



**PLAN DE GOBIERNO DE JUNTOS POR EL PERU
INDEPENDENCIA**

MUNICIPALIDAD DISTRITAL INDEPENDENCIA

PERÍODO

2019 – 2022

MARZO, 2018

- Seguridad Ciudadana.
- Desarrollo Económico Local.
- Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión de Riesgos.
- Medio Ambiente, Espacios Públicos y Servicios Públicos.
- Transportes.
- Participación Ciudadana y Desarrollo Humano.
- Educación y
- Salud

HERNÁN CABEZA LÓPEZ

ALCALDE

COMISION DE PLAN DE GOBIERNO:

HERNAN CABEZA LOPEZ, JESÚS CÁCERES FANOLA, Y

JOSÉ CABALLERO ÁNGULO

I. NUESTRA VISIÓN DE INDEPENDENCIA

Proponemos a nuestros vecinos y vecinas una visión de futuro para Independencia, una visión que demanda no solo del trabajo de los servidores públicos, sino también de la ciudadanía en su conjunto para lograr las reformas necesarias; una visión basada en la confianza en que es posible lograr un mejor lugar donde convivir, en donde el bienestar individual y social sea más pleno. Mirando el futuro con optimismo visualizamos un distrito en donde:

“Vecinos y vecinas integran y participan en una comunidad democrática, con igualdad de oportunidades, promotora de su valor histórico, turístico y cultural. Un distrito con un desarrollo urbano planificado, caracterizado por la activa participación de sus vecinos y vecinas, que se apropian y disfrutan de los espacios públicos, en un entorno seguro, saludable y eco-amigable, con el liderazgo de un gobierno local transparente y que rinde cuentas.”

“Brindar al vecino servicios públicos eficientes que garanticen su desarrollo económico y social, seguridad ciudadana, participación activa y democrática del vecindario en la gestión Municipal en base a nuestro plan integral de desarrollo.”

“La Municipalidad Distrital de Independencia es un órgano de gobierno local democrático, integrado por trabajadores públicos altamente calificados, con vocación de servicio y sensibilidad social.

Es una institución promotora del desarrollo integral sostenible de su localidad, que promueve una cultura emprendedora con valores, equidad de género y que brinda servicios de calidad a su distrito; además, propicia la concertación y participación de la comunidad en la gestión de su gobierno, para convertirnos en la capital económica de Lima Norte, y así contribuir en la mejora de la calidad de vida de la población, con énfasis en los sectores más necesitados”.

II. LOS PRINCIPIOS QUE REGIRÁN NUESTRO GOBIERNO MUNICIPAL

Hacer realidad nuestra visión de Independencia demanda también que nuestro trabajo en el gobierno local se sostenga en sólidos principios éticos. Entendemos que nuestro quehacer político debe estar orientado por la ética. En tal sentido, nuestro gobierno municipal se basarán en los principios que orientan la acción de nuestra organización política, “Juntos por el Perú”:

2.1. Honestidad y compromiso con el bien común

Asumir el gobierno municipal supone una labor de servicio y representación, de liderazgo y gestión. Somos conscientes que el alcalde y sus regidores deben representar el conjunto de los intereses de los vecinos y vecinas.

Por ello, buscamos que existan canales eficientes de comunicación entre la autoridad municipal y los vecinos a fin de enfocar adecuadamente las decisiones que se toman

para la mejora del distrito, así como que los vecinos sepan qué se hace y cuánto se invierte en dichas mejoras.

2.2. Igualdad y respeto a la dignidad de las personas

Estamos convencidos sobre todo en el derecho a la libertad y a la dignidad. Nuestro gobierno promoverá estos derechos, eliminando y sancionando toda discriminación por condición social y económica, género, orientación sexual, origen étnico-cultural, discapacidad, color de piel, religión y convicciones políticas. Valoramos positivamente la diversidad cultural, convencidos en la igualdad de derechos contemplados en la Declaración de los Derechos Universal de los Derechos Humanos.

