE DESARROLLO URBANO:

EL modelo de desarrollo urbano que se ha construido con la participación de los actores de la ciudad en las diferentes reuniones sostenidas.

Estableciendo que ***Moquegua es una ciudad Sostenible segura e inclusiva con oportunidad de empleo digno, equitativa, respetuosa de sus tradiciones e historia.***

5.2. EXPANSION URBANA Y ETAPAS DE CRECIMIENTO:

5.2.1. Conceptos y criterios para determinar nuevas áreas de expansión Urbana:

La Expansión Urbana, propone la ocupación progresiva de áreas urbanizables, proyectadas y nuevas a partir de la dotación paulatina y planificada de servicios básicos, equipamientos y acceso vial.

La determinación de estas áreas, cuenta como referencia inmediata la Propuesta de Zonificación y Usos del suelo así como la estructura vial propuesta, constituyéndose en elementos esenciales para su localización.

Criterios Ambientales.-

La dimensión ambiental es el eje fundamental de la planificación urbana, este criterio, se incorpora al estudio como soporte físico de las decisiones e intervenciones urbanas.

Preservar el Valle agrícola, como el pulmón verde de la ciudad de Moquegua Samegua, y proponer nuevas áreas verdes, como espacios públicos dentro del área urbana actual, se estaría garantizando el equilibrio entre lo construido y lo natural en forma de áreas verdes.

Criterios Socio-Económicos.-

Referidos a superficies destinadas a la cobertura total de los requerimientos de vivienda, vialidad y equipamiento, reservando espacios para la recreación, esparcimiento y equilibrio ambiental, promocionando inversiones públicas y privadas que incentiven tendencias económicas, designando un adecuado uso del suelo.

Garantizar la sostenibilidad económica en el horizonte del Plan, mediante el aprovechamiento de los corredores económicos, mediante la articulación vial y la localización estratégica de equipamientos de comercio y de servicios, la reactivación de la economía en el Valle, en el cual, Moquegua-Samegua se encuentra emplazada.

Criterio Físico espacial.-

Son 3 los criterios urbanos espaciales, según los cuales se encuentra asociada la expansión Urbana de la ciudad de Moquegua-Samegua:

- Potencialidades del Suelo: Consolidación y densificación de los suelos urbanos.
- Fenómenos Urbanos: Conurbación
- Restricciones: Zonas vulnerables y de Peligro

Otros Criterios.-

- Cercanía al área urbana consolidada.
- Accesibilidad
- Factibilidad de servicios básicos.
- Existencia de áreas vacantes en el área urbana consolidada.

5.2.2. La Políticas de Expansión Urbana:

Como políticas de expansión urbana, se consideran, los criterios, y estrategias de ordenamiento que favorezcan las tendencias de expansiones económicamente factibles, socialmente equitativas y ambientalmente aceptables.

Se indica cómo, controlar y regular la expansión urbana de la Ciudad de Moquegua, para evitar la especulación de los suelos, acorde a los requerimientos y características de una ciudad fragmentada como Moquegua-Samegua, tanto social como territorialmente.

La línea de trabajo específico para la indagación de los procesos de expansión urbana se expresará en el proyecto a partir de relacionar: Crecimiento urbano por expansión / transformaciones territoriales en el área de ampliación urbana / grado de dispersión en lo urbano, el periurbano y el área rural / políticas territoriales, con el objeto de reconocer:

- El estado de expansión en que se encuentra el asentamiento urbano
- Los conflictos, potencialidades y tendencias determinadas por la expansión
- La identificación de factores condicionantes y actores involucrados
- La evaluación de las políticas territoriales con incidencia en el proceso de expansión.

ESQUEMA N° V.2.2

ARTICULACIÓN DE EJES ESTRATÉGICO Y POLÍTICAS DE DESARROLLO

EJE ESTRATÉGICO 5

DESARROLLO TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA.

LINEAMIENTO DE POLÍTICA

Programar Nuevas Áreas de Expansión Urbana Según los requerimientos efectivos del crecimiento de la población de la ciudad de Moquegua-Samegua en el corto, mediano y largo plazo.

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

Para el soporte de estas políticas de desarrollo sus compontes son:

a. Suelo Urbano Actual

Constituido por el área urbana consolidada y claramente delimitada, constituido por los centros urbanos del Cercado, CP San Francisco, CP San Antonio, CP Chen Chen, Samegua y áreas dispersas como Estuquiña, Los Ángeles y la Villa, que en total ocupan una superficie estimada de 1,829.19 Has.

b. Densificación del suelo

Uno de los principales problemas existentes, en la ciudad de Moquegua - Samegua, está relacionado con la baja densidad de su población, alcanzando un promedio de 43 hab/Ha., en la zona monumental, donde gran parte de las viviendas se encuentran en mal estado de conservación, o simplemente están deshabitadas como resultado del terremoto de 1981, y por otro lado un estimado de 60 hab./ Ha., en los sectores periféricos de

ocupación reciente, mediante prácticas especulativas, donde tener más de un lote por familia se constituye en una característica “normal”, de ocupación, generándose grandes espacios destinados al uso residencial con bajísima densidad.

Las zonas a densificarse en el área urbana asciende a 225.77 Has, suelos urbanos con condiciones para su densificación vertical y así optimizar el aprovechamiento de ventajas, por el uso intensivo del suelo, mediante construcciones con superposición vertical, en el caso de Moquegua y Samegua, esta política, tiene sus limitaciones que están relacionadas directamente con la calidad del suelo y la ubicación donde éste se encuentre, sin embargo la política de densificación, en este caso, está orientada a la ocupación de aquellos terrenos que se encuentran desocupados y baldíos, en la zona periférica y en la zona monumental, promover la ocupación de los terrenos que se encuentran abandonados, mediante programas de recuperación y de reconstrucción de los inmuebles con valor arquitectónico.

CUADRO N° V.2.1
DENSIDAD POBLACIONAL, AREA URBANA AL 2016

AREA INTERVENCION	CENTROS URBANOS	DENSIDAD Hab./Has.
AREAS URBANAS	MOQUEGUA-CERCADO	43.07
	SAMEGUA	47.13
	CP.CHEN CHEN	41.32
	CP.SAN ANTONIO	66.15
	CP. SAN FRANCISCO	56.15
	CP. LOS ANGELES ESTUQUIÑA	64.97

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

c. Ocupación de Suelo Vacante

En el análisis de la ciudad se encontró que existe una gran cantidad de superficie vacante, que posiblemente permanecerá desocupada por un tiempo indefinido. Sin embargo, esta tierra no ocupada podría desempeñar un rol importante en la sustentabilidad urbana, siendo necesario desarrollar instrumentos de gestión adecuados que den impulso e incentiven su ocupación.

En su mayoría se trata de espacios que ya cuentan con los servicios básicos, y que tienen ubicación en las zonas consolidadas, las mismas que deberán ser ocupadas e incorporadas a la dinámica urbana en corto y mediano plazo, como respuesta a las necesidades reales de vivienda que tiene la comunidad y no a la especulación, que tanto daño a causado.

d. Nuevo suelo urbano

Se encuentran constituidos por nuevas áreas urbanas a incorporarse, las mismas que se consolidarán en diferentes etapas, a corto, mediano y largo plazo, a partir de las habilitaciones de áreas primordialmente del estado debidamente saneadas física y legalmente y en condiciones de incorporarse al área urbana.

Este nuevo suelo se desarrollará sobre zonas aptas para el crecimiento de las ciudades contribuyendo al tal desarrollo planificado y ordenado, la misma que asciende a 2,660.12 Has, localizado en diferentes zonas del ambiente de estudio del presente documento.

La recuperación y/o transformación urbana se orienta hacia áreas centrales deterioradas y/o sub-utilizadas, donde el PDUS-MS, promueve, facilita y concerta con diversos actores, intervenciones encaminadas a lograr el mejor uso del suelo en términos sociales y económicos.

5.2.3. Propuesta de expansión Urbana:

a. Criterios de programación del crecimiento urbano.-

- *Rol de la ciudad.-* En concordancia con el Reglamento de Acondicionamiento Territorial vigente, la ciudad de Moquegua viene cumpliendo una función política administrativa, determinada en su condición de capital de región, cuya tipología corresponde a un centro predominantemente Administrativo, Comercial y de Servicios.
- *Horizonte de planeamiento.-* Es de largo plazo a diez (10) años, con previsiones para el mediano plazo a cinco (5) años y de corto plazo a dos (3) años, sin embargo por las dinámicas particulares de las ciudades la actualización no siempre tiene que realizarse una vez concluya su vigencia, también se pueden realizar antes según lo estipula el D.S. 022-2016-VIVIENDA.
- *Dinámica de actividades urbanas.* La dinámica de las actividades urbanas en Moquegua-Samegua, giran, en torno a su principal rol, como ciudad administrativa, comercial y de servicios.
- *Demanda de servicios básicos.* En general el requerimiento de los servicios básicos se encuentran cubiertos en gran porcentaje.

b. Crecimiento poblacional y Requerimiento de Área.-

Los requerimientos de nuevas áreas urbanas se enmarca en base al crecimiento poblacional, en el corto plazo se proyecta una población de 72,698 habitantes con un requerimiento de 32.18 Has, en el mediano plazo una población de 78,500 con un requerimiento de 15.71 Has, y al largo plazo una población de 86,975 habitantes con un requerimiento de 20.62 Has.

TABLA N° V.2.1
REQUERIMIENTO DE POBLACIÓN URBANA AL 2026

DESCRIPCION	HORIZONTE DE PLANEAMIENTO			
	2017 Hab.	Mediano Plazo Hab.	Largo Plazo Hab.	TOTAL Hab.
CRECIMIENTO POBLACION	72,698	78,500	86,975	86,975
INCREMENTO	5,367	5,802	8,475	19,644

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

El proceso de reubicación se tiene que establecer de manera gradual, implementando mecanismos en los cuales se tiene que garantizar la seguridad de la población localizada en zonas de alto riesgo, ya sea por inundaciones, desborde de río, cerros con mucha pendiente etc. población con ocupación informal que asciende a un total aprox. de 12,783 hab. Que ocupan unos 3,455 predios entre Moquegua y Samegua, requiriéndose una superficie estimada de 31.09 Has. Para proceder con la reubicación correspondiente

TABLA N° V.2.2
REQUERIMIENTO DE AREA URBANA AL 2026

DESCRIPCION	HORIZONTE DE PLANEAMIENTO				TOTAL Has.
	Corto Plazo Has.	Mediano Plazo Has.	Largo Plazo Has.	Sub Total	
CRECIMIENTO URBANO	7.39	9.41	20.62	37.42	-
POR REUBICACION	24.79	6.3	-	31.09	68.51

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

c. Expansión Urbana.-

Considerando que el horizonte temporal de actuación del PDUS-MS, es de 10 años, para el año 2026, se proponen tres 3 horizontes de expansión urbana, a corto plazo (2019), mediano plazo (2022) y largo plazo al (2026).

Corto Plazo:

- Suelos vacantes ubicados entre Los Ángeles y Estuquiña en la zona norte del territorio en estudio (26.32 Has).
- Crecimiento de borde urbano, hacia la zona oeste donde se encuentra ubicado el malecón, del río Moquegua (69.89 Has).
- Crecimiento urbano hacia la parte sur del centro poblado de San Antonio, se incorpora como suelo urbano, con una superficie estimada de 65.58 Has.
- En la Zona de Samegua, se considera el sector de Nueva Samegua (12.94 Has), y el sector de Cerrillos (39.94 Has.).
- En la zona Sur del valle, en el sector de tres quebradas, mediante la consolidación del centro poblado de porcicultores (198.20 Has).
- Hacia el sector la Villa se incorporara como nuevo suelo urbano con una extensión de 7.36 Has y en el cercado 7.78 Has.

Mediano Plazo:

- La ampliación de la segunda etapa de los terrenos ubicados entre Los Ángeles y Estuquiña. (17.69 Has)
- En la zona de Omo, en la quebrada la bodeguilla, más al sur del PTAR, (259.86 Has.).
- El espacio recreativo con ubicación contigua al PTAR, en la zona de Omo.
- La expansión urbana hacia la zona Oeste del centro poblado San Antonio cuenta con una extensión de 140.71 Has.
- En la Zona de Samegua, se considera el sector de Nueva Samegua (56.58 Has), y el sector de Cerrillos (25.29 Has.).
- En el Centro Poblado de Chen Chen hacia la zona sur se incorporará con extensión de 137.23 Has.

Largo Plazo

A largo plazo se considera como áreas de expansión urbana, los terrenos ubicados en:

- El extremo sur del valle, por el sector de Pacae, colindante con la Panamericana Sur, Moquegua-Tacna, con una superficie aprox. de (173.30 Has).
- Área urbana ubicada en el extremo norte del valle, en el sector de Laja, lado norte de la carretera Panamericana, Moquegua- Arequipa.
- El área urbana ubicada en las faldas del cerro Huaracane, con una superficie est. de (143.02 Has).
- El núcleo de la zona Industrial Pesada localizada sobre la carretera Panamericana en el Km 1133, cuenta con una extensión de 312.92 Has.

DOCUMENTO EN CONSULTA PÚBLICA

DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

**PLANO N° 000
POLITICA DE EXPANSION URBANA**

DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

**PLANO N° 000
PLANO PROPUESTA DE EXPANSION URBANA**

5.3. PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN DEL USO DEL SUELO:

5.3.1. Concepto, Objetivos y Criterios de Zonificación:

a. Concepto de la Zonificación.-

La zonificación es el instrumento técnico normativo de gestión urbana que contiene el conjunto de normas técnicas urbanísticas para la regulación, del uso y la ocupación del suelo en el ámbito de actuación y/o intervención de los Planes de Desarrollo Urbano en función a los objetivos de desarrollo sostenible, a la capacidad de soporte del suelo y a las normas pertinentes para localizar actividades con fines sociales y económicos, como vivienda, recreación, protección y equipamiento; así como la producción industrial, comercio, transportes y comunicaciones.

b. Objetivos de la Zonificación.-

La zonificación tiene por objeto regular el ejercicio del derecho de propiedad predial respecto del uso y ocupación del suelo urbano, subsuelo urbano y sobresuelo urbano. Se concreta en planos de Zonificación Urbana, Reglamento de Zonificación (parámetros urbanísticos y edificatorios para cada zona); y, en el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas.

- Promover y Orientar el uso y ocupación del suelo urbano y urbanizable, a fin de utilizar adecuadamente los recursos físicos y ambientales del área urbana correspondiente.
- Ordenar y dinamizar las actividades económicas en el espacio urbano.
- Determinar los usos del suelo, sus características, criterios técnicos y su compatibilidad.
- Promover la consolidación urbana y la intensificación del suelo urbano, a fin de lograr el máximo aprovechamiento de la capacidad instalada y del espacio disponible, en áreas en proceso de consolidación y en áreas de expansión urbana.
- Regular la localización de edificaciones y equipamiento urbano, en áreas de riesgo identificando las posibilidades de ocupación según uso.
- Reservar las áreas urbanas requeridas para cubrir el crecimiento poblacional y la demanda de actividades.
- Facilitar el manejo técnico coherente y ágil de la normativa, mediante la aplicación de esta Propuesta y del Reglamento de Zonificación Urbana de los Usos del Suelo.

c. Criterios de Zonificación.-

- **Criterios Físico Espaciales:** Se tiene en cuenta la caracterización de espacios urbanos localizados en zonas de mayor peligro y altamente vulnerables, como también áreas con vocación urbana y densificación, la oferta de los ambientales que ofrecen los espacios abiertos en conglomerados urbanos, el valor ambiental y natural que brindan los bordes naturales (Ríos, cerros, etc.) y el aprovechamiento racional del suelo, de los recursos naturales y de los ecosistemas naturales.

- **Criterios Socioeconómicos:** Que implica una mejora substancial en la productividad de la ciudad, consolidando la plataforma logística para el desarrollo económico y la competitividad macro regional y nacional de la ciudad. Para ello se requiere completar los sistemas generales con los cuales se ordena la estructura básica de la ciudad, brindando accesibilidad y equipamientos, haciendo productivos óptimos los espacios económicos.
- Garantizando condiciones de habitabilidad y con acceso a los servicios urbanos, así como la recuperación de espacios de patrimonio histórico para la cultura, la socialización y la participación, consolidando redes de espacios públicos y equipamientos como elementos de mejora de la calidad de vida de la población.
- **Criterios Ambientales:** Dirigida a lograr una interacción sostenible entre la estructura urbana y la estructura ecológica, reconociendo las relaciones de interdependencia entre éstos así como sus dinámicas, que permitan reducir al máximo el conflicto ambiental que tiende a presentarse entre el desarrollo urbano y la preservación del soporte natural. Esta sustentabilidad ambiental se traduce en la prevención de desastres naturales (Inundaciones, desbordes y deslizamientos), la protección de los cerros y sus funciones ecológicas e hidrológicas, la recuperación de los ríos, sus afluentes y humedales, la preservación del Valle y el control de las actividades urbanas que puedan degradar estos ecosistemas, definiendo parámetros de desarrollo de las nuevas áreas urbanas y de la transformación y adecuación de las áreas ya consolidadas.

5.3.2. Estructura de la zonificación:

- **Área estructuradoras mayores:** Las áreas estructuradoras mayores son los espacios que organizan la actividad económica futura de la Ciudad de Moquegua. Son propuestas a lo largo de los ejes viales principales del Plan Vial. De acuerdo a los roles asignados dentro de este sistema en él se localizan las actividades de comercio y servicios de alcance provincial y regionales, especializando sus usos acorde con las áreas del área que atraviesa. Asimismo organiza la ubicación de las centralidades mayores de la ciudad.
- **Áreas estructuradoras menores:** Las áreas estructuradas menores son espacios conformados a partir de la propuesta del Plan Vial de ejes longitudinales secundarios, como son las viales locales y las subcentralidades menores, que sirven a estas áreas.
- **Áreas residenciales homogéneas:** Son las áreas urbanas de predomina el uso residencial, concebidas como espacios intermedios entre corredores y centros de actividades y cumpliendo la función de áreas de amortiguamiento de actividades que evitan el cambio brusco de funciones y facilitando la transición entre compatibilidades.

- **Áreas de actividades productivas:** Constituidas por los espacios de producción y transformación de la ciudad, Están conformadas por la campiña y los corredores y /o áreas de comercio, de vivienda taller, y del parque industrial con su servicios logísticos complementario.
- **Áreas de valor histórico monumental:** La zona de valor Arqueológico y Patrimonial está constituida por el patrimonio construido de la ciudad (Zona Monumental), los restos arqueológicos y el patrimonio paisajista. Su reconocimiento tiene como fin la protección y puesta en valor del patrimonio monumental y de conjuntos urbanos y rurales de especial significado para la identidad de la Ciudad. Se proponen además en estos espacios identificados actividades compatibles con sus características singulares, como el turismo controlado, la cultura, la recreación pasiva y la investigación.
- **Áreas de Preservación y Equilibrio Ambiental:** Son las zonas de especial valor por sus cualidades ambientales, paisajistas y de diversidad natural, que conforman una red natural de espacios abiertos para el equilibrio natural de ciudad. Su planteamiento tiene como objetivo la conservación de los ecosistemas estratégicos naturales y agrícolas a través de acciones de preservación, restauración y aprovechamiento sostenible, a fin de mantener y restablecer la estructura, composición y función de os ecosistemas nativos, para integrarlos como arte de la Red de Espacios Públicos Urbanos como parte de la estrategia social de conservación urbana.

5.3.3. Clasificación de las Zonas de Uso del Suelo:

La clasificación de las Zonificación del uso de los suelos se ha determinado según su vocación, tendencias y potencialidades que brindan, las mismas que se encuentran estipulado en el D.S. 022-2016 VIVIENDA.

La zonificación es el instrumento técnico normativo de gestión urbana que contiene el conjunto de normas técnicas urbanísticas para la regulación del uso y la ocupación del suelo en el ámbito de actuación y/o intervención de los Planes de Desarrollo Urbano, en función a los objetivos de desarrollo sostenible, a la capacidad de soporte del suelo y a las normas pertinentes, para localizar actividades con fines sociales y económicos como vivienda, recreación, protección y equipamiento; así como, la producción industrial, comercio, transportes y comunicaciones.