2.3. Participación ciudadana

Nos comprometemos a promover activamente la participación de las vecinas y vecinos en los asuntos municipales, a través de distintos canales, como asambleas informativas a la población, audiencias periódicas de rendición de cuentas, presupuesto participativo, etc. Además, buscamos fortalecer a las organizaciones vecinales, sociales y culturales del distrito, acompañando sus iniciativas, desarrollando sus capacidades y promocionando su participación activa los espacios de participación vecinal.

2.4. Estilo de desarrollo sostenible

Nuestra propuesta se basa en el presente y se proyecta al futuro, porque así como nos importa resolver los actuales problemas que aquejan a los vecinos y vecinas, también buscamos que nuestras decisiones garanticen el desarrollo de las futuras generaciones del distrito. Por tanto, nuestra gestión priorizará la sostenibilidad ambiental que, en el mundo actual, resulta fundamental para la supervivencia de la humanidad. Nos guía como principio la armonía con el entorno, por lo que se requiere la implementación de un plan que incluya el adecuado manejo de las áreas verdes, recursos hídricos, suelo, entre otros, desde una perspectiva de ordenamiento territorial y urbanístico orientado a optimizar los bienes y servicios que el distrito ofrece a la población.

2.5. Justicia social

Aspiramos a un gobierno municipal en donde toda forma de desigualdad y exclusión quedan desterradas, respetando la igualdad de derechos sociales, económicos, ambientales, culturales, cívicos y políticos.

III. NUESTRO DIAGNÓSTICO

3.1. LAS POTENCIALIDADES DEL DISTRITO INDEPENDENCIA

Su ubicación

Se encuentra localizado en el área norte de Lima Metropolitana y limita al norte con el Distrito de Comas, al este con el Distrito de San Juan de Lurigancho, al sur con el Distrito del Rímac y el Distrito de San Martín de Porres y al oeste con el Distrito de Los Olivos. Cuenta con una extensión territorial de 14,56 kilómetros cuadrados y su población actual es cercana a los 216 822 habitantes.

En el distrito de Independencia se pueden identificar seis zonas claramente definidas:

Túpac Amaru (Payet), (colindante con el distrito de Comas), es un eje zonal donde se encuentran localizados las asociaciones de vivienda: José Abelardo Quiñónez, Víctor Raúl Haya de la Torre y María Auxiliadora, las Cooperativas de Vivienda Santa Ligia y Tahuantinsuyo Ltda. N° 196 y 35 y asentamientos humanos ubicados en su periferia.

Tahuantinsuyo, ubicada en la llamada Pampa de la Repartición. Está constituido por la urbanización Tahuantinsuyo dividida en cuatro zonas y a su alrededor se ubican 32 asentamientos humanos.

Independencia, ubicada sobre la llamada Pampa de Cueva, lugar histórico donde se hallaba una de los 4 centros ceremoniales preincaicos de esta zona de Lima, es la capital del distrito, está dividido en tres sectores, además cuenta con los asentamientos humanos, Los Conquistadores y José Carlos Mariátegui.

El Ermitaño, ubicada en la denominada Pampa El Ermitaño, comprende las asociaciones de vivienda: Las Violetas zonas D y E, 1º de mayo y José Gálvez; a ellos se suman el segundo, tercer y cuarto sector de El Ermitaño y 10 asentamientos humanos que los rodean.

La Unificada, es el área que alberga 6 asentamientos humanos, que se extienden hasta el límite de la zona militar (Cuartel Hoyos Rubio), y la Universidad Nacional de Ingeniería -UNI), ambos en el distrito del El Rímac.

La Zona Industrial, en su mayoría integrada por empresas industriales, y actualmente también con grandes Centros Comerciales y de consumo masivo, centros académicos y de servicios que viene dinamizando la economía local y que en general han configurado a esta zona como el eje del desarrollo económico de toda Lima norte con un despegue inusitado en un corto período de tiempo.