De acuerdo con las características determinadas en los estudios correspondientes se consigna las zonas de uso del suelo para las Áreas Urbanas y Áreas Urbanizables Inmediatas siguientes:

1. **Residencial (R):** Área urbana destinada predominantemente al uso de vivienda, permitiendo además otros usos compatibles. Los planos de zonificación consignan:
 - Zona de Densidad Alta (RDA): se constituye con una mayor densidad se localizadas en San Antonio y el Cercado, en la cual se constituye los edificios de ENACE, en San Antonio el plan propone la densificación mediante la constitución de viviendas Multifamiliares de alta densidad.

- Zona de Densidad Media (RDM): se localiza en zonas intermedias entre vías arteriales, colectoras y locales, la misma que tiene las condiciones de habitabilidad y no presenta limitaciones para su consolidación.

2. Vivienda - Taller (I1 - R): Área urbana destinada predominantemente al uso de vivienda de uso mixto (vivienda e industria elemental y complementaria); así como, servicios públicos complementarios y comercio local. Las actividades económicas que se desarrollan tienen niveles de operación permisibles con el uso residencial, este uso se desarrolla en el C.P. Chen Chen.

3. Zona Industrial (I): Área urbana destinada predominantemente a la ubicación y funcionamiento de establecimientos de transformación de productos. En la ciudad de Moquegua-Samegua como visión propone la localización de la actividad de Industria Pesada e Liviana y se localiza de la siguiente manera:

- Industria Liviana (I2): El plan propone la localización de la industria Liviana hacia la zona Sur del Valle, en el sector OMO y Samegua el funcionamiento de los Packing para la zona productiva que ofrece el Valle de Moquegua y las áreas de producción pecuaria.
- Industria Pesada (I3): Los planos de zonificación consignan la Zona de Gran Industria (I3) que se ubica en la salida a Arequipa hacia la zona Noroeste de la ciudad de Moquegua

Las zonas industriales no deben colindar directamente con viviendas, debiendo considerar un área de retiro para minimizar los posibles impactos que pueda generar esta actividad.

4. Comercial (C): Área urbana destinada fundamentalmente a la ubicación y funcionamiento de establecimientos de compraventa de productos y de servicios. Los planos de zonificación consignan:

- Zona de Comercio Especializado (CE): la localización de este tipo de comercio se localiza sobre la prolongación Ancash y la Carretera a los Angeles Se caracteriza por el desarrollo de actividades comerciales con cobertura distrital y Provincial. Se localiza básicamente en el casco urbano principal de la ciudad y otras áreas específicas destinadas a comercio de Abastos.
- Zona de Comercio Zonal (CZ): Se caracteriza por el desarrollo de actividades comerciales con cobertura distrital y Provincial. Se localiza básicamente en el casco urbano principal de la ciudad y otras áreas específicas destinadas a comercio de Abastos.
- Zona de Comercio Vecinal (CV): Caracterizado por el servicio que presta a una determinada área urbana, es decir a nivel de sector. Es el comercio complementario de las actividades urbanas y de abastecimientos inmediato a las zonas residenciales.

El comercio local no se señala en los planos de zonificación, su localización es definida en el proceso de habilitación urbana.

5. **Pre Urbano (PU):** Zona ubicada en las áreas urbanizables inmediatas, que pueden ser habilitadas temporalmente para granjas o huertas.
6. **Zona de Recreación Pública (ZRP):** Área que se encuentra ubicada en zonas urbanas o áreas urbanizables destinadas fundamentalmente a la realización de actividades recreativas activas y/o pasivas como: Plazas, parques, juegos infantiles y similares.

Hacia la zona Sur se propone 2 Parques Zonales con la finalidad de preservar el patrimonio Arqueológico articulado a un sistema de espacios abiertos.

Se propone la construcción del mirador lineal en sobre el farallón el siglo, con la finalidad de aprovechar los recursos que nos brinda el medio natural y una manera de mitigar el peligro que este presenta.

La consolidación de los espacios recreacionales con un sistema de drenaje, para no generar impactos negativos sobre el área urbana próxima, por el tipo de suelo que presenta la geología de Moquegua.

Malecón turístico, como eje de integración entre lo construido y lo natural, paisajístico.

Las Áreas Recreacionales se consideran como áreas intangibles, que no son susceptibles a ningún cambio de uso, la Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto no debe propiciar la disminución de áreas verdes de uso público, por el contrario deberá buscar mecanismos estratégicos para aumentar áreas recreacionales.

Las áreas de aportes como equipamientos urbanos consideradas en las habilitaciones urbanas no deben ser utilizadas para otros usos, por lo que son transferidas a las municipalidades para ser inscritas en los Registros Públicos.

7. **Otros Usos o Usos Especiales (OU):** Área urbana destinada fundamentalmente a la habilitación y funcionamiento de instalaciones de usos especiales no clasificados anteriormente como: Centros cívicos, dependencias administrativas del Estado, culturales, terminales terrestres, ferroviarios, marítimos, aéreos, establecimientos de entidades e instituciones representativos del sector privado, nacional o extranjero, establecimientos religiosos, asilos, orfanatos, grandes complejos deportivos y de espectáculos, estadios, coliseos, zoológicos, establecimientos de seguridad y de las fuerzas armadas; e instalaciones de producción y/o almacenamiento de energía eléctrica, gas, telefonía, comunicaciones, agua potable y de tratamiento sanitario de aguas servidas, entre otros. Esta zona se rige por los parámetros urbanísticos y edificatorios resultantes de los proyectos respectivos.

El plan propone en los Usos Especiales la construcción del complejo polideportivo en el CP Chen Chen, la construcción del Terminal Zonal, la construcción del Centro de Convenciones, Centro Cívico institucional, el Camal Municipal, Centro de atención a la población vulnerable, el Truck Center, la Zona Logística entre otros.

8. Servicios Públicos Complementarios: Área urbana destinada a la habilitación y funcionamiento de instalaciones para Educación (E) y Salud (H). Para Educación, los planos de zonificación consignan:

- Educación Básica (E1)
- Educación Superior Tecnológica (E2)
- Educación Superior Universitaria (E3)
- Educación Superior Post Grado (E4)

Para Salud, los planos de zonificación consignan:

- Posta Médica (H1)
- Centro de Salud (H2)
- Hospital General (H3)
- Hospital/Instituto Especializado (H4).

Esta zona se rige por los parámetros urbanísticos y edificatorios resultantes de los proyectos respectivos.

9. Zona de Reglamentación Especial (ZRE): Área urbana y área urbanizable, con o sin construcción, que poseen características particulares de orden físico, ambiental, social o económico que son desarrolladas urbanísticamente mediante el PE¹ para mantener o mejorar su proceso de desarrollo urbano - ambiental. Las áreas de protección se incluyen en esta zonificación.

Por las diferentes condiciones particulares que se han identificado en la ciudad ya sea por presentar valores paisajísticos, histórico culturales, históricos, arqueológicos, condiciones de riesgo físico, entre otros, se proponen en la ciudad de Moquegua-Samegua los siguientes tipos de ZRE:

- **Zona de Reglamentación Especial 1 (ZRE-1), Áreas con Valor Arqueológico:**

Corresponde a las áreas localizadas y delimitadas por el Ministerio de Cultura, donde se evidencia la presencia de restos arqueológicos, en la zona se deberán realizar investigaciones especializadas con la finalidad de poner en valor estos restos arqueológicos, por ningún motivo estas áreas deberán ser ocupadas con otro tipo de actividad urbana y se deberá plantear medidas específicas de protección y conservación.

- **Zona de Reglamentación Especial 2 (ZRE-2), Por Suelos Inestables y ocupación en laderas:**

¹ Plan Específico, según D.S. 022-2016 VIVIENDA

Corresponde a viviendas localizadas en ladera de cerros, por la inestabilidad de sus suelos² y por su condición de Riesgo alto y Muy alto requiere un tratamiento especial, estas zonas se localizan en la parte alta del CP San Francisco, zonas Norte, Este y Oeste del CP San Antonio, zonas Sur y Oeste del CP Chen Chen, y hacia el Este de Samegua.

- **Zona de Reglamentación Especial 3 (ZRE-3), Por Ocupación de cauces y quebradas:**

Corresponden a la ocupación de los suelos en zonas de alto peligro por activación de quebradas e inundación, ya sea por actividades residenciales, pecuarias, agrícolas, etc.

- **Zona de Reglamentación Especial 4 (ZRE-4), Potencial Turístico Recreacional:**

Corresponden a las zonas localizadas en el sector de OMO, por su emplazamiento deberá de desarrollarse un tratamiento especial con fines turísticos y de servicios.

- **Zona de Reglamentación Especial 5 (ZRE-5), Recuperación de la Zona Monumental:**

Corresponde a la Zona Monumental de la ciudad de Moquegua que según Resolución Suprema N° 2900 del 28 de Diciembre de 1972, y es complementada con la Resolución Jefatural N° 523-88-INC de fecha 06 de Septiembre de 1988. Está conformada por las manzanas que rodean la Plaza de Armas y enmarcada en el perímetro que forman las Calle Piura, Cuzco, Cajamarca, Ayacucho, Puno, Cajamarca y Calle Lima, que incluye Monumentos declarados, inmuebles con valor Monumental, y ambientes urbanos monumentales, además de una tradición arquitectónica de edificaciones en madera, quincha y adobe con techos de mojinete tipo hastial y truncado.

10.Zona de Protección Ecológica (ZPE): Son las zonas adyacentes al área urbana destinadas a ser conservadas o mejoradas tales como el Farallón el Siglo, lo Bordes naturales como los Cerros Huaracane, los Ángeles y Estuquiña y la formación geológica que bordea el Rio Moquegua-Tumilaca hacia el Sur, se caracteriza por su potencial paisajístico, seguridad o mantenimiento del equilibrio ecológico.

Estas áreas deben ser conservadas o mejoradas en virtud a su potencial paisajístico, seguridad o mantenimiento del equilibrio ecológico.

11.Zona Monumental (ZM): Constituye un tipo específico de ZRE, en el que se localizan bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación. Las intervenciones en esta zona se rigen según lo normado en la Ley N° 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación y demás normas sobre la materia.

12.Zona Agrícola (ZA): Área rural dedicada a la producción primaria, calificada como no urbanizable.

² Evaluación de Peligros de la Ciudad de Moquegua, Convenio UNSA-INDECI-2001

En la ciudad de Moquegua se encuentra constituido por el Valle Viejo y las zonas de ampliación agrícola, estas áreas tienen una influencia indirecta en la calidad ambiental de la ciudad ya que prestan servicios ambientales al área urbana.

13.Zona Generadora de DAET: Área de protección, conservación y/o preservación por contener predios que por sus condiciones especiales tienen limitaciones urbanísticas que no permiten su aprovechamiento.

Se localiza en la Zona Monumental y el Valle de Moquegua.

14.Zona Receptora de DAET: Es el área planificada para la recepción de los DAET, para lo cual debe estar dotada de servicios básicos y complementarios y equipamientos urbanos suficientes. Estas zonas corresponden a predios localizados con frente a vías primarias o en zonas identificadas para desarrollos urbanísticos.

El plan propone las zonas receptoras sobre la carretera a los Ángeles, el Aeródromo y la vía Malecón, por sus potencialidades que brinda estos ejes de desarrollo.

**CUADRO N° V.2.2
LEYENDA DE ZONIFICACIÓN URBANA**

ZONA	CLASIFICACIÓN		SÍMBOLO
RESIDENCIAL	Residencial Densidad Alta		RDA
	Residencial Densidad Media		RDM
VIVIENDA TALLER			I1 - R
INDUSTRIAL	Industria Pesada		I3
	Industria Liviana		I2
COMERCIAL	Comercio Zonal		CZ
	Comercio Especializado		CE
	Comercio Vecinal		CV
ZONA DE RECREACIÓN PÚBLICA			ZRP
USOS ESPECIALES			OU
SERVICIOS PÚBLICOS COMPLEMENTARIOS	Educación	Educación Superior Universitaria	E3
		Educación Superior Tecnológica	E2
		Educación Básica	E1
	Salud	Hospital General	H3
		Centro de Salud	H2
		Posta Médica	H1
ZONA DE REGLAMENTACIÓN ESPECIAL			ZRE - 1
			ZRE - 2
			ZRE - 3
			ZRE - 4
			ZRE - 5
ZONA AGRÍCOLA			ZA
ZONA MONUMENTAL			ZM
ZONA DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA			ZPE

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

**PLANO N°
ZONIFICACION Y USOS DEL SUELO**

5.4. DERECHOS ADICIONALES DE EDIFICACIÓN TRANSFERIBLES-DAET³:

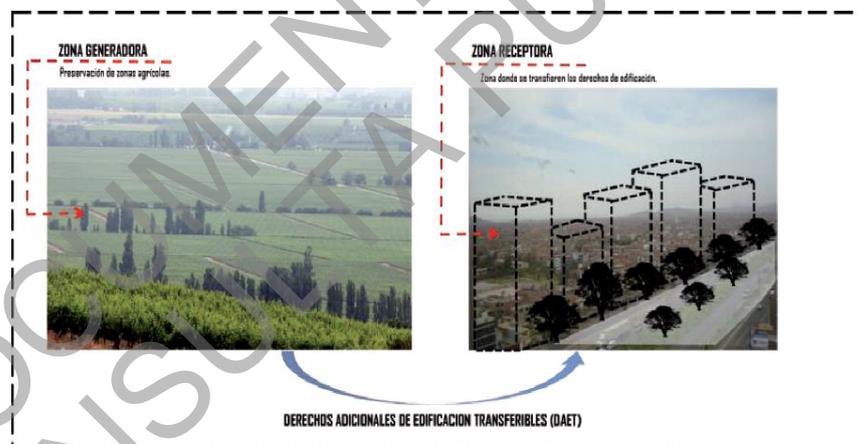
Los DAET son el instrumento de gestión urbanística que consiste en el traslado del potencial derecho de edificación del sobresuelo urbano de un predio ubicado en una Zona Generadora, a otro predio ubicado en una Zona Receptora, el cual puede ser propio o de terceros, sin pérdida total del derecho de propiedad del suelo y subsuelo urbano en los que se asienta el predio emisor.

a. Objetivos.-

- Proteger y conservar las zonas monumentales y centros históricos.
- Preservar las áreas agrícolas.
- Preservar o implementar las áreas para la creación o ampliación de espacios públicos o para la construcción o ampliación de vías en el área urbana de las ciudades.
- Promover el desarrollo urbanístico en el sistema vial primario o metropolitano o en las zonas identificadas en el PDU.
- Promover la aplicación del Código Técnico de Construcción Sostenible, en las edificaciones.

GRAFICO N° V.2.3

ZONA GENERADORA Y RECEPTORA DE DAET EN ZONA AGRICOLA



Elaboración: R.M. 125-2016-VIVIENDA

IMAGEN N° V.2.4

ZONA GENERADORA Y RECEPTORA DE DAET EN ZONA MONUMENTAL



Elaboración: R.M. 125-2016-VIVIENDA

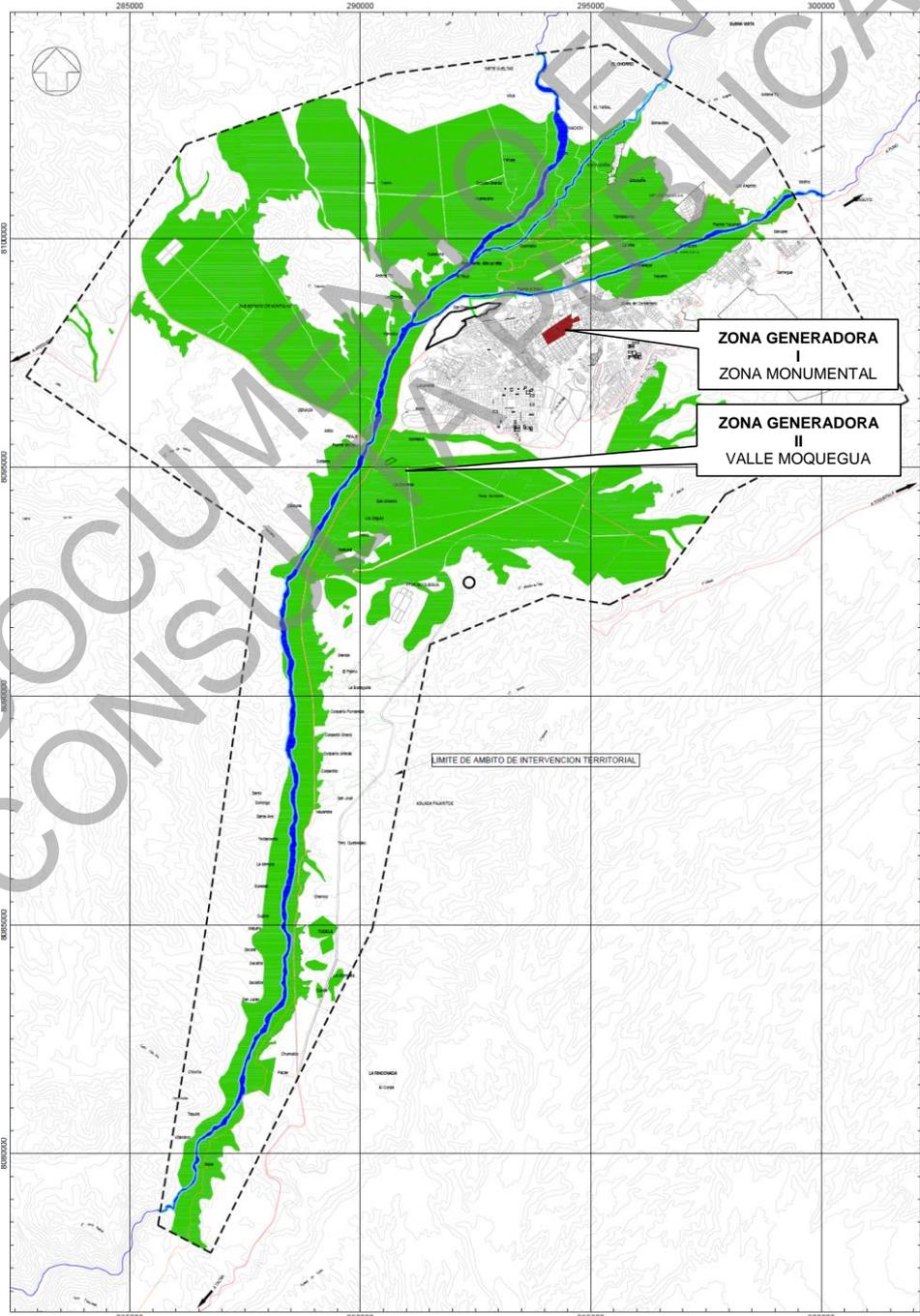
³ Derechos Adicionales de Edificación Transferibles



b. Determinación de las Zonas generadoras de DAET

Las zonas generadoras en la ciudad de Moquegua se categorizan en los predios con valor monumental localizados en la Zona Monumental y predios ubicados localizados en el Valle de Viejo, como zonas generadoras a preservar. El concepto fundamental de las zonas generadoras es la PROTECCION. De Inmuebles declarados como Bienes Culturales Inmuebles por el Ministerio de Cultura o ubicados dentro de las zonas de Valor Urbanístico; de igual manera los Inmuebles saneados Municipalmente y Registralmente, sin construcciones antirreglamentarias o sin licencia

PLANO N° V.2.1
ZONAS GENERADORAS DE DAET

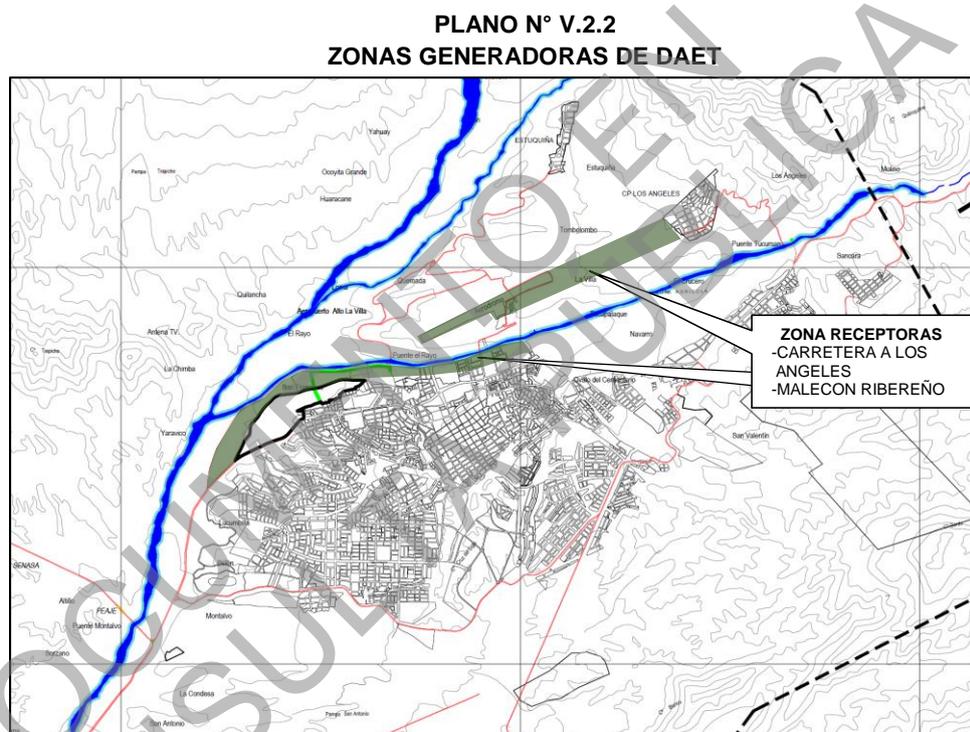


Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

c. Determinación de las Zonas receptoras de DAET

Las zonas receptoras se localizaran en zonas que tengas condiciones para la densificación como frente a vías primarias como la carretera a Los Ángeles, por ser una vía turística y de servicios, el Malecón ribereño por su condición de vía paisajística, el Aeródromo (a ser reubicado) por ser condiciones para su densificación y ofrecer potencialidades en cuanto a su localización.

El concepto fundamental en las zonas receptoras es el DESARROLLO, por las posibilidades edificatorias que tiene (Reglamento de Zonificación) por las trasferencias de derechos edificatorio desde zonas generadoras.



Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

5.5. MOVILIDAD URBANA Y ESPACIOS PÚBLICOS

5.5.1. MOVILIDAD URBANA:

Quando se habla de movilidad, se hace referencia a la dinámica física que se desarrolla en un ámbito urbano, desde la personas que se desplazan para movilizarse de un sitio a otro, y los medios de transporte que son los instrumentos que facilitan la realización de estos desplazamientos. Aunque, la eficacia de las nuevas tecnologías, redefinen el concepto de distancia espacial, accesibilidad y localización y por lo tanto proporcionan un nuevo concepto de movilidad⁴.

La movilidad como la suma de desplazamiento que hacen los ciudadanos para acceder a los servicios necesarios para el quehacer diario. Este desplazamiento es realizado a través de diferentes medios que presentan unas condiciones de uso, que los caracterizan socialmente. Así, los medios no motorizados tienen un carácter universal; los transportes de uso colectivo, democráticos y los transportes

⁴ Espacio Público y Movilidad Urbana –Carmen V. Velásquez M.

privados. Esta movilidad es medida, a través de una investigación de origen y destino por un número medio de viajes que los pasajeros realizan en un día típico, en cualquier modo de transporte y por cualquier motivo

a. Movilidad Urbana Sostenible.-

Cuando se habla de movilidad sostenible, se parte de la definición de lo explícito por la Organización de la Cooperación y Desarrollo Económico (OECD, 2002) como un sistema de transporte ambientalmente sustentable que no perjudica a sus habitantes o el ecosistema, que satisfaga las necesidades de desplazamiento de sus habitantes. La Unión Europea (Bickel et al, 2003) agrega que una ciudad con movilidad sostenible debe garantizar accesibilidad para todos de forma eficiente en todas las áreas urbanas, así como diferentes modos de transporte. Esta movilidad se produce sin poner en riesgo el futuro del mismo modelo de movilidad (Agenda Local 21).



Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

Por lo tanto, los proyectos que abordan el tema de la movilidad, son contemplados desde el transporte en el seno de una estrategia de planeamiento urbano integral, sistémico, que apuntan a las características de la movilidad futura, y ésta es planeada a partir de una posición ecológica, que se caracteriza sobre todo, porque ha resuelto la necesidad de desplazamiento, desde los efectos negativos que producen el uso de los medios de transportes privados.

CUADRO N° V.2.3
BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD URBANA

Beneficios de la Movilidad Urbana	Mejor calidad de vida.
	Beneficios ambientales y de salud.
	Mejoramiento de la movilidad y accesibilidad.
	Mejora de la imagen de la ciudad.
	Potencial de incluir a toda la población
	Decisiones apoyadas por actores y por el público.
	Mejor cumplimiento de las obligaciones legales.
	Incrementa la atracción de inversiones a las ciudades.
Nueva visión política.	

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

5.5.2. Conectividad en el ámbito de influencia:

Debido a la estratégica ubicación de Moquegua, tanto a nivel de Sudamérica, como a nivel Nacional, se han ejecutado proyectos de interconexión internacional, como la carretera binacional, que une el Perú con Bolivia, años más tarde se ejecutó la carretera Bioceánica que superponiéndose en el cuarto tramo con la carretera Binacional, une el Perú con Brasil y Bolivia. El objetivo de estas carreteras, es para el transporte de Carga de diversos productos, hacia los mercados de Asia a través del Puerto de Ilo.

Ahora se propone la construcción del Corredor Tren Bioceánico. La construcción de este Mega proyecto considera la viabilidad ferroviaria, que permitirá el desarrollo del comercio bilateral. El Tren Bioceánico inicia en Puerto Santos, Brasil, ingresa a Bolivia por Puerto Suárez, pasa por los municipios de Santa Cruz, Montero y Bulo Bulo, hasta llegar al altiplano de La Paz, para salir a Perú por el hito 4 y terminar en el puerto de Ilo, uniendo los océanos Atlántico y Pacífico. Se considera esta opción por ser el tramo más corto y el que menos impacto Ambiental negativo generaría.

También el proyecto Beneficiara el comercio con Paraguay Uruguay y la Argentina, por la conexión del ferrocarril con la Hidrovia de los ríos Paraguay – Paraná, lo que permitirá que el corredor ferroviario, bioceánico, sea tan importante como el canal de Panamá. El trazo propuesto de acuerdo a la fuente del MTC pasaría por el Norte de la ciudad para empalmar con el trazo del Calamazo.

Sin embargo este proyecto no solo debe considerarse como soporte del transporte pesado sino como integración turística de la región.

No se cuenta con conectividad aérea, a pesar de contar con un aeródromo debido a su tamaño y tener problemas de vientos, el aeropuerto más próximo es el que se encuentra en Ilo sin embargo la frecuencia de vuelos genera que la población de Moquegua opte por trasladarse a las ciudades de Tacna y Arequipa para acceder al transporte aéreo.

El presente Plan de Desarrollo Urbano propone poner mayor énfasis en la conectividad peatonal y a través de las ciclo vías. Una ciudad inclusiva para las personas más que para los vehículos.

5.5.3. Sistema vial:

Se entiende por Sistema Vial la red de vías de comunicación terrestre, construidas por el hombre para facilitar la circulación de vehículos y personas. Está constituido por el conjunto de caminos, rutas, autopistas, calles y sus obras complementarias (puentes, alcantarillas, obras de señalización, etc.), en esta perspectiva, el sistema vial propuesto deberá estar conformado por un conjunto de elementos que se articulan de acuerdo a un orden que permitan la localización y el manejo racional de las actividades y la población

Se plantea un modelo de desarrollo lineal oeste-este que se estructura a través de una red de Ejes locales, regionales, nacionales e internacionales,

interpolados por ejes transversales, nodos catalizadores de intercambio vial y centralidades.

Así mismo, se busca mejorar la accesibilidad y conectividad de todos los sectores y subsectores de la ciudad, fortalecer un sistema intermodal con eficiencia y seguridad para el transporte de bienes y pasajeros, fortalecer el transporte masivo e individual motorizado y no motorizado.

Objetivos

- Promover un sistema vial que satisfaga la demanda de tránsito y de transporte actual y futura.
- Promover el desplazamiento de vehículos no motorizados, y garantizar el espacio para la persona en los ejes principales y secundarios del sistema vial.
- Garantizar la conectividad y articulación entre el conglomerado urbano con las nuevas áreas de expansión y sus vinculaos con otras ciudades a nivel regional, nacional e internacional.
- Proponer un sistema transporte intermodal, optimizando los diferentes sistemas de trasporte (Terrestre, Ferroviario) y su grado de conectividad con el puerto de Ilo.
- Fortalecer y mejorar la conectividad de la zona urbana con el Valle para dinamizar la económica local en relación a las oportunidades externas.

Principios de Estructuración Del Sistema Vial.

Teniendo en consideración que el Modelo de Desarrollo Urbano Sostenible, es Poli céntrico y que se desarrolla en el ámbito de dos distritos, se tiene una red vial jerarquizada desde los principales núcleos urbanos que lo conforman y las vías que permiten la interrelación entre ellos. Además se incorporan en la propuesta dos vías de evitamiento.

Así mismo el Plan de Desarrollo Urbano considera en la propuesta la reglamentación especial de las vías que se ubican en el ámbito rural las mismas que consideran e incluyen el paisaje natural existente.

Los ejes viales longitudinales y transversales permitirán estructurar la ciudad a escala urbana con su par rural, sirviendo de soporte funcional entre las centralidades, garantizando la funcionalidad de la ciudad e escala provincial, regional, nacional e internacional.

El sistema de vías locales, garantizará la permeabilidad y la fluidez de los desplazamientos entre la vivienda el trabajo, la vivienda y los servicios. La combinación de estos elementos y la adecuada solución a los intercambios viales planteados, busca configurar un sistema vial jerarquizado, interdependiente y funcional.

El sistema vial propuesto, pone como elemento principal a la persona y como elementos complementarios para su desplazamiento los modos de transporte.

5.5.4. Clasificación del sistema vial:

A. SISTEMA VIAL PRIMARIO.-

Vías Regionales y Nacionales: Corresponde a las carreteras de interés nacional e internacional, conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), Conecta los flujos de transporte masivo, tráfico pesado, la misma que las conforman:

- Corredor Logístico 6: Arequipa - Moquegua - Tacna - La Concordia (Frontera con Chile)
- Corredor Logístico 7: Matarani - Ilo - Moquegua - Desaguadero (Frontera con Bolivia)
- Vía de Evitamiento Sur - Propuesta
- Vía de Evitamiento Norte – Propuesta

Vía Arterial: son los ejes estructuradores de la ciudad, así mismo son vías de carácter urbano que se articulan a las vías y Nacionales, permitiendo la accesibilidad y fluidez del tráfico al interior de la ciudad, estableciendo asimismo flujos entre los sub centros importantes de la ciudad, configurando una ciudad radial y concéntrica. Estas vías admiten el tránsito a velocidades medias y altas.

La aparición de los nuevos Centros Poblados, en la década del 70, Los Asentamientos Humanos de San Francisco, El Siglo y Mariscal Nieto. En la década del 90 el Centro Poblado de San Antonio y finalmente en la década del 2000 el Centro Poblado de Chen Chen trajo consigo la creación de nuevas vías de conexión para satisfacer las necesidades funcional de ellos.

La propuesta considera las siguientes vías.

- Conexión Moquegua – Samegua - Av. Andrés Cáceres
- Conexión Moquegua - Los Ángeles Estuquiña. - Av. 25 Noviembre, Av. Paisajista.
- Conexión Moquegua - San Francisco - Av. Manuel C de la Torre; Av. 28 de Julio
- Conexión Moquegua - San Antonio - Av. Mariano Lino Urquieta
- Conexión Moquegua - San Antonio - Av. Alfonso Ugarte; Av. Santa Fortunata.
- Conexión Moquegua - Chen Chen - Prolongación de la Calle Tacna – Av. Minería.
- Conexión del Valle -con la Ciudad - Malecón Ribereño
- Conexión Samegua - Chen Chen. Avenida Los Rosales – Vía proyectada en terrenos del cuartel, empalme con la Avenida proyectada Inmaculada Concepción hasta la carretera interoceánica.
- Conexión San Antonio - Chen Chen Carretera Bioceánica

Encuentros Viales: Los encuentros viales son nodos de intercambios viales, donde bifurcan o convergen 2 o más vías, las mismas que pueden ser de igual categoría o diferente, estas se clasifican en:

Principales

- EVp-(1): Punto de bifurcación de la Carretera Binacional con la vía de evitamiento Sur.
- EVp-(2): punto de encuentro de la carretera Samegua-Los Ángeles con la Prolongación de la Av. Andrés Avelino Cáceres.
- EVp-(3): Punto de encuentro de entre la Carretera Sector la Villa-Los Ángeles con la Carretera Samegua-Los Ángeles - Estuquiña.
- EVp-(4): Punto de encuentro de entre la Vía Evitamiento los Ángeles-Estuquiña-El Porvenir con la carretera el Rayo-Estuquiña.
- EVp-(5): Punto de encuentro entre la Carretera de Evitamiento Los Ángeles-Estuquiña-El Porvenir con la Carretera Panamericana Sur.
- EVp-(6): Punto de encuentro entre la Carretera Panamericana Sur con la Vía Férrea Bioceánica.
- EVp-(7): Punto de encuentro Vial entre la Av. Manuel Camilo de la Torre con la Calle 28 de Julio y la Calle s/n N° 04.
- EVp-(8): Punto de encuentro entre la Av. Andrés Avelino Cáceres con la Avenida Circunvalación (Ovalo Cementerio).
- EVp-(9): Punto de encuentro entre el nuevo trazo de la vía bioceánica con la Prolongación Av. Miguel Ángel Zevallos Málaga.
- EVp-(10): Punto de encuentro entre la Prolongación de la Calle Tacna con la Avenida s/n N° 01 (Villa Edil- Chen Chen).
- EVp-(11): Punto de encuentro en entre las vías Avenida s/n N° 01 con la Carretera Binacional y la Carretera a Toquepala.
- EVp-(12): Punto de encuentro entre la carretera Binacional con la Avenida Manuel Camilo de la Torre (Av. Panamericana).
- EVp-(13): Punto de encuentro entre la bifurcación de la Carretera evitamiento sur proyectada (Carretera Binacional) con la carretera a Toquepala.
- EVp-(14): Punto de encuentro entre la bifurcación de la Carretera Panamericana sur con la Avenida Manuel Camilo de la Torre (Av. Panamericana).
- EVp-(15): Punto de encuentro entre la carretera Panamericana sur con la carretera a la irrigación San Antonio.
- EVp-(16): Punto de encuentro entre la bifurcación de la Carretera evitamiento sur proyectada (Carretera Binacional) con la vía arterial Omo proyectada.
- EVp-(17): Punto de encuentro entre la bifurcación de la Carretera evitamiento sur (Carretera Binacional) con la vía arterial proyectada.
- Vp-(18): Punto de encuentro entre la bifurcación de la Panamericana sur con la vía de evitamiento sur proyectada (Carretera Binacional).

Anillos Viales: Los anillos viales propuestos se caracterizan por rodear los núcleos urbanos de la ciudad canalizando los flujos de transporte, sobre todo ordena el transporte público.

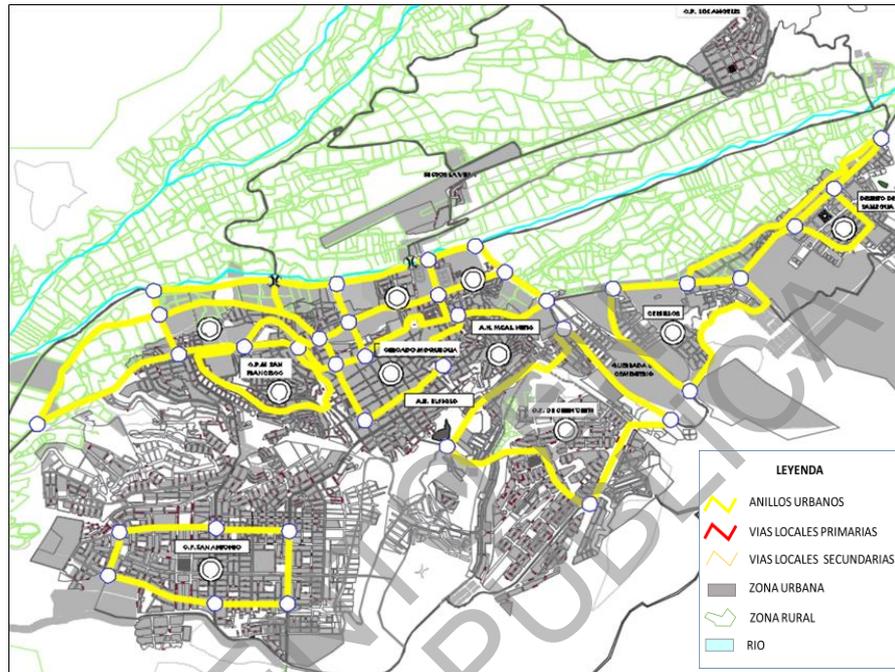
Se ha identificado Anillos viales en cada uno de los núcleos urbanos.

Anillos Viales Moquegua:

- **Anillo en la Zona Monumental:** Lo conforman la Avenida Balta, Andrés Avelino Cáceres intersección calle Moquegua. Calle Huánuco, Calle Ilo, Calle Piura.
- **Anillo Vial Grandes Equipamientos:** Lo conforman la Prolongación de la Avenida Bolívar, Malecón Ribereño, Av. 25 de Noviembre.
- **Anillo Vial Comercial:** Lo conforman la Avenida Balta, Calle Amazonas, Prolongación Av. Bolívar, Prolongación Avenida la Paz.
- **Anillo Vial Educación - Comercio:** Proyecto de la Calle Turque Podestá, Prolongación de la Calle Amazonas, Prolongación de la Avenida La Paz, Prolongación de la Avenida Bolívar.
- **Anillo Vial Nuevos equipamientos:** Prolongación Av. Bolívar, Malecón Ribereño, Avenida 25 de Noviembre, Calle S. Nombre que conecta la Av. La Paz con el Malecón Ribereño a la altura del Puente del Rayo
- **Anillo Vial en Samegua:** El distrito de Samegua se encuentra fraccionado por la presencia de la infraestructura del Cuartel Los Ángeles, así mismo se encuentra fraccionado vialmente por el transporte pesado que discurre por la carretera Bioceánico que se superpone con la vía articuladora Av. Andrés Avelino Cáceres.

Se han identificado 3 anillos viales

- **Anillo en Samegua monumental:** Avenida Andrés Abelino Cáceres, calle antigua de Samegua.
- **Anillo de la ampliación de núcleos Urbanos:** Avenida Andrés Abelino Cáceres, Avenida Santa Fortunata, Calle Los Rosales.
- **Anillo Samegua actual:** Avenida Andrés Abelino Cáceres, Calle Túpac Yupanqui, Calle Túpac Amaru, Calle Micaela Bastidas
- **Anillo Vial en San Antonio:** Conformado por la Avenida San Antonio Norte, Av. Circunvalación, Av. Amparo Baluarte, Av. Mariano Lino Urquieta.
- **Anillo Vial en San Francisco:** Conformado por la Avenida Manuel C. de la Torre, Av. 28 de Julio, Calle Lima, Calle Lambayeque, Calle 2 de Mayo.
- **Anillo Vial en Chen Chen:** Conformado por la Av. Minería, Carretera Bioceánica, Av. Principal N°1

PLANO N° V.2.3
SISTEMA DE ANILLOS VIALES A NIVEL URBANO

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

B. SISTEMA VIAL SECUNDARIO.-

b.1. Vías Colectoras: Son aquellas que complementan el sistema vial principal de la ciudad y estructuran el soporte vial integral al interior de la ciudad y generan la dinámica urbana, en ellas los movimientos que predominan son los urbanos y determinan el diseño de la vía. Se consideran a las vías que llevan el tránsito de las vías arteriales a la malla de vías locales.