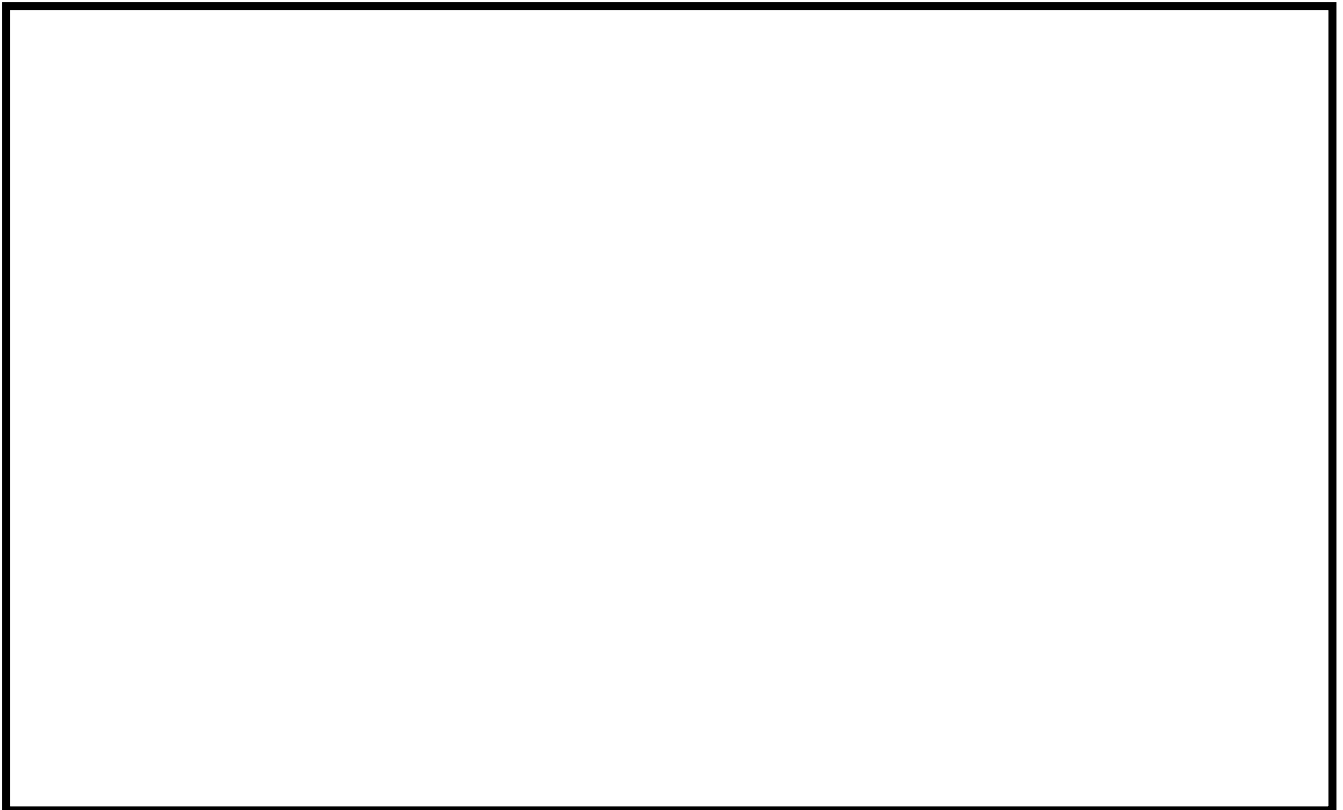


Gráfico N° 02. Mapa del Distrito Independencia

Fuente: Comité Distrital de Seguridad Ciudadana (2017)

Nuestro distrito goza de una ubicación estratégica, dado que pertenece al ámbito norte de la ciudad de Lima, con todas las potencialidades para convertirse en potencial de desarrollo a nivel metropolitano, un lugar de confluencia cultural. El territorio distrital es de uso predominantemente residencial en las parte bajas, rodeado a un lado por muchos Asentamiento humanos teniendo dos vías de carácter metropolitano(Túpac Amaru y la Panamericana Norte). Se encuentra colindante por el norte con el distrito de Comas, por el este con el distrito de Los Olivos y San Martin de Porres y hacia el Sur con el distrito del Rimac, también por la presencia en el distrito de importantes centros académicos y culturales como el Centro Ceremonial Pampa de Cueva se encuentra a 4 kilómetros al oriente de otro Centro Ceremonial llamado Garagay, perteneciente al mismo período cultural.