Las vías que cumplen con estos atributos son:

Desde la arterial Av. Andrés Cáceres

- Prolongación de la calle Ilo.
- Avenida Santa Fortunata.
- Calle Los Rosales
- Calle Túpac Yupanqui
- Calle Micaela Bastidas
- Calle Túpac Amaru
- Pasaje Cerrillos
- Calle antigua de Samegua.

Desde la arterial Av. Los Rosales.

- Avenida Santa Fortunata
- Avenida Túpac Yupanqui

Desde arterial Mariano Lino Urquieta

- Calle Piura
- Calle Ancash

- Calle Tacna
- Calle Ilo.

Desde la arterial Av. Balta

- Prolongación de la calle Ancash
- Calle Piura
- Avenida 25 de Noviembre.

Desde la Arterial Av. Manuel C de la Torre.

- Av. 28 de Julio

Desde la Arterial Av. Santa Fortunata y Av. Mariano Lino Urquieta en el CPM San Antonio

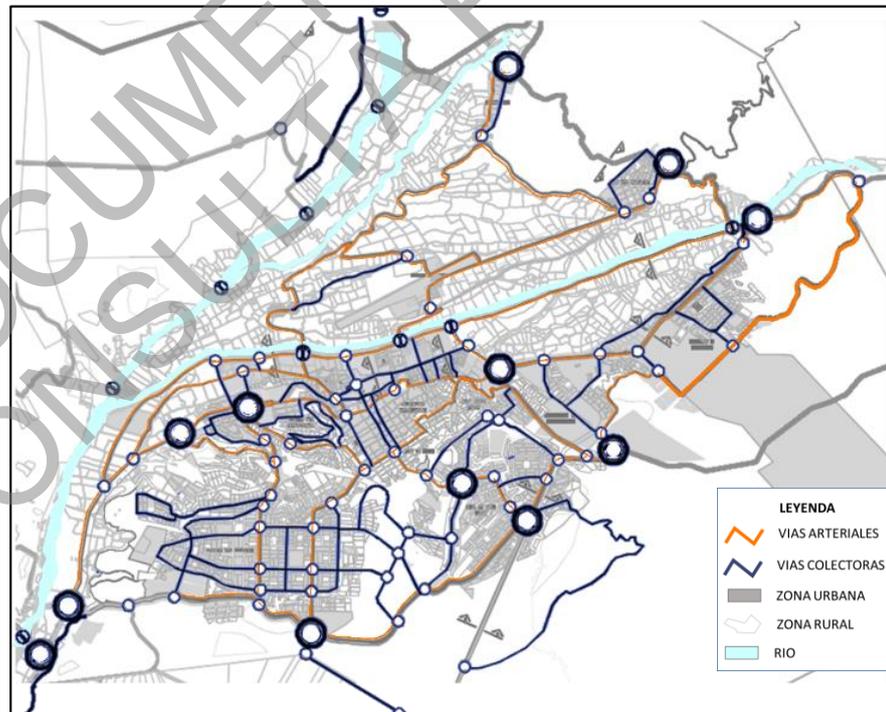
- Avenida San Antonio Norte
- Avenida Amparo Baluarte
- Avenida San Antonio de Padua
- Avenida San Antonio Sur
- Avenida San Antonio Este.

Desde la Arterial Av. Minería en Chen Chen

- Avenida Asociación SITRAMUN N°1

PLANO N° V.2.4

SISTEMA DE VIAS ARTERIALES Y COLECTORAS



Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

b.2. Vías Locales: Son las que interrelacionan las vías locales con las Vías Colectoras, sirven para canalizar el tráfico proveniente de estas, y son complementarias al Sistema Vial Principal. Son parte de los procesos de habilitación urbana de menor jerarquía que complementan la red vial principal canalizando los flujos residenciales de las centralidades en relación a las sub centralidades.

Existen algunas vías principales, que no cuentan con la sección uniforme y adecuada, en muchos de los casos las curvas no cuentan con el radio de giro adecuado.

Las Vías locales primarias: Son las que además de brindar facilidad de acceso a los predios, brindan acceso al equipamiento del sector.

Las Vías locales secundarias: Preferentemente son para uso de vehículos de los vecinos que viven en estos sectores.

C. SISTEMA DE VÍAS ESPECIALES.-

Se componen de vías de diseño especial que priorizan la movilidad urbana a pie que tienen como finalidad la consolidación de actividad turístico-recreacional comercial y cultural. Dentro de esta clasificación se encuentra:

- **Vías Peatonales:** Es importante considerar el diseño urbano que incluya al peatón, considerar la escala humana y reforzar la calidad del diseño de las calles y los espacios públicos.

Los espacios públicos reducen la segregación y exclusión social, reduce la inseguridad, mejora el acceso a las viviendas, mejora las actividades de comercio atrae al turismo.

En la propuesta se considera:

1. La peatonalización de las calles Moquegua y Ayacucho. En la primera etapa se propone las cuadras comprendidas entre la calle Tacna y Arequipa y en la Segunda etapa las cuadras comprendidas entre la calle Ancash y la Calle Libertad.
2. Modificar la sección vial de la vía de interconexión entre la Panamericana y la carretera a Toquepala. Para incluirle una senda peatonal, con sus respectivas áreas verdes y una ciclovía.

- **Vías paisajistas:** Son las vías que recorren el ámbito rural tienen como principal fin afianzar la actividad productiva de los valles, así mismo como valorar el paisaje para desarrollar actividades compatibles como restaurantes turísticos, albergues, zonas recreativas.

Su emplazamiento sobre diferentes recursos que brinden un confort para el desplazamiento de la persona, ejes que formen parte de un sistema de espacios abiertos y/o vías con sección conveniente y tengan un tratamiento especial de su área verde.

En el ámbito rural se han desarrollado proyectos de vías urbanas que tienen por finalidad valorar el paisaje y dar valor a las actividades económicas que se desarrollan, en su entorno.

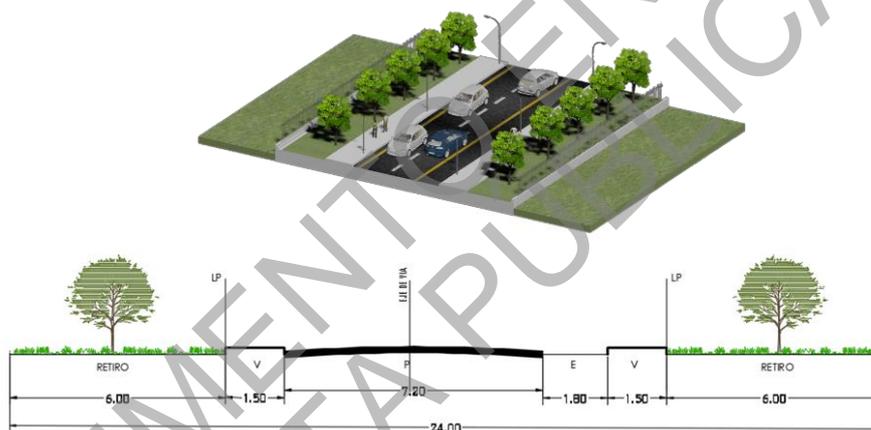
En la Propuesta de Secciones viales que intervengan en su trayectoria lugares paisajistas, se dejara un retiro de 6 metros como mínimo en ambos márgenes para mantenerlos con área verde. Esta franja será intangible no se permitirán edificaciones.

- **Vía productiva turística:** En la trayectoria de esta vía se desarrolla la Ruta del Pisco en el recorrido de esta vía se puede visitar varias bodegas, proyecto complementado con el acceso a las Bodegas de los Valles de Moquegua, Alto la Villa, Los Ángeles, Estuquiña.

También en su trayectoria se desarrolla la Ruta gastronómica en el trayecto la Villa, Los Ángeles - Estuquiña.

La vía de conexión Moquegua los Ángeles Estuquiña tiene características urbanas y rural por lo tanto se deberá realizar un estudio de la vía por tramos. En el Plano Vial se grafican las secciones para el ámbito urbano y rural.

PLANO N° V.2.5 AVENIDA PAISAJISTA MOQUEGUA-LOS ANGELES



Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

Malecón ribereño: El Objetivo de este proyecto es que la ciudad mire el paisaje, para lo cual se dio un tratamiento en el margen izquierdo del río, dotando de parques lineales para que los habitantes puedan disfrutar de su recorrido, se ha convertido en el cordón verde de la ciudad. Todas estas vías se han ejecutado con la finalidad de aprovechar y valorar el paisaje de la ciudad, para que todos los habitantes puedan acceder a espacios recreativos.

En la actualidad por una carencia de reglamentación y control urbano se viene perdiendo el objetivo, alterando el paisaje natural con la construcción en el borde de las propiedades privadas que son de rurales, y pero se vienen parcelando sin tener aprobado el cambio de uso de suelo, de rural a urbano. Así mismo el Malecón ribereño se ha convertido en una vía de evitamiento donde los vehículos sobre todo los de transporte interprovincial discurren a alta velocidad, lo que conlleva a que se vuelvan vías inseguras e intransitables.

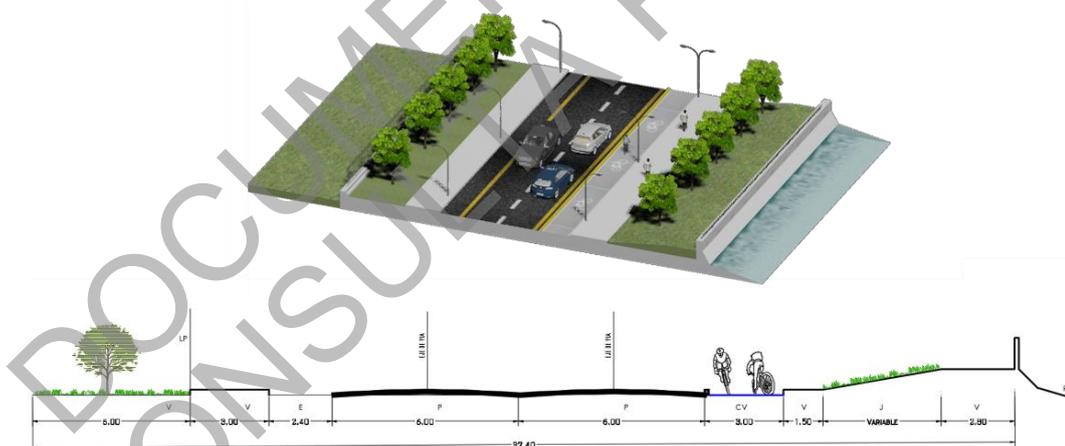
En la propuesta vial del Plan Director Moquegua Samegua 2016-2026 se pretende revertir esta situación promoviendo un reglamento que proteja el paisaje natural dejando una zona de amortiguamiento visual de 6 metros como mínimo de forestación en el borde de las vías; posterior a esta zona de amortiguamiento se podrá proponer usos de carácter recreativo, restaurantes, canchas de gras, recreos.

La presente reglamentación pretende proteger y poner atención en el paisaje, no considerarlas solo como corredores de circulación con baja calidad ambiental, barreras visuales, y contaminación ambiental y sonora.

Se propone los siguientes criterios paisajísticos que nos ayuden a la intervención en zonas frágiles. Se puede aprovechar también estos criterios para la reglamentación de las vías de la zona monumental.

- Considerar un diseño integral con los elementos existentes.
- Intervenir las vías respetando y enriqueciendo los valores naturales y paisajistas del sitio.
- Brindar una adecuada Señalización para facilitar el flujo vehicular y peatonal así como la identificación de lugares que nos permita orientarnos rápidamente.
- Las Secciones Viales de las nuevas vías deben incorporar en su diseño elementos que consideren el Paisaje para mejorar la calidad ambiental.
- La sección propuesta considera el análisis del paisaje, y las visuales que se generen en su trayectoria, las edificaciones existentes en el borde las redes de servicio la iluminación, Arborización, Mobiliario, Señalización.

PLANO N° V.2.6 AVENIDA PAISAJISTA-MALECÓN CORREDOR COMERCIAL



Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

Deberá incorporarse en el diseño de vías urbanas un estudio paisajístico pensando en las personas más que en los vehículos.

- **Ciclovías:** Se refiere al desplazamiento no motorizado de la persona, mediante los espacios canales donde se desplazaran los flujos en bicicleta, en la propuesta Vial estos ejes forman parte en el diseño de las vías de carácter nacional, principal y colectoras.

Las ciclovías se han convertido en una opción de movilidad urbana sostenible, que pretende recuperar el espacio público mediante la promoción del uso de la bicicleta como alternativa de movilidad.

En el diseño de las vías paisajistas existentes en las que no se tiene considerado un carril exclusivo para bicicletas se implementaran de acuerdo a lo que corresponda (Ciclovía, Ciclo carril, Ciclo senda y calzada compartida).

CUADRO N° V.2.4
CLASIFICACIÓN POR TIPO DE INTERVENCIÓN DE LA CICLOVIA

TIPO	CORTE	VOLUMETRÍA
CICLOVIA SEGREGADA EN CALZADA PARTE CENTRAL		
CICLOVIA SEGREGADA EN CALZADA LADO DERECHO		
CICLOVIA SEGREGADA EN BERMA CENTRAL		
CICLOCARRIL		
CICLO AÉREA O CICLO SENDA		

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

D. Secciones viales.-

Las secciones viales de las vías Nacionales, Departamentales, principales, colectoras, ciclovías y locales se encuentran detalladas en el Plano de Secciones Viales de este plan y serán normadas por la Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto.

E. Pavimentación de pistas y veredas.-

Teniendo en consideración que al año 2016 se cuenta con déficit de vías principales y colectoras, respectivamente. El déficit de vías principales y colectoras por consolidar deberá de ser cubierto en el corto plazo, las mismas que se localizan en el área urbana consolidada, para dar un mejor funcionamiento a la ciudad. Complementariamente se consolidarán las vías locales de las áreas centrales de los distritos.

Así también la apertura de vías en el área urbana existente se deberá consolidar para una mayor fluidez y alternativa de tránsito. Además de la construcción de intercambios viales para descongestionar el tránsito.

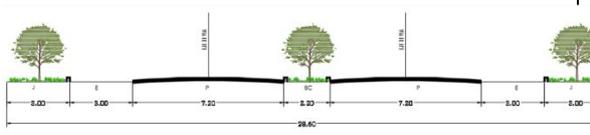
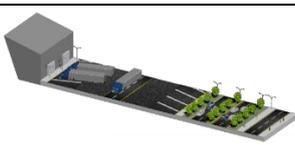
A mediano y largo plazo se deberá construir nuevas vías principales y colectoras, así como se deberá consolidar los diferentes intercambios viales.

5.5.5. Proyectos Viales:

Proyectos Vías de carácter Nacional y regional.- La sobre posición de las Vías Nacionales-Regionales con las Vías urbanas y rurales de la ciudad genera la necesidad de poder proyectar vías de evitamiento para el transporte de carga y transporte masivo. Con ello se busca equilibrar los flujos de las vías internas de la ciudad.

La construcción de este proyecto permitirá una articulación periférica

**CUADRO N° V.2.5
PROYECTOS DE VIAS**

CLASIFICACION	PROYECTO	DESCRIPCION	VOLUMETRIA
PROYECTO VIALES REGIONAL- NACIONAL	Vía de evitamiento Sur	Que se bifurca de la carretera panamericana ruta Moquegua Tacna, a la altura de la Rinconada hasta el trazo proyectado de la Carretera bioceánica Vía de evitamiento desde la Quebrada El Cementerio hasta la Quebrada de Mama Rosa	
	Vía de Evitamiento Norte	Inicia a la Altura del Puente los Ángeles, se superpone con el trazo de la carretera los Ángeles Yacango, para luego proyectarse en el borde superior de la ampliación Agrícola de Huracane hasta empalmar con la carretera Panamericana Ruta Arequipa en el KM 1139.	
	Ampliación de la Carretera panamericana sur	Principal doble vía de ingreso a la ciudad de Moquegua zona oeste de la ciudad, a la altura del Km. 1139 hasta el puente Montalvo.	

<p>PROYECTO DE VIA ARTERIAL</p>	<p>Prolongación de la Calle Los Rosales. Desde el Cuartel Los Ángeles hasta la Carretera Biocéntrica.</p>	<p>Se requiere de una vía que articule las nuevas áreas urbanas que se han desarrollado en Samegua. Al Sur - Oeste de Samegua tenemos Cerrillos, y al Nor – Este El Asentamiento Nuevo Samegua. Ambos espacios urbanos se encuentran separados por el Cuartel Los Ángeles. Se deberá gestionar las autorizaciones que permitan la viabilidad de este proyecto.</p>	
<p>PROYECTO DE VIA COLECTORA</p>	<p>Prolongación de la Avenida San Antonio de Padua en CPM San Antonio hasta la Avenida Asociación SITRAMUN N°1 en Chen Chen</p>	<p>En la actualidad no existe conexión vial desde el CPM de San Antonio con el CPM de Chen Chen debido a la barrera del farallón de los cerros del Siglo que dividen a ambos núcleos urbanos. Generando mayor tiempo de desplazamiento, y oportunidad de compartir el equipamiento de estos sectores.</p> <p>La sección proyectada debe considerar un carril exclusivo para el transporte público así mismo como un tratamiento paisajista que se articulara con miradores en el borde del Farallón del Cerro El Siglo.</p>	
<p>PROYECTO DE VIA COLECTORA</p>	<p>Calle Hernán Turke Podestá. Desde la Prolongación de la Calle Amazonas hasta la Prolongación de la Calle Ancash, y desde esta hasta la Prolongación de la Avenida La Paz</p>	<p>Esta vía es importante para articular el flujo de transporte vehicular y peatonal al equipamiento existente en su recorrido, La Universidad Nacional de Moquegua, la Feria Carrillo, El Centro de Salud El Mercado, así como a La Urbanización Fonavi 3 etapa. De acuerdo al RNC todos los equipamientos citados deben tener en su perímetro vías para poder acceder y evacuar de estos recintos a las personas frente a la activación de un peligro.</p> <p>En la actualidad no se puede asegurar la seguridad física de las personas que residen en este sector, por no tener un acceso rápido para atender una emergencia en el caso de sismos, inundaciones, incendios. Por lo que se hace necesaria su ejecución</p>	<p>CALLE HERNAN TURKE PODESTA</p>



PERÚ

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

PLAN DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE MOQUEGUA – SAMEGUA 2016 -2026



	<p>Prolongación de la Calle N°4, de la Urbanización Los Olivos. Desde la Calle Manuel C de la Torre</p>	<p>El terminal Terrestre genera el incremento del tráfico vehicular, que en la actualidad es canalizado solo por la Vía Arterial Manuel C. de la Torre. La apertura de esta vía permitirá canalizar el tráfico a través de la Avenida la Paz.</p>	
	<p>Vía de interconexión entre la Avenida La Paz y el Malecón Ribereño, colindante al Parque Ecológico.</p>	<p>La distancia existente entre la vía colectora a la altura del Puente el Rayo, y el Pasaje los Olivos no permite una buena fluidez y articulación peatonal y vehicular, se requiere de una vía de interconexión intermedia.</p>	
<p>PROYECTO DE VIA LOCALES</p>	<p>Prolongación de la Calle Tachna en el tramo que corresponde a Calle Miguel Grau hasta la vía proyectada, Hernán Turke Podestá.</p>	<p>La ejecución de este proyecto permitirá mayor fluidez del tráfico vehicular y peatonal desde la Avenida Balta hasta la Calle Hernán Turke Podestá así como de las personas que residen en Fonavi 3era Etapa. Así mismo permitirá la evacuación ante la activación de algún peligro.</p>	

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

DOCUMENTO PÚBLICO CONSULTA PÚBLICA



PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

PLAN DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE
MOQUEGUA – SAMEGUA 2016 -2026



DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

PLANOPROPUESTA VIAL



PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

PLAN DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE
MOQUEGUA – SAMEGUA 2016 -2026



DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

PLANO SECCIONES VIALES

5.5.6. SISTEMA DE TRANSPORTE:

a. Sistema de Transporte Multimodal.-

Se entiende como transporte multimodal al sistema de transporte de por lo menos dos modos de transportes fin de realizar más rápida y eficaz las operaciones de traslado de pasajeros y carga

El transporte multimodal se entiende "...el transporte de carga por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un determinado sitio, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un sitio diferente⁵. De acuerdo a esta definición, el transporte multimodal se caracteriza por ser:

- Una actividad de servicios que consiste en el transporte de carga en virtud de un contrato de transporte entre el Operador de Transporte Multimodal (OTM) y su cliente.
- Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes y que requiere por lo tanto un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas.
- Una actividad internacional en virtud de la cual las mercancías pasan de un país a otro a merced de diversos modos de transporte⁶.