Sus vecinos y vecinas

Según proyecciones del INEI para el año 2017, nuestro distrito cuenta con una población total de 223,600 habitantes. Algunas de las principales características de nuestros vecinos y vecinas son las siguientes:

- (i) La mayoría es de sexo femenino. La población masculina representa aproximadamente al 47% del total de la población, mientras que la población femenina el 53% (INEI, 2017), Existen más mujeres que hombres, son 95 hombres por cada 100 mujeres. Estos porcentajes difieren ligeramente de los promedios nacionales y son relevantes para el diseño de los programas municipales.

- (ii) El mayor porcentaje de vecinos y vecinas del distrito se concentra entre la población joven y la joven adulta. El grupo etario de 20 a 29 años representa el 15% del total de la población y la población que se encuentra entre los 30 a 39 años representa el 14% del total de la población (INEI, 2017).
- (iii) La primera infancia y la niñez, que va desde la concepción a los 11 años, representan alrededor del 13% del total de la población (INEI, 2017). Resulta fundamental contar también con políticas sociales y culturales dirigidas para estos grupos etarios.
- (iv) La población adulta mayor equivale al 21% del total de la población (INEI, 2017). Este es un importante porcentaje, el cual se tomará en cuenta en los programas y estrategias de participación que impulse el gobierno municipal
- (v) Entre los años 2007 al 2017 el crecimiento poblacional del distrito fue de un 3%, lo cual representa una tasa de crecimiento por debajo del registrado a nivel metropolitano, que aproximadamente del 13% (INEI, 2017).
- (vi) Independencia es básicamente un distrito de clase media baja. Con una política efectiva podemos lograr un distrito con “Disminución de la Pobreza”.
- (vii) Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, nuestro distrito registró en el 2012 un Índice de Desarrollo Humano (IDH) de 0.75, muy superior al índice nacional (0.50) y superior al índice de Lima Metropolitana (0.64).

I. LA SEGURIDAD CIUDADANA

1. Introducción

Existe consenso en que la inseguridad ciudadana es el principal problema de las limeñas y limeños. Así lo señalan las investigaciones y sondeos de opinión, además del sentido común y la percepción ciudadana. Y lo es desde hace varios años, a pesar de los esfuerzos que se han realizado desde el gobierno nacional, la Municipalidad Metropolitana de Lima o desde los 43 gobiernos locales de la capital peruana. Sin embargo, las consecuencias de la inseguridad ciudadana no afectan por igual a toda la población en su conjunto, sino que afecta mayormente a las personas de escasos recursos económicos, deteriorando significativamente sus condiciones de vida cuando son víctimas de alguna falta o delito.

Para Juntos por el Perú, el principal esfuerzo en este campo estará en lograr mejores condiciones de vida para toda la población; en especial, de los menos favorecidos; y ello significa, en materia de seguridad ciudadana, desarrollar programas y proyectos que mejoren los niveles de seguridad en los distritos populosos de la capital. Se formulará políticas, planes, programas y proyectos en materia de seguridad ciudadana y fiscalización municipal que pongan énfasis en la persona humana antes que en los bienes materiales. Una seguridad ciudadana que privilegie la participación ciudadana y el fortalecimiento de la institucionalidad democrática al servicio de la comunidad.

La seguridad ciudadana implica la convivencia respetuosa entre los habitantes de una localidad, en la que cada uno puede ejercer íntegramente sus libertades y derechos. Para ello, se requieren un conjunto de acciones institucionales y sociales de prevención, conjuración e investigación de los delitos y las infracciones que vulneran la convivencia ciudadana.

La inseguridad se manifiesta en un contexto socio económico concreto que tiene relación con los principios y valores de una colectividad, en la que expresiones como la corrupción significa mayores niveles de dificultad.

2. Situación actual de la seguridad ciudadana

La inseguridad es una problemática que afecta a toda la ciudadanía y que no mejora a pesar de los discursos oficiales. El Observatorio Lima Cómo Vamos, asociación que viene monitoreando los principales problemas de la ciudad capital, señala en su sexta encuesta a la población Limeña que el 79.1% de los entrevistados manifiesta estar insatisfecho con la seguridad ciudadana y la prevención de la delincuencia¹. Ello hace referencia a problemas como el robo callejero, la presencia de pandillas, la venta de drogas y los robos en las viviendas, el robo de automóviles, el alcoholismo y el acoso o falta de respeto a las mujeres. Por ello, se debe formular políticas de seguridad ciudadana con énfasis en la prevención y con un enfoque de género, para visibilizar y responder eficazmente a las necesidades y demandas propias de las mujeres, en el contexto de inseguridad en la ciudad.

¹ Tabla 9. P 36

Cuando se consulta sobre los tres principales problemas de la ciudad de Lima Metropolitana, el 84% de entrevistados responden que es la delincuencia y la inseguridad ciudadana; el 53% que es el transporte público y en tercer lugar, la contaminación ambiental conjuntamente con la acumulación de basura con un 48% de encuestados.

Se puede encontrar múltiples causas para esta problemática, siendo algunas de ellas, la distancia entre el estado y la ciudadanía, que se traduce en la ausencia de políticas o estrategias para resolver las denuncias de robos o asaltos; lo que genera desconfianza de la ciudadanía en las instituciones estatales, sobretodo de aquellas llamadas a prestar los servicios de seguridad, como la Policía Nacional o el Ministerio Público.

Algunos datos estadísticos para el ámbito metropolitano revelan que para el año 2015 se han registrado un total de 113 mil 257 denuncias en las comisarías, en el año 2016 se registraron 100 mil 517 denuncias significando una reducción de 11.2% con respecto al año 2015. De igual manera, en el primer trimestre del año 2017 se registraron 24 mil 87 denuncias a nivel de Lima Metropolitana. La reducción se puede explicar por la mejora de la seguridad ciudadana o por el crecimiento de la desconfianza en la institución policial.

Por otra parte, en el año 2016, se registraron 100 mil 517 delitos; de los cuales el 11.6% (11 mil 709) ocurrieron en San Juan de Lurigancho; el 7% se registraron en Comas (7 mil 79 casos); el 6.8% en Lima Cercado (6 mil 815), el 6% en Ate (6 mil 19); el 4.8% tanto en San Martín de Porres (4 mil 893) como Independencia (4 mil 793) y Chorrillos (4 mil 793 casos). Entre los distritos con menor cantidad de denuncias se puede observar a Santa María del Mar (21), San Bartolo(78), Punta Negra (103), Pucusana (161), Punta Hermosa (181); principalmente los balnearios de Lima.

Sin embargo, esto no es suficiente para caracterizar a estos distritos como los de mayor índice delincencial, debido a que estos distritos cuentan con la mayor cantidad de población. En ese contexto, se hace necesario introducir el concepto de tasa de denuncias por cada 10 mil habitantes a fin de contar con una información más precisa evitando el sesgo del tamaño de población que tiene cada distrito.