En el Perú el MTC mediante el Decreto Legislativo N° 714, el 7 de Noviembre de 1994 se declara de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías, las mismas que establecen una serie de normas.

b. Componentes del Transporte Multimodal.-

Transporte Terrestre: Moquegua al localizarse sobre los ejes nacionales longitudinales y Transversales en donde se desarrolla el flujo masivo de vehículos de carga pesada y pasajeros, se convierte en una oportunidad desde el enfoque económico y comercial.

- Corredor Logístico 06 (CL 06): Arequipa - Moquegua - Tacna - La Concordia (Frontera con Chile)
- Corredor Logístico 07 (CL 07): Matarani - Ilo - Moquegua - Desaguadero (Frontera con Bolivia)

Transporte Ferroviario: sistema ferroviario y su articulación desde el atlántico pasando por Brasil y Bolivia hasta el puerto de Ilo le dará una dinámica económica en la cual Moquegua tendrá un rol importante en el sistema ferroviario Bioceánico Sur.

- Corredor Ferroviario Bioceánico Central

⁵ Según el Artículo primero del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

⁶ Organización de Naciones Unidas. UNCTAD. Transporte Multimodal y Oportunidades de Comercio 1994. p. 20.

Truck Center y servicios complementarios:

Los Truck Center son recintos cuya función es brindar servicios a los vehículos pesados de transporte de mercancías y a los conductores de los mismos, sin excluir a otros posibles destinatarios. El mencionado recinto puede constituir una unidad en sí mismo o formar parte de una entidad mayor. En el primer caso sería propiamente un Truck Center⁷, truck stop o área de servicio especializada; en el segundo caso sería una plataforma logística, centro de transporte de mercancías o zona de actividades logísticas.

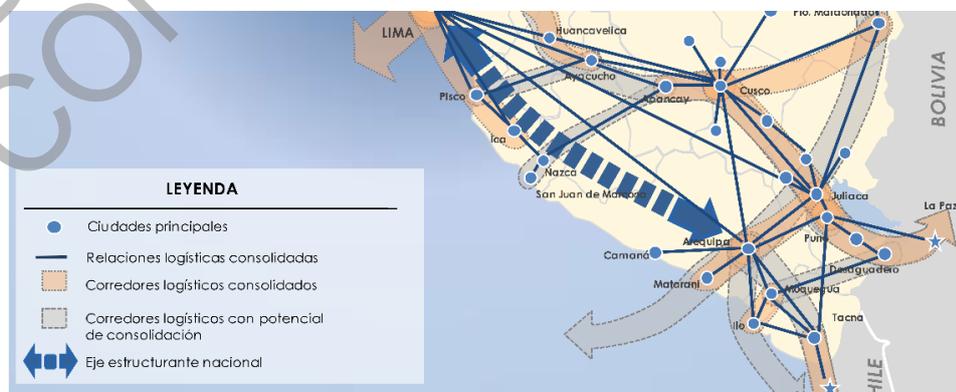
El Plan de los Servicios Logísticos de Transporte que busca estudiar, planificar e implementar una red intermodal y logística sostenible, considerando, entre otras estrategias, el desarrollo de zonas de servicios para los vehículos de transporte terrestre de carga a lo largo de las carreteras principales del país y no se vean en la necesidad de tomar servicios inseguros, informales y sin garantía a lo largo de las carreteras.

**ESQUEMA N° V.2.4
 SERVICIOS CONTEMPLADOS EN UN TRUCK CENTER**

ESTACIÓN DE SERVICIO	RESTAURANTE	TALLERES
<ul style="list-style-type: none"> • Grifo • Tienda de conveniencia • Restaurante* • Lavado y Engrase* 	<ul style="list-style-type: none"> • Cafetería • Self-Service • Menú • Hotel* 	<ul style="list-style-type: none"> • Reparaciones • Mantenimiento • Mecánica rápida • Planchado y Pintura • Neumáticos • Lavado y engrase*
OTROS SERVICIOS	ESTACIONAMIENTO	ÁREA DE NAVES
<ul style="list-style-type: none"> • Oficinas • Locales comerciales 	<ul style="list-style-type: none"> • De abonados • De rotación 	

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

**PLANO N° V.2.7
 SISTEMA DE CORREDORES LOGISTICOS**



Fuente: Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte-MTC, 2011

⁷ Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte-MTC, 2011

c. Sistema de Transporte urbano.-

La finalidad es la obtención de un sistema de transporte eficiente, seguro, de acceso a todas las personas y ambientalmente amigable. Así mismo el sistema de transporte urbano tiene que estar en consonancia con el desarrollo urbano.

El transporte urbano forma parte de la movilidad urbana sostenible, la misma que las conforman:

c.1. Paraderos: El sistema de paraderos y/o estaciones se expresa como un dispositivo de intercambio de pasajero - autobús, que contribuye a un funcionamiento óptimo en el sistema de flujos del transporte público.

Se puede clasificar en 2 tipos de paraderos que son las siguientes:

- *Paradero Básico*, se caracteriza por una infraestructura más simple, compuesta por un poste y su señalética con información referencial, una zona de embarque, conexión de acera y alumbrado público.
- *Paradero de Transito*, Está compuesto por la señalética con información y horarios de transporte, un refugio de estructuras mayor a la de los refugios temporales y con un diseño distinto, asientos, plataforma, nivel de embarque, basurero y alumbrado público.

La localización de los paraderos de transporte urbano tiene que responder y compatibilizar al sistema de transporte propuesto en el Plan maestro de Transportes que rige la sub Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial Mariscal Nieto.

c.2. Terrapuentos: Moquegua al constituirse como ciudad de paso requiere una serie de infraestructura para los diferentes modos de transporte, también sirven como centro de intercambio con otros medio de transporte.

Dado que las terminales también son un lugar de gran tránsito, pueden ser utilizadas como centros administrativos donde se puedan realizar trámites relacionados con la municipalidad o servicios públicos. Esto es bastante conveniente tanto para el sector público como para los usuarios, para ello se clasifico en los siguientes terminales terrestres:

- *Terminal Terrestre de Moquegua:* infraestructura moderna para dotar los servicios de embarque y desembarque de pasajeros para el sistema de *transporte inter departamental, buses con destino a Puno, Cusco, Arequipa, Lima y Tacna.*
- *Terminal Zonal:* terminal zonal para empresas de transportes que brindan los servicios de traslado de pasajeros a los distritos de la zona alta del departamento de Moquegua tales como Torata, Carumas, etc.



c.3. Semaforización: En cuanto a la seguridad vial debemos pensar en primer lugar en la persona (peatones). La localización de semáforos peatonales en intersecciones viales donde solo existan semáforos para vehículos, y en zonas con mucha afluencia peatonal se implementara en intersecciones, los dispositivos sonoros para personas invidentes.

Por otra parte, se deberá cambiar los controladores semafóricos muy antiguos para que puedan soportar varias fases en los ciclos de los semáforos, que permitan una circulación de los vehículos más fluida al atravesar la intersección.

En las zonas centrales de las ciudades y en aquellos ejes viales importantes, se deben instalar sensores de tráfico que permitan identificar las fluctuaciones en la demandas de tráfico a lo largo del día e ir ajustando los tiempos de los semáforos.

Los semáforos son un elemento importante en la infraestructura vial, pero no es el único. En las intersecciones que no se justifique instalar semáforos, deben estar correctamente señalizadas con las señales verticales de prioridad como Pare o Ceda el Paso y sus respectivas pinturas en el pavimento.

c.4. Puentes peatonales: Al localizarte la ciudad de Moquegua sobre carreteras de integración a nivel Macro regional, se requiere la localización e instalación de puentes peatonales en diferentes puntos de la ciudad de Moquegua - Samegua.

Actualmente se cuenta con 1 puente peatonal en Samegua, amerita la localización en diferentes zonas para garantizar la seguridad de la población en su desplazamiento habitual, las mismas que se localizaran:

- Puente Peatonal en el Parque de la juventud (Terminal Terrestre).
- Puente Peatonal en la Av. Balta a la altura del Ovalo Mariátegui
- Puente Peatonal en el CP Chen Chen Avenida S/N N° 01 con la Carretera Binacional
- Puente Peatonal en la Av Simón Bolívar y Calle la Floresta

c.5. Bolsas de estacionamiento urbanos: Se requiere el planteamiento de playas de estacionamiento para vehículos, tanto privados como públicos, más aun si en el área central se cuenta con vías angostas, que condicionan la saturación del transporte masivo.

Toda infraestructura nueva deberá contemplar una bolsa de estacionamientos tales como el Mercado Central, el Centro Civico y otro tipo de infraestructura pública o privada.

c.6. Señalización: Es importante para la orientación de las vías en sus diferentes categorías, para una mejor orientación tanto peatonal como para el transporte urbano, implementarse en las vías nuevas de los CP Chen Chen y San Antonio y nuevas áreas de expansión urbanas.



PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

PLAN DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE
MOQUEGUA – SAMEGUA 2016 -2026



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
MARISCAL NIETO

PLANO SISTEMA TRANSPORTE

DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

d. Sistema de Espacios Públicos.-

Los espacios públicos vienen a conformar el sistema de redes o de conjunto de elementos tales como calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y Terminales Terrestres), áreas comerciales, equipamientos culturales, es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente) que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir, que el espacio público es el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.

Estos espacios públicos asumen el rol de:

- Aportar los canales de comunicación interurbana e intraurbana, estableciendo la relación de conectividad entre el área urbana y su entorno territorial, así como constituyendo el soporte de desplazamiento de un punto a otro de la ciudad.
- Articulador del tejido urbano y proveedor de diversidad del paisaje urbano
- Facilitador del tendido de redes de servicios de infraestructura urbana.
- Espacio de actividades de uso público, inherentes a la calidad de la vida urbana.

Conforman el espacio público urbano, las áreas de esparcimiento, recreación pública y de encuentro social, las vías vehiculares y peatonales, y todos los elementos que en ellos se ubiquen.

Espacios colectivos y Espacios Públicos: La concepción del espacio se caracteriza en que no todo lo territorial es espacio público, “lo público” tiene que ver con las condiciones de propiedad y no únicamente con las condiciones de uso. Así, podemos distinguir, en el territorio, aquellos espacios públicos por propiedad y por uso, de aquellos de propiedad privada, pero públicos en la dimensión del uso, denominados espacios colectivos

“Mucho más y mucho menos que el espacio público. Si limitamos éste al de propiedad administrativa. La riqueza civil y arquitectónica, urbanística y morfológica de una ciudad es la de sus espacios colectivos, la de todos los lugares donde la vida colectiva se desarrolla, se representa y se recuerda. Y, quizás, cada vez más, cada día más, éstos son espacios que no son ni públicos ni privados, sino ambas cosas a la vez. Espacios públicos absorbidos por usos particulares. O espacios privados que adquieren una utilización colectiva⁸.....”

En este sentido, se parte de la acepción del espacio público como el espacio destinado al uso público, es decir accesible a todos para todos, y que por sus condiciones legales son considerados propiedad pública. En todas las comunidades el espacio público se convierte en el sitio de recreación e interacción social por excelencia, es el escenario donde se desarrolla la vida urbana, lugar de relación y de identificación, de manifestaciones políticas, culturales y de expresión comunitaria, por lo tanto de movilidad urbana; es el soporte físico donde se dan todas estas actividades y cuyo fin debe de ser satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales.

⁸ Solá Morales (2010)

El uso del espacio público es concebido como un mecanismo de integración social. No hay integración social sin espacio público, es por tanto, un factor de equilibrio social, referente primario y sustancial de la ciudad, contribuyendo a la competitividad urbana. Al hacer uso del espacio público se transforma la cultura ciudadana y genera la apropiación colectiva.

CUADRO N° V.2.6
DETERMINACION DE ESPACIOS PUBLICOS Y COLECTIVOS

ESPACIO	DOMINIO	INTERACCION SOCIAL	CARACTERISTICAS		
PUBLICO	PUBLICO	CONECTIVIDAD, ENCUENTROS PERMANENCIA TEMPORAL DE LOS PEATONALES	TIPOS	Vías Peatonales	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio público tiene que ser previsto en el desarrollo de nuevas zonas urbanas a lo largo de las vías, el cual forman parte las aceras y áreas verdes. • Espacios urbanos óptimos para la circulación peatonal y de vehículos, permitiendo el acceso al espacio público o privado con el que colindan. • Vías angostas de uso exclusivo para el tránsito peatonal.
				Calles	
				Pasajes	
				Veredas	
PUBLICO	PUBLICO	ENCUENTRO Y RECREACION		Plazas, plazuelas, Plazoletas y Parques urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Áreas verdes
				Parques vecinales	
				Parques de juegos	
				Plataformas deportivas	
COLECTIVO	PUBLICO	Lugares de encuentro y consumo		Locales Comunales	
				Mercados y Centros de abastos	
	PUBLICO (CON ACCESO RESTRINGIDO)	conectividad			Terminal Terrestre
				Instituciones Publicas Gubernamentales	

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

Espacio público para la movilidad urbana: La movilidad y el desplazamiento generan en el espacio público nuevas formas de representación y prácticas culturales (identidad) nuevas formas de territorialidad (pertenencia) y por tanto reconocimiento (integración social) Bajo el entendimiento del espacio público como un elemento esencial para que se produzca la movilidad, debemos diferenciar dos conceptos esenciales lugares y flujos, dentro del contexto donde se producen.

La organización espacial de la ciudad de Moquegua-Samegua conforma un Sistema urbanos articulado mediante espacios colectivos y públicos, que se relacionan, en donde la permanencia y el desplazamiento son dos formas de experimentar el espacio urbano, a través de su uso y significación.



PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

PLAN DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE
MOQUEGUA – SAMEGUA 2016 -2026



DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

PLANO
ESPACIO PUBLICO

5.6. SECTORIZACIÓN Y EQUIPAMIENTO URBANO

5.6.1. Sectorización Urbana:

En la etapa de diagnóstico se determinó la sectorización urbana, la misma que se caracteriza con el grado de homogeneidad espacial en términos de características físicas, socio - culturales, económicas o funcionales y, que está delimitada por factores naturales o artificiales, estando su vocación determinada por su ubicación y el tipo de zonificación.

En la etapa de propuesta se categorizaron las Unidades Territoriales, las mismas que se articulan con los sectores urbanos determinados.

CUADRO N° V.2.7
SECTORIZACION URBANA-UNIDADES TERRITORIALES

SECTORIZACION		Unidades Territoriales (UT)	AREA (Has)
SECTOR URBANO	SUB SECTOR		
SECTOR URBANO I	-	UTN Unidad Territorial Norte	4,255.66
SECTOR URBANO II	Sub sector I	UTE Unidad Territorial Este	4,176.54
	Sub sector II		
	Sub sector III		
	Sub sector IV		
SECTOR URBANO III	-	UTO Unidad Territorial Oeste	6,771.73
SECTOR URBANO IV	-	UTS Unidad Territorial Sur	5,014.53

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

5.6.2. Equipamiento Urbano:

5.6.2.1. Definición:

Conjunto de edificaciones y espacios predominantemente de uso público utilizado para prestar servicios públicos a las personas en los centros poblados y útil para desarrollar actividades humanas complementarias a las de habitación y trabajo. Incluye las zonas de recreación pública, los usos especiales y los servicios públicos complementarios.

En función a las actividades o servicios específicos que corresponden, se clasifican en: *equipamiento de servicio público complementario*, *Usos Especiales*, *comercio* y *Zonas de Recreación Publica*. Aunque existen otras clasificaciones con diferentes niveles de especificidad, se estima que la aquí anotada es la suficientemente amplia como para permitir la inclusión de todos los elementos del equipamiento urbana.

En la ciudad de Moquegua-Samegua tiene una población de 86,975 habitantes proyectada al 2026, la propuesta de equipamientos urbanos tiene como objetivo principal cubrir el déficit en relación a las demandas que se registran según la proyección poblacional

5.6.2.2. Objetivos:

- Mejorar la distribución equitativa y equilibrada de los equipamientos urbanos en cada sector del conglomerado urbano que conforma la ciudad de Moquegua-Samegua.
- Apoyar los programas y proyectos que estén orientados a consolidar y desarrollar las áreas de equipamiento con especial atención en las áreas periurbanas desfavorecidas.
- Garantizar el bien estar social y económico en cuanto al déficit de equipamientos en el ámbito territorial de la ciudad de Moquegua.

5.6.2.3. Tipos de Equipamiento urbano:

Los equipamientos urbanos se clasifican 4 tipos, por su condición de uso son:

CUADRO N° V.2.8
CLASIFICACION DE EQUIPAMIENTO URBANO

DENOMINACIÓN	CÓDIGO	USO	USO ESPECIFICO
Servicios Públicos Complementarios	H	Salud	- Puesto de Salud - Centro de Salud - Hospital General
	E	Educación	- Educación Básica - Educación Superior Tecnológica - Educación superior Universitaria - Educación Superior Post Grado
Usos Especiales	OU	Otros Usos	- Centros culturales - Terminal terrestre - Terminal ferroviario - Complejos deportivos - Estadio - Coliseo - Establecimiento de seguridad - Centros de espectáculos - Plantas de almacenamiento de energía eléctrica - Plantas de tratamiento de agua potable - Planta de tratamiento de agua servidas - Estación de bomberos - Otros.
Comercio	C	Comercio Zonal	- Centro de abastos - Mercado de productores
Zona de Recreación Pública	ZRP	ZRP Activa	- Juegos infantiles - Lozas deportivos múltiples
		ZRP Pasiva	- Plazas y Plazuelas - Parques

Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

5.6.2.4. Criterios para la localización de equipamientos:

La localización de equipamientos en el ámbito territorial urbano está relacionados de acuerdo a circunspecciones físicas, económicas y sociales, condicionando el carácter específico a cada equipamiento.

- **Crecimiento y densidad poblacional en cada sector urbano**, Se definirá los equipamientos tomando en cuenta el crecimiento de la población, la densidad poblacional en cada sector urbano.

- **Radio de influencia de los equipamientos**, El radio de influencia de los equipamientos comprende el alcance del servicio que presta en función al tiempo y costo para su recorrido.
- **Limites naturales y expansión futura**, La precisión de los límites naturales de cada sector urbano para condicionar su expansión futura.
- **Condición su dinámicas económicas**, Deberá favorecerse con equipamiento a los centros urbanos con la finalidad de garantizar su auto sostenibilidad.
- **Localización participativa**, La localización de los equipamientos se estratégica y donde haya disponibilidad de terreno, el tamaño debe ser adecuado debiendo participar los representantes de los barrios y vecinos en la aprobación de la propuesta técnica para la ubicación espacio adecuado a la actividad, número de usuarios que harán uso del equipamiento.
- **Jerarquización y localización**, La localización de los equipamientos debe estar en relación con la jerarquización de sus similares así como con la estructura vial de la ciudad.

5.6.2.5. Propuesta de la distribución de equipamiento urbano:

CUADRO N° V.2.9

DISTRIBUCION DE EQUIPAMIENTOS POR SECTORES

CÓDIGO	USO	USO ESPECIFICO	SECTORIZACION			
			I	II	III	IV
H	Salud	Puesto de Salud		x	x	
		Centro de Salud	x	x		x
		Hospital General		x		
E	Educación	Educación Básica-Inicial	x	x	x	x
		Educación Básica-Primaria	x	x	x	x
		Educación Básica-Secundaria	x	x	x	x
		Educación Superior Tecnológica	x	x		
		Educación superior Universitaria	x	x		
		Superior Post Grado		x		
OU	Otros Usos	Centros culturales	x	x		
		Terminal terrestre zonal		x		
		Terminal terrestre		x		
		Terminal ferroviario			x	
		Complejos deportivos	x	x	x	x
		Estadio	x	x		
		Coliseo		x		
		Establecimiento de seguridad	x	x	x	
		Centros de espectáculos	x	x		
		Plantas de almacenamiento de energía eléctrica				x
		Plantas de tratamiento de agua potable	x	x		
		Planta de tratamiento de agua servidas				x
		Estación de bomberos	x	x	x	x
		Alberge	x	x		
		Cementerio	x	x		
		Camal Municipal				x
C	Comercio Zonal	Centro de abastos	x	x		
		Mercado de productores			x	
ZRP	Zona de Recreación Publica	Juegos infantiles	x	x	x	
		Lozas deportivos múltiples	x	x	x	x
		Plazas y Plazuelas	x	x	x	
		Parques	x	x	x	x



PERÚ

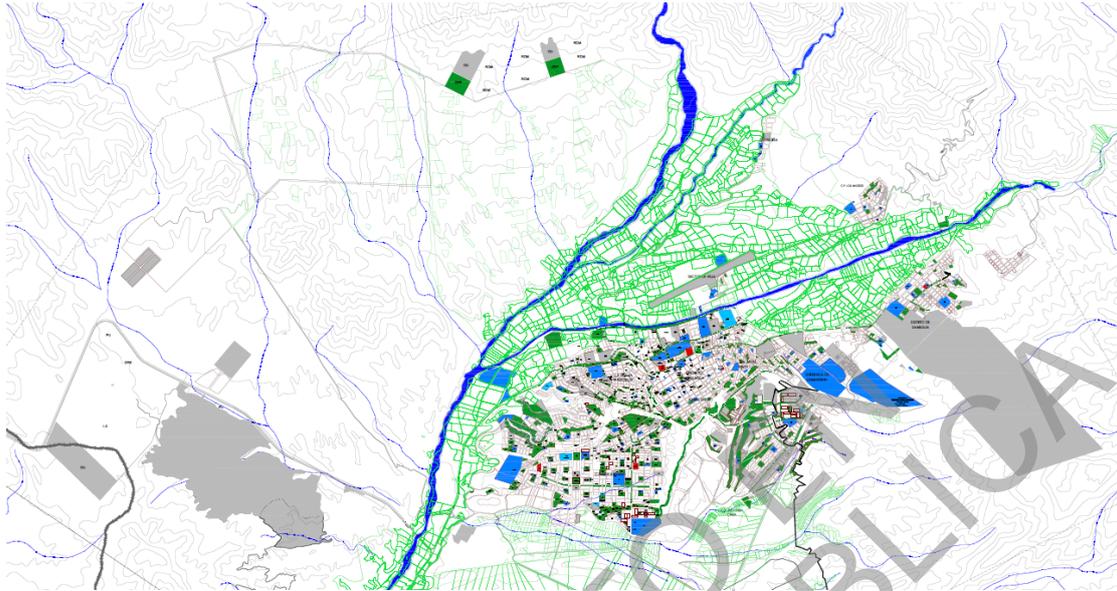
Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

PLAN DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE
MOQUEGUA – SAMEGUA 2016 -2026



PLANO N° V.2.8

LOCALIZACION DE EQUIPAMIENTOS URBANOS EN EL AMBITO URBANO



Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

5.7. DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE INTERVENCIÓN DE PLANES ESPECÍFICOS

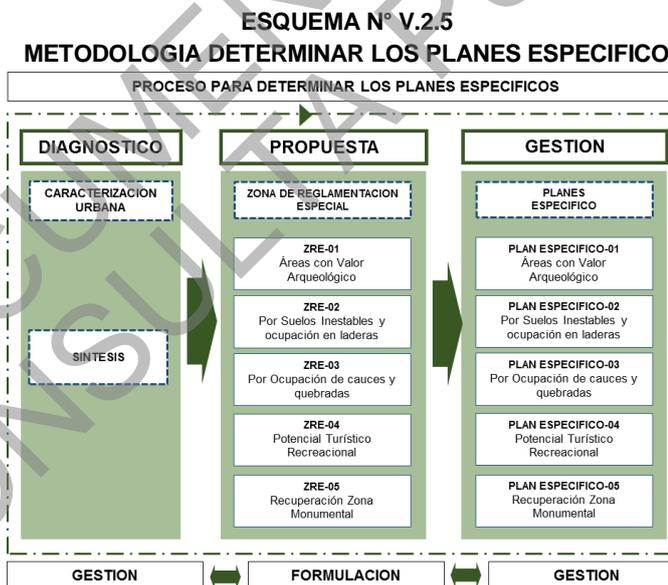
5.7.1. Definición:

El Plan Especifico es el instrumento técnico normativo cuyo objetivo es complementar la planificación urbana de las localidades, facilitando la actuación u operación urbanística, en un área urbana o de expansión urbana, cuyas dimensiones y condiciones, ameriten un tratamiento integral especial.

5.7.2. Metodología:

Los planes específicos son instrumento de planificación y gestión de carácter dinámico y participativo. El esquema metodológico de los Planes específicos se caracteriza por ser un proceso articulado al al proceso de planificación a nivel macro, enmarcado en el Plan de Desarrollo urbano.

En este enfoque, las propuestas del Plan Especifico se constituirán en la síntesis de las políticas de desarrollo de la Ciudad y ellas quedarán expresadas en los Usos del Suelo, la propuesta vial, la expansión urbana; y en el programa de inversiones. Finaliza el proceso con la presentación final al Concejo Municipal para su aprobación, previo período de difusión y evaluación.



Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

5.7.3. Zonas de Intervención:

La intervención de los planes específicos se desarrollara en sectores con las siguientes características:

- Calidad histórica, monumental, cultural y/o arquitectónica.
- Zonas paisajísticas – naturales, de interés turístico y/o de conservación.
- Áreas de recuperación, protección y/o de conservación de áreas naturales.
- Zonas urbanas con niveles de riesgo medio o alto.
- Zonas que ameriten la optimización de las mismas, generando estímulos a los propietarios e inversionistas para facilitar los procesos de desarrollo urbanístico.

5.7.4. Componentes de un Plan Específico:

- La delimitación y características del sector urbano.
- Los objetivos respecto a la optimización del uso del suelo y de la propiedad predial; y, la dotación, ampliación o mejoramiento de los espacios y servicios públicos y la calidad del entorno.
- El tipo de intervención urbana a desarrollar: Habilitación urbana, Renovación Urbana o Reurbanización.
- Los programas y proyectos urbanísticos a ejecutar.
- La propuesta de zonificación y vías.
- Las etapas de desarrollo del Plan, programas de ejecución y de financiamiento.
- El trazado general y características del espacio público y de las vías.
- La ubicación de equipamientos urbanos (educación, salud, recreación).

5.7.5. Determinación de los Planes Específicos:

- **Plan Específico 01 (PE-01): Áreas con Valor Arqueológico**
Corresponde al desarrollo del Plan Específico de áreas con valor arqueológico localizado en el ámbito del Plan de Desarrollo Urbano delimitadas por el Ministerio de Cultura, donde se evidencia la presencia de restos arqueológicos, en la zona se deberán realizar investigaciones especializadas con la finalidad de poner en valor estos restos arqueológicos, por ningún motivo estas áreas deberán ser ocupadas con otro tipo de actividad urbana y se deberá plantear medidas específicas de protección y conservación.
- **Plan Específico 02 (PE-02): Por Suelos Inestables y ocupación en laderas**
Corresponde a la elaboración del Plan específico localizadas en zonas de peligro Alto y Muy alto y en ladera de cerros, por la inestabilidad de sus suelos requiere un tratamiento especial, estas zonas se localizan en la parte alta del CP San Francisco, zonas Norte, Este y Oeste del CP San Antonio, zonas Sur y Oeste del CP Chen Chen, y hacia el Este de Samegua.
- **Plan Específico 03 (PE-03): Por Ocupación de cauces y quebradas**
Corresponden a la elaboración del Plan específico localizadas a la ocupación de los suelos en zonas de alto peligro por activación de quebradas e inundación, ya sea por actividades residenciales, pecuarias, agrícolas, etc.
- **Plan Específico 04 (PE-04): Potencial Turístico Recreacional**
Corresponden a la elaboración de los Planes específicos para la revaloración de la zona con valor turístico recreacional localizadas en el sector de OMO, por su emplazamiento deberá de desarrollarse un tratamiento especial con fines turísticos y de servicios.
- **Plan Específico 05 (PE-05): Recuperación de la Zona Monumental**
La elaboración del Plan Específico para la recuperación y puesta en valor de la Zona Monumental de la ciudad de Moquegua que según Resolución Suprema N° 2900 del 28 de Diciembre de 1972, y es complementada con la Resolución Jefatural N° 523-88-INC de fecha 06 de Septiembre de 1988.
La formulación del Plan Maestro de la Zona Monumental forma parte importante del Plan Específico, en coordinación con el Ministerio de Cultura.



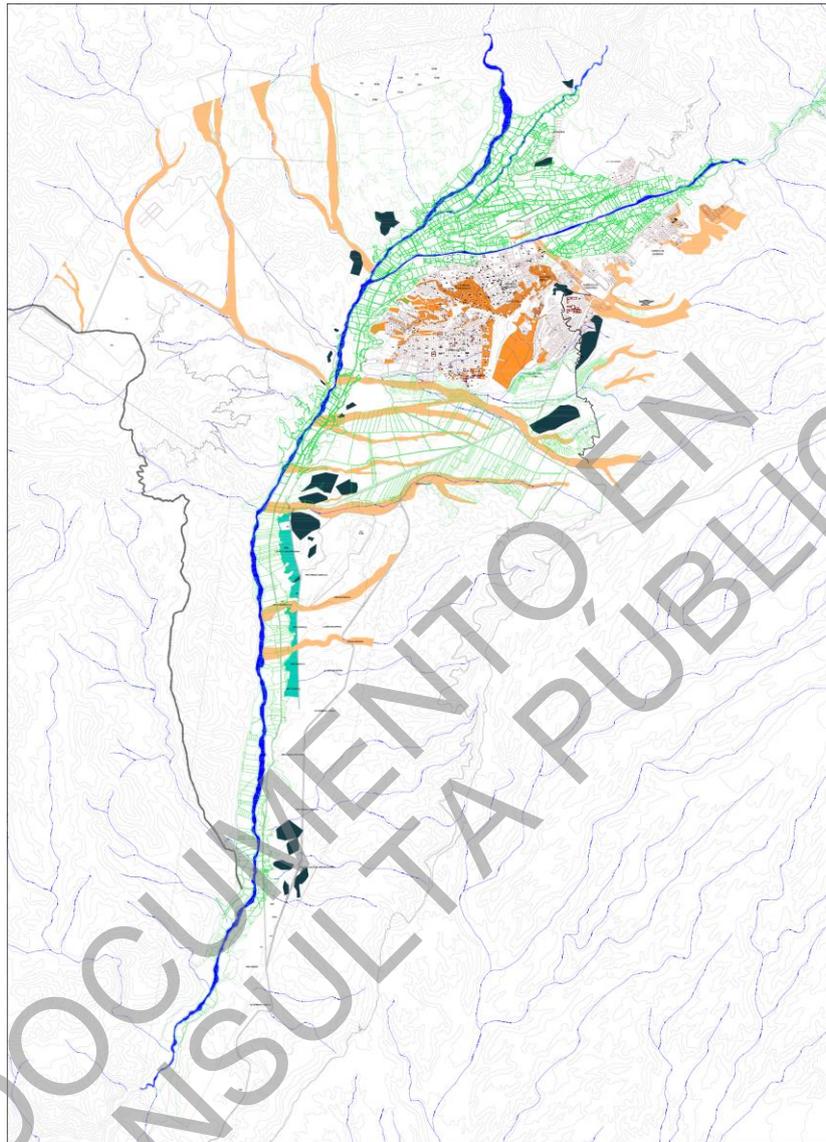
PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

PLAN DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE
MOQUEGUA – SAMEGUA 2016 -2026



PLANO N° V.2.9
LOCALIZACION DE LOS PLANES ESPECÍFICO



Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

5.8. PROPUESTA DE PUESTA EN VALOR DE LA ZONA MONUMENTAL

5.8.1. Objetivos:

- Recuperar los espacios y la arquitectura de mayor significación histórica y cultural en el aprovechamiento de sus recursos patrimoniales, como factores de identidad y unidad cultural, pero también como oferta turística para la generación de empleo y dinamización económica.
- Realzar el valor cultural de la zona monumental y ponerla al alcance de la población para su valoración como parte de su propia identidad y de identidad nacional.
- Fomentar una actividad permanente de rescate y conservación del patrimonio que permita la valoración de los bienes culturales, arquitectónicos y urbanísticos.

5.8.2. Descripción de la propuesta:

Consiste en priorizar la recuperación de la Zona Monumental a través de un conjunto de acciones que permita la renovación y articulación de los espacios urbanos monumentales principales, propuesta que incluye el saneamiento físico legal y la formulación de un “Plan Maestro de la Zona Monumental” que contenga programas de restauración, rehabilitación, construcción de obras nuevas, financiamiento, recuperación de perfiles de calles y propuesta de gestión concertada.

A. Patronato de Moquegua.-

Objetivos.

- Generar conciencia en la ciudadanía sobre los valores histórico - culturales de la ciudad de Moquegua.
- Interesar a las autoridades, inversionistas y empresarios, en la importancia de recuperar la Zona Monumental para fortalecer el desarrollo del Turismo en Moquegua.
- Elaborar dispositivos, normas, convenios, y alianzas estratégicas, que permitan mejorar el ordenamiento urbano, preservar su patrimonio y viabilizar proyectos que posibiliten la puesta en valor del patrimonio monumental.
- Gestionar ante entidades Gubernamentales y Ediles, los incentivos que estimulen las intervenciones de los inversionistas privados.
- Promover el turismo en Moquegua.
- Obtener fondos para financiamiento del Plan.

Integrantes del Patronato.-

Instituciones Públicas y Privadas comprometidas con la preservación y puesta en valor de la Zona Monumental.

B. Actualización del Inventario del Patrimonio Monumental.-

b.1. Objetivo

Realizar el nuevo inventario de los predios existentes que forman parte de la Zona Monumental de Moquegua, en el aspecto Físico referente a ubicación de lote, Área, Perímetro, Medidas Perimétricas, ángulos, etc., y en el aspecto Legal en lo referente a Modificación de Escrituras Públicas, Regularización de subdivisiones, regularización de Prescripción Adquisitiva de Dominio, etc., que permita a los propietarios poder acceder a créditos para construcción e implementación de actividades económicas.

b.2. Acciones:

Diagnóstico Físico Legal

Recopilación de información sobre el estado legal de la propiedad, de las Instituciones correspondientes como son:

- Municipalidad. (Registro de autovalúos y datos de catastro).
- Ministerio de Cultura

Catastro

- Elaboración del Plano Catastral del sector, que contenga, levantamiento de Calles, secciones viales, Lotes, curvas de nivel, etc.
- Determinación del uso del predio, para determinar lotes de vivienda, de equipamiento educativo, de salud, recreacional, y otros usos.
- Levantamiento de Fichas por predio, consignando datos físicos y legales.

Verificación

Etapa en la cual se efectuará el contraste entre la información legal recabada y el catastro realizado, determinándose acciones específicas para cada caso, en base a la normatividad técnica - legal existente.

Validación como bien con Valor Monumental

b.1. Instituciones Responsables

Ministerio de Cultura, la Municipalidad Provincial.

C. Recuperación de espacios públicos (plazas, plazuela y calles), generando el circuito turístico peatonal ayacucho – Moquegua.-

c.1. Objetivo

Recuperar los espacios públicos principales de mayor significación histórica y cultural de la Zona Monumental de Moquegua, que por sus características de proporción, escala, ambientación y legado histórico poseen valor urbanístico de conjunto, debiendo ser rehabilitados y conservados, con el objeto de motivar el efecto multiplicador de esta acción en la revitalización de los inmuebles arquitectónicos inmediatos, complementando así las acciones de recuperación y puesta en valor de los mismos.

c.2. Descripción

Propuesta de peatonalización de las calles Moquegua y Ayacucho, en las cuadras comprendidas entre la calle Arequipa y la calle Libertad, consistente en la demolición de pistas y veredas existentes, retiro de postes y cablería aérea, revisión de instalaciones de agua y desagüe, propuestas de pisos y mobiliario urbano, e instalación de las cablerías de luz y teléfono, subterráneos.

Esta peatonalización permitirá lograr que la calle como espacio exterior a la arquitectura deje de ser tal y se convierta en espacio interior a la arquitectura que lo define, que deje de ser un espacio longitudinal cuya percepción esta acentuada por la disposición de las veredas y la calzada vehicular, y se convierta en un espacio urbano recorrible que permita detenerse y no verse obligado a desplazarse con rapidez, sino a desplazarse al ritmo que corresponde cuando se ven las vitrinas de las tiendas.

Así, los postes, bancas, depósitos de basura, teléfonos, y utilización de la vegetación en jardineras, deben formar grupos que marquen el ritmo al espacio en forma alternada, el tratamiento del piso debe contribuir a este efecto.

Si bien es una vía peatonal se debe prever la posibilidad de acceso vehicular para mantenimiento, provisión y emergencias, dejando una sección de 3.00 m. libre de mobiliario urbano a todo lo largo.

Es importante incluir sistema contra incendios, grifos de riego para limpieza, sumideros para evacuación de aguas pluviales y un sistema de semaforización peatonal vehicular en las esquinas, ya que las calles transversales mantendrán su condición de vías vehiculares.

c.3. Acciones

- Gestionar ante entidades Gubernamentales y Ediles, los fondos necesarios para el financiamiento del Proyecto.
- Convocar a un Concurso Arquitectónico para la elaboración del Proyecto.
- Convocar a un Concurso Público para la ejecución de la obra.
- Gestionar un Presupuesto Municipal para el mantenimiento del espacio urbano logrado.
- Contratar los servicios de un especialista para que efectúe un estudio y una propuesta del reordenamiento del tránsito vehicular en el sector.

c.4. Instituciones Responsables

- Patronato de Moquegua.
- Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto.
- Ministerio de Cultura

D. Promoción de actividades económicamente productivas.-

d.1. Objetivo

Incentivar la promoción de actividades de carácter turístico, culturales, comerciales y artesanales en inmuebles Monumentales y de Valor Monumental, preferentemente en el Circuito Turístico Peatonal Ayacucho - Moquegua, a fin de dotar a la ciudad de condiciones mínimas para la reactivación de su economía y revitalización del sector.

d.2. Actividades Posibles

- Restaurantes, Chifas, Comidas al paso.
- Cafeterías, Salones de Té.
- Heladerías, pastelerías, juguerías.
- Bares, Licorerías.
- Tiendas de Artesanía, Souvenirs.
- Bancos, Agencias, Cajas de Ahorro, Mutuales, Financieras.
- Hotel, Hostal, Casa de Huéspedes.
- Servicios de Publicidad, computación, teléfono, fax, radio y correo.
- Agencias turísticas, de viajes, de venta de pasajes.
- Farmacias, Librerías, Florerías.
- Bibliotecas, Museos, Galerías de Fotos.
- Cines, Teatros.
- Peñas, Discotecas, Video Pubs, salones de Baile.
- Tragamonedas, Bingos, Salas de Billar, Video Juegos.
- Edificios de Estacionamiento.

d.3. Acciones

- Identificación de inmuebles Monumentales que reúnan las características de infraestructura adecuadas para albergar actividades comerciales, turísticas y culturales.
- Otorgar incentivos a los propietarios que deseen incorporarse al proyecto, estos incentivos pueden ser tributarios, de reconocimiento y de financiamiento promocional con bajos intereses.
- Elaboración de una cartilla turística, que permita promocionar el Circuito "Zona Monumental de Moquegua".
- Incorporar el circuito en la Zona Monumental a los programas turísticos de Moquegua.

E. Formación de Escuelas-Taller en técnicas constructivas y actividades tradicionales⁹.-

e.1. Objetivos

Lograr el rescate y apropiación comunitaria de espacios públicos icónicos, la generación de empleo a través de la capacitación de jóvenes en técnicas constructivas tradicionales y servicios turísticos, así como poner al servicio

⁹ Este es un Proyecto propuesto por el Instituto Nacional de Cultura de Moquegua, con Asesoramiento del Arq. Ciro Caraballo Perichi Consultor de la UNESCO

comunitario y del turismo los importantes ejemplos de la actividad productiva de los valles a través de los siglos. El rescate de la autoestima se fundamenta así en una reactivación económica que tiene al patrimonio cultural y tecnológico como palanca básica de desarrollo.

e.2. Descripción

- **Desarrollo del potencial turístico y proceso de concientización y valoración patrimonial**

A través de programas de difusión, apoyo social e institucional a través de grupos de actores organizados de la comunidad, busca revertir los procesos de baja autoestima ocasionado por el fuerte impacto del sismo, y la pérdida de aprecio por la arquitectura patrimonial como opción de desarrollo. El componente prestará especial atención a las actividades con jóvenes y niños en edad escolar, así como a la edición de micros radiales que fomenten la valorización de la herencia tecnológica y que explique su adecuado comportamiento sísmico.

Acciones:

Diseño y puesta en marcha de programas de visitas guiadas para estudiantes; cuyas edades fluctúen entre los 9-14.

Programas de visita destinados a la población en general.

Elaboración de cuadernillos informativos que se consideren en la curricula educativa; para afianzar en niños y adolescentes; el conocimiento por el valor de los recurso naturales, tecnológicos y monumentales con que cuenta el departamento, haciendo énfasis en su potencial como palanca de desarrollo económico.

Organizar y promover actividades recreativas con la población en general para que conozcan mejor su ciudad; mediante dinámicas de interrelación.

- **Capacitación en las técnicas constructivas y actividades tradicionales**

Permite la generación de puestos de trabajo, así como la intervención de los espacios urbanos e edificaciones establecidas en los circuitos, con participación de INC Regional. Tiene como objeto inmediato insertar a los jóvenes en el trabajo productivo y formar mano de obra capacitada para la reparación y mantenimiento de la arquitectura tradicional, inexistente actualmente en la ciudad y con una importante demanda permanente.

Con apoyo de las instituciones públicas, la municipalidad y los privados, este programa se dará especial énfasis a la atención de las áreas identificadas en el circuito turístico.

Acciones:

Formación de 150 jóvenes en dos años en las siguientes áreas: trabajo en quincha; trabajo en adobe; albañilería en general: electricidad; carpintería; gasfitería; Restauración preventiva de bienes muebles; preparación y edición de cuadernillos de conservación preventiva de estructuras en técnicas tradicionales destinados a los propietarios de este tipo de edificaciones.

- **Capacitación En Servicios Turísticos**

Turismo receptivo y servicios de atención a los visitantes, conjuntamente con las organizaciones de turismo locales, privadas y públicas. Busca la capacitación de jóvenes en servicios turísticos relacionados con la utilización del patrimonio como atractivo. Igualmente busca actualizar al personal ya relacionado con servicios turísticos en lo referente al potencial del patrimonio regional.

Acciones:

Formación de 25 jóvenes en guías turísticos de espacios y bienes patrimoniales.

Actualización de 60 personas y funcionarios que prestan sus servicios en programas relacionados con el patrimonio y el turismo.

Promoción del patrimonio departamental, como atractivo turístico regional, con especial énfasis de las rutas establecidas.

- **Apoyo para el establecimiento de servicios de atención turístico e interpretación en las rutas establecidas.**

Busca reactivar edificaciones patrimoniales puntuales, con apoyo del municipio y la empresa privada, a fin de conformar núcleos de servicio a lo largo del recorrido urbano. Especial atención tendrán los espacios destinados a servicios de la tercera edad, los niños y las mujeres. Igualmente podrán establecerse acuerdos con propietarios privados para dar las facilidades de establecimiento de cafés, restaurantes y otros servicios que posibiliten a mediano plazo cubrir la inversión que ha demandado y pueda ser auto sostenible.

Actividades:

Redacción de artículos de prensa donde se difundan los procesos de reconstrucción de los atractivos de Moquegua y su puesta en servicio turístico.

Elaboración guías turísticas, folletos informativos, trípticos, afiches de los circuitos previstos.

Diseño y ubicación de señales y lectores que faciliten el disfrute del patrimonio en calles y edificios de interés.

F. Revitalización de viviendas Urbanas Monumentales.-

Objetivo:

Rehabilitar inmuebles para el uso adecuado de vivienda, revalorando su condición de patrimonio permitiendo mejorar la calidad de vida de sus habitantes, posibilitando el desarrollo de actividades económicas compatibles al uso residencial.

Descripción:

Reglamento de Uso Residencial y de la Promoción de la Vivienda tipo mojinete, característico de Moquegua localizada dentro de la Zona Monumental.

Incentivos para la inversión en la rehabilitación de la vivienda en la ZM, por los bajos recursos económicos y la precariedad de las condiciones de habitabilidad y confort, se establecerá un conjunto de medidas tributarias, presupuestarias y financieras a través de la exoneración de impuestos y/o la ley del fomento para la inversión en Conjuntos Monumentales (Créditos flexibles, Tasas de Interés preferente, Partidas Presupuestales especiales para subvención, Ampliación de montos de crédito en programas de vivienda).

Gestión de financiamiento con el sector privado y público, tiene que desarrollarse desde una óptica integral de rehabilitación de la vivienda, de forma tal que permita el mejoramiento físico y la reinserción social e inmobiliaria a la dinámica urbana actual, mediante a la participación del sector empresarial privado y la conciencia de invertir en inmuebles de valor patrimonial.

Acciones:

Mejoramiento de Calzadas, Veredas y Mobiliario Urbano propias de una Zona Monumental.

Mejoramiento del Tratamiento de Fachadas.

G. Movilidad Urbana en la Zona Monumental:

Objetivo:

Mejorar las condiciones de desplazamiento en la Zona Monumental para el peatón y la promoción de un equilibrio en los modos de transporte, así permitirá ofertar de mejor manera las cualidades monumentales en un ambiente agradable, descontaminado, así se armonice con la calidad urbana y ambiental.

Descripción:

Consolidar la peatonalización de las vías Jr. Moquegua y Ayacucho, con las características propias de la ZM y así consolidar la actividad turístico-recreacional comercial y cultural.

Acciones:

Tratamiento de vías y espacios públicos

Señalización y educación ciudadana

Reglamento de uso.

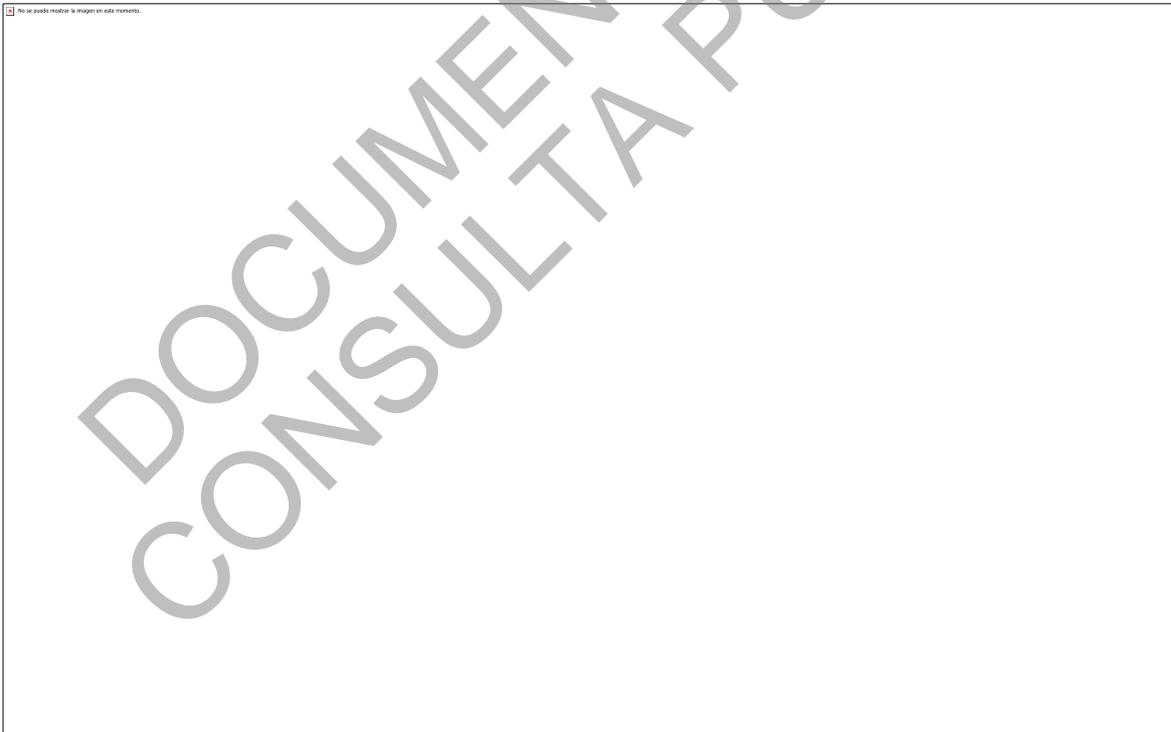
5.8.3. Puesta en valor de la Zona Monumental

De los bienes declarados por el Ministerio de Cultura, de los 51 inmuebles que existen al 2017 declarados como inmuebles con Valor Monumental al 2017, 18 se tiene que realizar un mantenimiento, 17 tiene que restaurarse y 9 realizar un puesta en valor, 6 realizar una reconstrucción y 1 en renovación, estas propuestas se realizaron según el grado de conservación de los inmuebles.

Asi mismo de los bienes declarados como Monumentos, 33 tienen la característica de perder la categoría de inmuebles con valor Monumental, ya sea por construcción nueva y/o por la pérdida total de por encontrarse en ruinas, esto lo definirá el Plan Maestro de la Zona Monumental.

También se categorizaron inmuebles que no tiene la declaración como inmueble monumental, pero tienen un valor Arquitectónico por sus características, dentro de la Zona Monumental son 121 inmuebles de las cuales 22 se tiene que realizar un mantenimiento, 33 una restauración, 22 realizar una puesta en valor 9 en reconstrucción y 8 en renovación, gran parte de estos inmuebles son de propiedad particular.

PLANO N° V.3.10 RECUPERACION DE LA ZONA MONUMENTAL



Elaboración: Equipo Técnico PDU Moquegua Samegua

DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

PLANO N°
ZONA MONUMENTAL

5.9. MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DEL RIESGO Y DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE:

5.9.1. Propuesta de Unidades de ordenamiento ambiental:

El Ordenamiento Ambiental es un componente fundamental e indisociable del ordenamiento territorial. Debe brindar a éste una síntesis de la estructura y dinámica de los ecosistemas, una valoración de los principales conflictos o potencialidades y propuestas de alternativas de usos, actividades y programas, con criterios claros de localización y previniendo los conflictos ambientales que se puedan generar en el futuro (Andrade 1,996).

Asimismo, el ordenamiento ambiental es un conjunto de acciones instrumentales de la política ambiental y se constituye en la herramienta fundamental para la planificación y la gestión del ambiente nacional, regional y local, tendiente a garantizar la renovabilidad del capital natural, prevenir el deterioro de los ecosistemas, proteger la biodiversidad y la diversidad cultural y fortalecer y consolidar la presencia internacional del país de acuerdo con las prioridades e intereses nacionales (Ministerio del Medio Ambiente de Colombia 1,998b)

Unidad Ambiental es el ambiente definido por un espacio territorial homogéneo con elementos y procesos sistémicos naturales y antrópicos, y la presencia de una comunidad socio - económica especializada.

Unidad de Ordenamiento Ambiental (UOA) es la unidad de planificación ambiental cuya finalidad es establecer medidas de manejo ambiental de los ámbitos antrópicos del área de influencia, regulando las actividades humanas y los usos del suelo, conservando el potencial natural y sus factores ambientales, minimizando efectos adversos, satisfaciendo necesidades recreacionales y culturales, y preservando sus recursos naturales.

De acuerdo con estas definiciones se plantean las siguientes UOA:

a. UOA-1: RÍOS Y QUEBRADAS SECAS Y SU FAJA MARGINAL:

Se encuentran definiendo la línea de vida y está integrado por la red hidrográfica:

- (01) Rio Moquegua
- (02) Rio Estuquiña
- (03) Rio Huaracane

Los que se juntan en el cerro Trapiche cerca de Montalvo definiendo al rio Moquegua, según la Ley de Recursos Hídricos N° 29338 indica que los cauces o álveos, lechos y riberas de los cuerpos de agua, incluyendo las playas, bajiales en el caso de la Amazonia, así como la vegetación de protección, asimismo las faja marginales son considerados como un bien natural asociado al agua.

Las Quebradas secas son los afluentes circunstanciales que desembocan en las riberas de los ríos entre las más importantes son las de San Antonio (Montalvo), Cementerio, Mama Rosa, El Mono, Guaneros, etc.

Los ríos de la zona de estudio, como en todo el Perú se encuentran en épocas de lluvias a estar sometidos a un incremento significativo del caudal además de encontrarse expuestos a recibir efluentes contaminados durante todo el tiempo, sufrir invasiones a su cauce normal, asimismo a ser usados para proveer agregados así como escombreras y botaderos de residuos sólidos.

Es por lo tanto necesario, se defina de manera clara y con señalización el río y su faja marginal de acuerdo con la ALA y además se deberá elaborar reglamentación especial en la que se defina los lugares para Extracción de agregados, Escombreras y Relleno Sanitario.

b. UOA 02: EL VALLE:

Se encuentra constituido por:

- **(04) El Valle Viejo I:**

Definido por los ríos Moquegua, Estuquiña y Huaracane ámbito que no estuvo en el área de riego por las aguas servidas, es decir aguas arriba de las Lagunas de Oxidación de Yaracachi es la zona en la que se encuentra expuesta a la erosión del río en épocas de verano, encontrándose en esta área los límites con la ciudad.

Es necesario indicar que debe realizarse un estudio integral para proteger las riberas de río iniciando como primera etapa y con prioridad la zona urbana desde el Puente Tucumán en Samegua y el Puente el rayo en una primera etapa y continuar con esta defensa rivereña de acuerdo al establecimiento de prioridades

- **(05) El Valle Viejo II:**

Se encuentra definido por el río Moquegua, en el área que se ubica en el ámbito de riego por las aguas servidas, es decir aguas abajo de las Lagunas de Oxidación de Yaracachi, Locumbilla y San Antonio, en esta zona también se observa en la zona de Omo y Santa Rosa un proceso de salinización.

El vertimiento de aguas residuales proveniente de las pozas de que en la actualidad colectan parcialmente las aguas residuales provenientes de las ciudades de Moquegua y Samegua por la insuficiente capacidad del PTAR OMO y la aparición de una napa freática salinizada en el Sector Santa Rosa son temas urgentes que deben ser abordados con dos proyectos emblemáticos el primero el estudio de impacto ambiental en el suelo del Valle Viejo II y un Programa de Recuperación de suelos que han estado expuestos a las aguas servidas y a la salinización.



Se debe proyectar de manera urgente la ampliación del PTAR Omo y elaborar un Plan de Cierre de las Lagunas de Oxidación y simultáneamente un Plan de Recuperación del Valle.

- **(06) Ampliación agrícola de San Antonio:**

Se encuentra definida por el área agrícola nueva, ubicada en la quebrada de San Antonio y aguas abajo del canal Pasto Grande hasta el Valle Viejo II, esta zona a pesar de ser nueva, surge del establecimiento de las Lagunas de oxidación de San Antonio y desde su nacimiento en el 2000 ha estado expuesta a riego por aguas servidas, también presenta el mayor relleno de desmontes y/o escombros de construcción sobre su cauce en la parte cercana a Montalvo, formado un dique el mismo que debe de ser estudiado y restablecer su cauce original con primerísima prioridad.

- **(07) Ampliación agrícola El Porvenir:**

Se encuentra definida por el área agrícola nueva ubicada en las faldas del cerro Huaracane hasta la vía Panamericana que lleva Arequipa, zona de reciente maduración y que tiene vocación agrícola, en el que se proyectan zonas de desarrollo urbano y áreas de esparcimiento.

- **(08) Ampliación agrícola Los Espejos:**

Se encuentra definida por el área agrícola nueva ubicada en el fin del valle hasta el inicio de las Pampas de Hospicio, zona de reciente instauración que se encuentra en pleno desarrollo

- **(09) Área Urbana de Los Ángeles:**

Se encuentra definida por el área urbana actual del CPM de Los Ángeles, en las que aproximadamente 20 casas se encuentran expuestas a la activación de quebradas

- **(10) Área de Ampliación Urbana de Los Ángeles:**

Se encuentra definida por los terrenos eriazos al norte del área contigua del Área Urbana de Los Ángeles.

- **(11) Área Urbana de Estuquiña:**

Se encuentra definida por el área urbana de la zona de Estuquiña, algunas viviendas se encuentran cercanas al cauce de quebradas secas y se han construido en el cauce de las quebradas secas el Estadio de Estuquiña, infraestructura que debe ser identificado en un estudio específico y que contemple una solución adecuada.

- **(12) Ampliación agrícola Estuquiña:**

Se encuentra definida por el área agrícola nueva proyectada por el Proyecto Pasto Grande.

- **(13) Zona Arqueológica de Estuquiña:**

Constituido por la zona con vestigios arqueológico el Gestilar.

c. UOA 03: ZONA URBANA:

Se encuentra definida por:

- **(14) Ciudad de Samegua:**

Está constituida por los grupos de asentamientos que se encuentran consolidados y en proceso de consolidación del sector urbano de la ciudad de Samegua, en estos sectores los problemas ambientales están asociados a la existencia de agua potable, al manejo de residuos sólidos urbanos y al manejo de escombros en algunos lugares.

En la población que se localiza en el límite de las zonas urbanas es un problema el saneamiento básico de la población, donde es deficiente o no existen los servicios de abastecimiento de agua, la red de alcantarillado y de limpieza pública.

- **(15) Zona de Industria Liviana:**

Se ha considerado el desarrollo de una zona industrial liviana en la parte posterior del Cuartel de Samegua previas a las gestiones de la Municipalidad Distrital de Samegua con las autoridades del Ministerio de Defensa, considerando que el desarrollo de esta zona industrial liviana dinamizaría la economía de Samegua.

- **(16) CPM San Francisco:**

Está constituida por los grupos de asentamientos que se encuentran consolidados y en proceso de consolidación del sector urbano de la ciudad de Moquegua y se encuentran aglutinados en el CPM San Francisco, en estos sectores los problemas ambientales están asociados a la existencia de servicios de agua potable, alcantarillado y en algunos sectores al manejo de residuos sólidos urbanos y al manejo de escombros.

- **(17) Ciudad Moquegua:**

Está constituida por la Zona Monumental, que es el centro de la ciudad alrededor del que giran las actividades económicas y sociales más importantes, produciéndose un inevitable centralismo local, que congestiona el centro de la ciudad, manifestándose evidente contaminación del aire, turgurización, tránsito lento.

La ciudad se encuentra limitada por el valle, el distrito de Samegua, los CPMs Los Ángeles, Chen Chen, San Francisco y San Antonio.

- **(18) CPM Chen Chen:**

Está constituida por los grupos de asentamientos que se encuentran consolidados y en proceso de consolidación del sector urbano de Chen Chen y se encuentran aglutinados en el CPM Chen Chen, en estos sectores los problemas ambientales están asociados a la existencia de servicios de agua potable, alcantarillado y en algunos sectores al manejo de residuos sólidos urbanos y al manejo de escombros por ocupación informal del terreno, afectando áreas de valor arqueológico.

- **(19) CPM San Antonio:**

Está constituida por los grupos de asentamientos que se encuentran consolidados y en proceso de consolidación del sector urbano del CPM de San Antonio, en estos sectores los problemas ambientales están asociados a la existencia de servicios de agua potable, alcantarillado y en algunos sectores al manejo de residuos sólidos urbanos y al manejo de escombros por ocupación informal del terreno.

- **(20) Zona Arqueológica:**

Se encuentra constituido por los geógrafos de Chen Chen y cerro blanco, con la finalidad de preservar y garantizar la puesta en valor de estos vestigios arqueológicos.

d. **UOA 04: PARQUE ZONAL OMO:**

Se encuentra definida por:

- **(21) PTAR:**

Es la Zona donde se encuentra la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales, de las ciudades de Moquegua y Samegua, en la que se considera el área que actualmente ocupa y una zona adicional para la ampliación de sus operaciones para cubrir la brecha actual de atención y atender la expansión urbana de su influencia.

- **(22) ZONA ARQUEOLOGICA:**

Se localizan las zonas arqueológicas de la ciudadela de OMO, con la finalidad de preservar y garantizar la puesta en valor de estos vestigios arqueológicos.

- **(23) ZONA DE DISCIPACION ECOLOGICA:**

Está considerado un anillo alrededor del PTAR, destinado a forestación, que permitirá la discipación ecológica de la zona.

- **(24) ZONA TURISTICA Y DE SERVICIOS:**

Constituida por el área con vista al valle de Moquegua para desarrollo de servicios turísticos, incluye una zona de recreacional en la que se encuentra el Campo de Futbol de Omo.

- **(25) ZONA DE AMPLIACION URBANA OMO:**

Zona en la que se planea ampliación del ámbito urbano para la población rural del sector Omo.

e. **UOA 05: PRODUCTIVA INDUSTRIAL:**

Se encuentra definida por:

- **(26) ZONA DE AMPLIACION URBANA:**

Es el área frente a la zona denominada PAN DE AZÚCAR en la Panamericana Sur salida a arequipa, la que servirá de soporte a las actividades de la Industria Pesada Proyectada.

- **(27) ZONA DE INDUSTRIA PESADA:**

Ubicada en la panamericana sur salida a Arequipa en el Km 1133, área reservada para la actividad de Industria pesada, en la que se debe proyectar los servicios básicos de agua, alcantarillado y energía para su desarrollo.

- **(28) ZONA LOGISTICA:**

Es el área destinada a brindar los servicios conexos a la Industria Pesada y que son vitales para su conformación

- **(29) ZONA ARQUEOLOGICA:**

f. **UOA 06: DE DESARROLLO AGRO INDUSTRIAL:**

Se encuentra definida por:

- **(30) NUEVA ÁREA DE EXPANSIÓN URBANA:**

Es el área de la expansión urbana destinada a satisfacer las necesidades de vivienda de los pobladores de la zona rural colindante y trabajadores de la Agroindustria.

- **(31) ZONA AGROINDUSTRIAL PRODUCTIVA:**

Es el área destinada exclusivamente a los procesos de la agroindustria en las que se establecerán los módulos productivos.

- **(32) ZONA PRODUCTIVA PECUARIA:**

Es el área que se encuentra ocupada por los porcicultores y reservar un área apropiada para los que falten ser reubicados, a la que debe proyectar los servicios básicos.

- **(33) ZONA TURISTICA Y DE SERVICIOS:**

Es el área destinada a desarrollar un sector a la **RUTA DEL CALAMAZO**, proyectada con fines de turismo contigua a la panamericana sur actual, se trata de integrar los fundos existentes en la zona con fines de brindar un servicio turístico.

- **(34) AREA DE PROTECCION DE RESTOS ARQUEOLOGICOS:**

- **(35) TRUCK CENTER:**

Es el área destinada a brindar servicio de mantenimiento y conexos a los vehículos de carga pesada

- **(36) CAMAL:**

Se ha considerado en esta área la construcción de Camal Municipal

- **(37) NUEVO PTAR:**

Se ha considerado una nuevo PTAR, para el funcionamiento del Camal Municipal y otras actividades a desarrollarse en el Valle de Moquegua.

g. UOA 07: CERROS Y LADERAS:

Es el área que rodea al área de estudio y en general esta como terrenos eriazos

En todas las unidades Ambientales contemplara como medidas de seguridad en el aspecto físico la presencia de activación de quebrada y estudios topográficos para determinar áreas de inundación y las previsiones estudios de suelos específicos para las edificaciones que se proyecten.

DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

PLANO N°
UNIDADES AMBIENTALES

5.9.2. Propuesta de prevención y mitigación de riesgos:

5.9.2.1. Propuestas General:

Objetivo General

Está dirigido a establecer las pautas para la orientar la consolidación y expansión urbana con criterios de seguridad física; incrementando la concientización del riesgo que representan las amenazas de tipo natural y antrópico.

Objetivos Específicos:

- Reducir los niveles de riesgo en los diferentes sectores de la población y de la infraestructura física de la ciudad, ante los efectos de eventos adversos.
- Promover el ordenamiento y la racionalización del uso del suelo urbano, así como la adecuada selección y protección de las áreas de expansión de la ciudad.
- Identificar las acciones y medidas de mitigación necesarias para neutralizar la acción de eventos adversos.
- Constituir la base principal de información sobre el tema de seguridad física de la ciudad, para el diseño de políticas, estrategias y acciones locales.
- Elevar los niveles de conciencia de todos los actores sociales, principalmente de la población, las autoridades y las instituciones, sobre los diversos niveles de peligro, vulnerabilidad y riesgo en que se encuentra la ciudad y su entorno inmediato.

5.9.3. Propuesta de Gestión de riesgos de desastres:

El Perú es un país que está expuesto de modo permanente a fenómenos geofísicos que pueden desencadenar en desastres poniendo en riesgo y afectando gravemente la vida de la población, la infraestructura, patrimonio el ambiente.

Esta característica fenomenológica se evidencia especialmente en los primeros meses del año, con la presencia de lluvias intensas, granizadas, etc., que originan diversos fenómenos como desbordes de ríos, inundaciones, deslizamientos, huaycos, etc., acrecentados por los impactos del cambio climático. Manteniéndose también latente la posibilidad de ocurrencia de movimientos sísmicos de diversa magnitud e intensidad, a la cual se añaden la alta vulnerabilidad y los peligros generados por el propio ser humano que entre otros, se expresa en el proceso de crecimiento informal, desordenado y falta de planificación de las ciudades.

En función a lo expuesto, puede concluirse que el Perú se encuentra permanentemente en riesgo por peligros naturales e inducidos por la actividad humana que demandan un accionar permanente y planificado del Estado para garantizar la seguridad de la población.

La Gestión del Riesgo de Desastres está basada en la investigación técnica, científica, el registro de informaciones y los conocimientos ancestrales, cuyo fin último es:

- Prevención permanente de los factores de riesgo
- Reducción permanente de los factores de riesgo
- Preparación permanente de los factores de riesgo y
- Control permanente de los factores de riesgo

Este proceso administrativo está regido por normas que están aprobadas o por aprobarse en las distintas instancias del gobierno en sus tres niveles de gobierno de manera permanente retroalimentándose y perfeccionando los dispositivos.

A. Gestión del riesgo de desastres en los niveles de gobierno.-

Las construcciones inadecuadas, la contaminación del medio ambiente, la sobrepoblación en zonas de riesgo, el crecimiento urbano desordenado, la sobre explotación y uso irracional de los recursos naturales, entre otros, han generado condiciones de riesgos; por ello se requiere:

- Una intervención multidimensional, política y técnica, con la participación de diversos actores.
- Incorporar la GRD en los instrumentos de gestión como el Reglamento de Organización de Funciones, el Manual de Perfil de Puestos, entre otros.
- Incorporar la GRD en los procesos e instrumentos de planificación como el Plan de Desarrollo Concertado (PDC), Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Plan de Desarrollo Urbano (PDU), Plan Estratégico Institucional (PEI).
- Contar con un equipo técnico encargado de la formulación de planes y proyectos de inversión pública que incorpore la GRD en el diseño de proyectos

B. Instrumentos normativos.-

Ley 29664 Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres SINAGERD. Fue promulgada el 08 de febrero de 2011. Su aplicación y cumplimiento es obligatorio en los tres niveles de Gobierno (nacional, regional y local), así como para el sector privado y la ciudadanía en general.

Reglamento de la Ley 29664. Aprobada con Decreto Supremo N° 048–2011–PCM. Establece la organización y competencias de las entidades que conforman el SINAGERD.

Política Nacional de Riesgos de Desastres. Aprobada por Decreto Supremo N° 111-2012-PCM. Conjunto de orientaciones dirigidas a evitar la generación de nuevos riesgos, reducir los existentes y efectuar una adecuada preparación, ante situaciones de desastres que afectan a la población, la economía y el ambiente.

Lineamientos Técnicos para la Estimación de Riesgos de Desastre Aprobado por Resolución Ministerial N° 334-2012-PCM. Establece los

procedimientos técnicos y administrativos que regulan el proceso de estimación del riesgo de desastres.

Lineamientos para la Constitución y Funcionamiento de los Grupos de trabajo de la Gestión del Riesgo de Desastres. Aprobado por Resolución Ministerial N° 276 - 2012- PCM. Orienta la constitución y funcionamiento de los Grupos de Trabajo de la Gestión del Riesgo de Desastres

El PLANAGERD 2014 - 2021 es de cumplimiento obligatorio para las entidades públicas conformantes del SINAGERD, por lo que deben elaborar y ejecutar los planes específicos de Gestión del Riesgo de Desastres y otros planes e instrumentos de gestión que son de su competencia, así como realizar el respectivo monitoreo, seguimiento y evaluación. Asimismo el presente plan sirve como un instrumento de articulación y participación con las entidades y organismos privados y de la sociedad civil.

Los aspectos estratégicos que permiten la implementación del PLANAGERD 2014 - 2021 son la organización y gestión estratégica, la programación de actividades, y los medios de financiamiento, que dan soporte transversal y sistémico a los objetivos del PLANAGERD para facilitar su ejecución eficiente, eficaz y sostenible en los tres niveles de gobierno.

Asimismo, en el proceso de implementación del PLANAGERD se tiene que desarrollar los planes específicos establecidos en el Reglamento de la Ley N° 29664 así como planes y mecanismos de coordinación multisectorial, tales como el Plan Multisectorial ante heladas y friajes, el mismo que deberá ser conducido y coordinado por el Programa Nacional Tambos, conforme al literal h) de la Trigésima Tercera Disposición Complementaria de la Ley N° 30114, Ley de Presupuesto para el Sector Público para el Año Fiscal 2014.

CUADRO N° V.2.10
MATRIZ DE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y ESPECÍFICOS DEL PLAN NACIONAL DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES-PLANAGERD 2014 – 2021

OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADOR	OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADOR
1. Desarrollar el conocimiento del riesgo	% de entidades del SINAGERD que generan y registran información, estudios del riesgo de desastre en el Sistema Nacional de Información de GRD.	1.1 Desarrollar investigación científica y técnica en GRD	% de Entidades del SINAGERD que generan estudios de investigación científica y técnica de acuerdo a sus competencias
		1.2 Fortalecer el análisis del riesgo de desastres	% de Entidades del SINAGERD que analizan sus riesgos
		1.3 Desarrollar la gestión de información estandarizada en GRD	% de Avance de la Implementación del Sistema Nacional de Información en GRD
2. Evitar y Reducir las condiciones de riesgo de los medios de vida de la población con un enfoque territorial	% Entidades del SINAGERD que implementan medidas estructurales y no estructurales para la reducción de sus riesgos	2.1 Fortalecer el proceso de planificación del ordenamiento y gestión territorial con enfoque de GRD	% de entidades del SINAGERD con planes territoriales incorporando la GRD
		2.2 Desarrollar condiciones de seguridad de los servicios básicos y medios de vida esenciales ante el riesgo de desastres	% de entidades públicas que brindan servicios públicos básicos en condiciones de seguridad
		2.3 Gestionar el adecuado uso y ocupación del territorio incorporando la GRD	% de Gobiernos Locales que incluyen la GRD en su gestión territorial
3. Desarrollar capacidad de respuesta ante emergencias y desastres	% Entidades del SINAGERD que implementan medidas para la preparación.	3.1 Desarrollar capacidad de respuesta inmediata.	% de la población con capacidad de respuesta inmediata
		3.2 Desarrollar capacidad para la atención de emergencias y desastres	% de entidades del SINAGERD que cuentan con capacidad para gestionar la respuesta de acuerdo a sus competencias
4. Fortalecer la capacidad para la recuperación física, económica y social	% Entidades del SINAGERD que implementan medidas para la recuperación.	4.1 Desarrollar capacidades para la gestión de la Rehabilitación y Reconstrucción	% de entidades públicas que cuentan con capacidad para gestionar la recuperación.
		4.2 Promover la transferencia del riesgo	% de entidades públicas que cuentan con cobertura de seguros por riesgo de desastre
5. Fortalecer las capacidades institucionales para el desarrollo de la gestión del riesgo de desastres	% Entidades del SINAGERD que incluyen la GRD en su organización y funciones.	5.1 Institucionalizar la GRD en los tres niveles de gobierno	% de Entidades del SINAGERD que aplican mecanismos e instrumentos de gestión con inclusión en GRD.
		5.2 Desarrollar la gestión de continuidad operativa del Estado	% de Entidades del SINAGERD que cuentan con planes de continuidad operativa implementados y actualizados.
6. Fortalecer la participación de la población y sociedad organizada para el desarrollo de una cultura de prevención.	% de población participativa y organizada en GRD	6.1 Fortalecer la cultura de prevención en la población	% de población con cultura de prevención en la GRD
		6.2 Promover la participación de la sociedad organizada en GRD	% de población comprometidas con la GRD

C. Organización y gestión institucional.-

Las entidades públicas conformantes del SINAGERD revisan, actualizan y/o adecuan sus funciones y organización en concordancia con la Ley N° 29664 y su Reglamento, con el fin de contar con el marco técnico normativo necesario para formalizar sus compromisos institucionales en materia de la GRD, mejorando las capacidades operativas para lograr los objetivos específicos de cada uno de los ejes del PLANAGERD 2014–2021.

Es importante indicar que la organización y gestión institucional del Estado, implica la ineludible participación e involucramiento de la comunidad organizada en torno a la GRD, para lo cual están debidamente sensibilizadas en cuanto al conocimiento de las prácticas sociales cotidianas de la GRD y fortalecidas con el conocimiento científico en la identificación y descripción del peligro, el análisis de la vulnerabilidad y la estimación de los niveles del riesgo de desastres.

En este contexto, la población además de estar organizada debe estar capacitada para intervenir proactivamente en las acciones prospectiva y correctiva, así como debe estar preparada para enfrentarse a las emergencias y/o desastres.

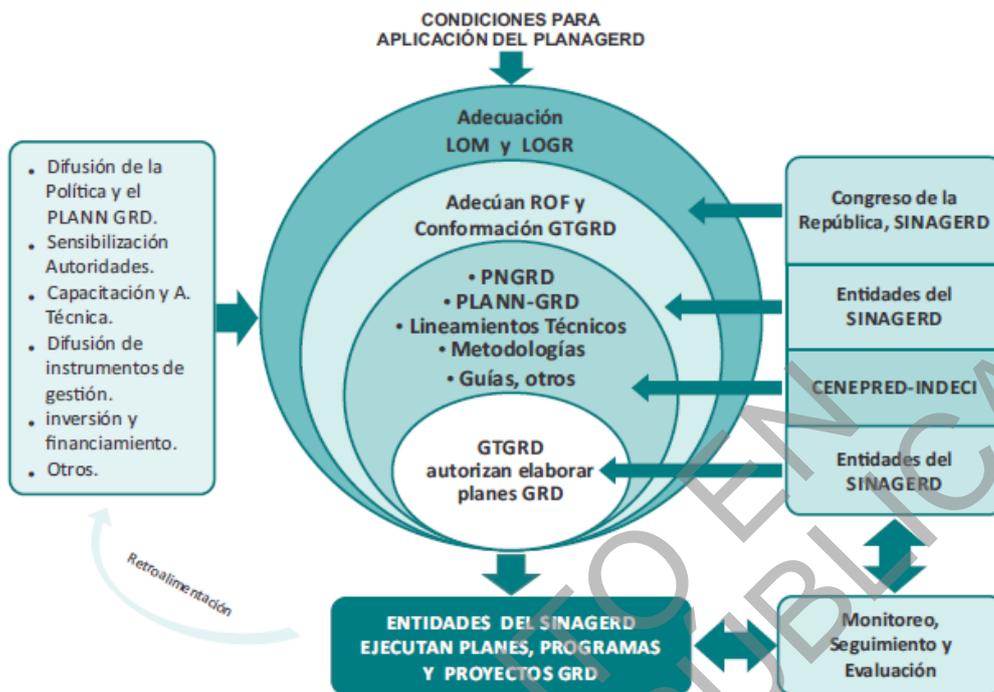
En este marco, se reconoce que la Gestión del Riesgo de Desastres requiere la organización y gestión del sector público y privado aunado a un tratamiento del ambiente, la protección de los ecosistemas existentes en el país y con la utilización del territorio rural y urbano.

No existe una protección efectiva de la población y del equipamiento que la sostiene si no se vinculan al Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, las autoridades, los funcionarios y los instrumentos para la gestión ambiental y la gestión territorial.

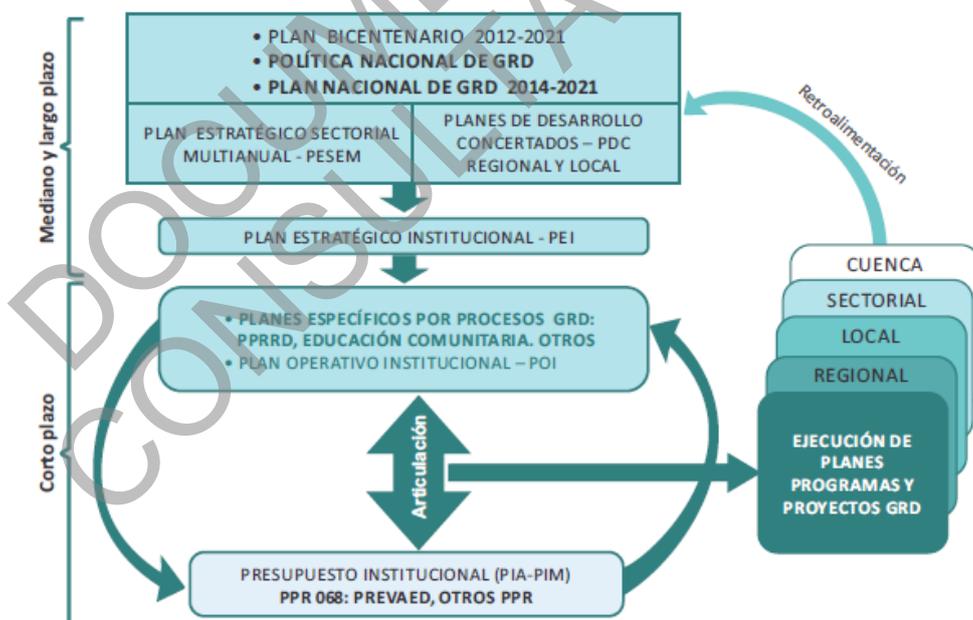
Al respecto se plantean las siguientes acciones de carácter transversal a los objetivos y acciones del Plan:

- Impulsar la institucionalización de la GRD en los documentos de gestión y planes de desarrollo en los tres niveles de gobierno.
- Adecuar el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de las entidades del SINAGERD, estableciendo las funciones específicas en materia de la GRD.
- Incluir en los Planes Operativos Institucionales (POI) y Planes Estratégicos Institucionales (PEI) de las entidades del SINAGERD, la elaboración de planes específicos de GRD y otros de su competencia.
- Conformación e instalación de los Grupos de Trabajo para la Gestión del Riesgo de Desastres y las Plataformas de Defensa Civil, velando por su funcionamiento.
- Definir los mecanismos para asegurar la articulación interinstitucional para concentrar esfuerzos y recursos en las actividades y proyectos prioritarios en GRD.
- Promover y apoyar la implantación sostenida del presupuesto por resultado y la elaboración de los planes de desarrollo concertado que incorporan la GRD, a nivel de los gobiernos locales y regionales.

**ESQUEMA N° V.2.6
 ESQUEMA DE IMPLEMENTACION DEL PLANAGERD 2014-2021**



**ESQUEMA N° V.2.7
 ARTICULACION DE LOS PLANES Y PRESUPUESTO GRD, CON OTROS PLANES EXISTENTES**



NOTA: Los PESEM, PEI, POI, PDC y otros planes sectoriales y territoriales, **deben incorporar la GRD** para contribuir al desarrollo sostenible