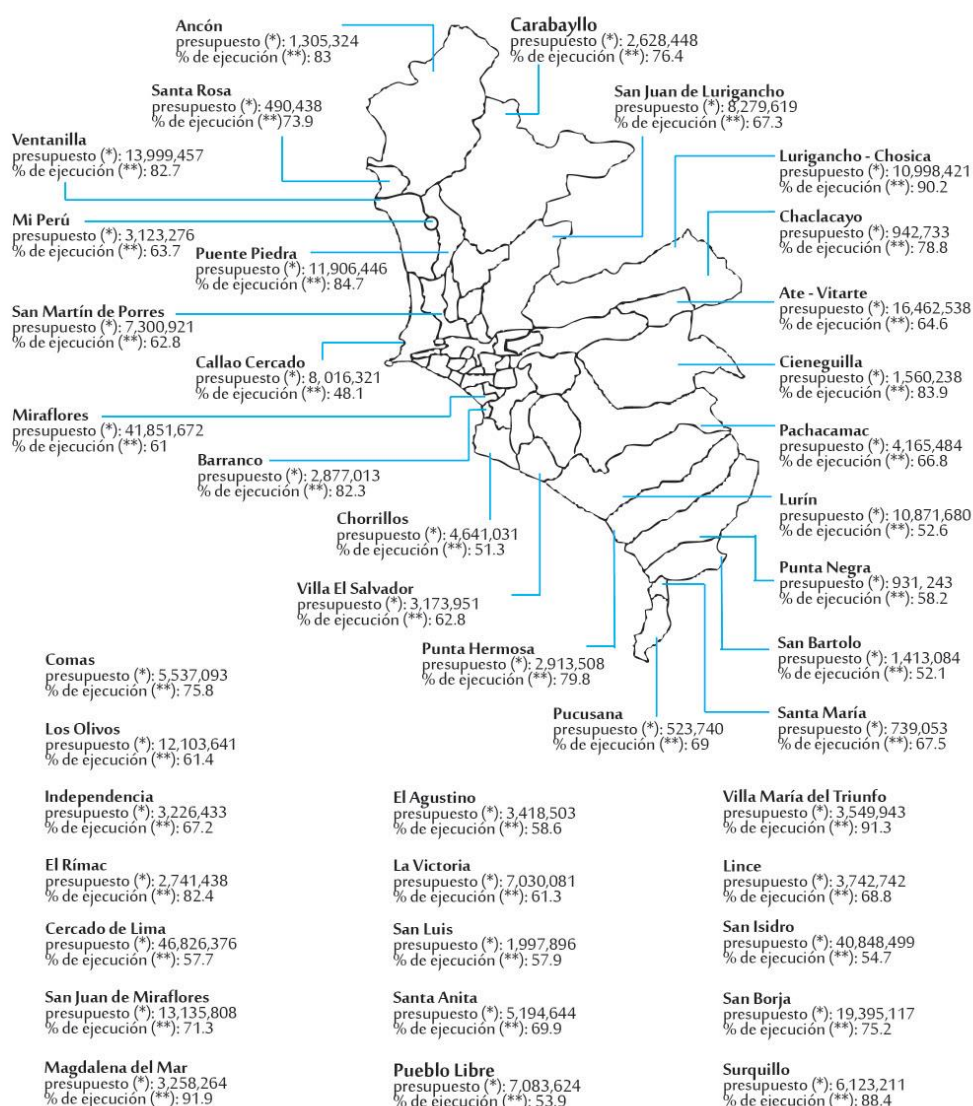
En relación a la tasa de denuncias por cada 10 mil habitantes, es la Victoria quien lidera en el indicador (353.4), seguido de Breña (352.4), Barranco (340) y San Luis (260.2). Entre los distritos que tienen una menor tasa de denuncias por cada 10 mil habitantes se encuentra Pachacamac (14), Chosica (18.6), La Molina (36.9) y Lurín (37.8).

Con respecto a la asignación presupuestal, se puede mencionar el Informe sobre Seguridad Ciudadana correspondiente al año de 2016 del Instituto de Defensa Legal que señala que “es posible medir la preocupación y la capacidad de acción de los gobiernos locales en materia de seguridad revisando cuánto destinan a este rubro y por su capacidad de ejecución”. En ese sentido, constataron que, la inversión de todas las municipalidades de Lima Metropolitana en este rubro fue de S/ 8 710 569, monto que, hasta octubre de 2016, no había sido alcanzado ni por el 66% de las comunas.

Aun así, una de las comunas que más ha invertido es la de Lima Cercado, con S/46 826 376; en segundo lugar se ubica Miraflores, con S/41 851 672; y en tercer puesto San Isidro, con S/40 848 499. Santiago de Surco ocupa el cuarto lugar con S/38 949 620 y San Borja figura en el quinto con una inversión de S/19 395 117. Ate-Vitarte, con un monto de S/16 462 538, también supera los 15 millones de soles de inversión en este rubro.

Por otro lado están aquellos municipios que menos presupuesto han destinado a seguridad ciudadana. Al considerar a los que invierten menos de un millón de soles, encabeza la lista Chaclacayo (S/942 733), seguido de Punta Negra (S/931 243), Santa María (S/739 053), Pucusana (S/523 740) y Santa Rosa (S/490 438).

PRESUPUESTO Y EJECUCIÓN POR DISTRITOS DE LIMA METROPOLITANA - 2016



(*) Presupuesto «Reducción de delitos y faltas que afectan la seguridad ciudadana» 0030 (PIM)
 (**) Porcentaje de ejecución del presupuesto al 17 de octubre de 2016 (%)

Pero la inseguridad también tiene rostro de mujer, siendo una problemática específica dentro del gran tema de la inseguridad ciudadana. La violencia doméstica y los

feminicidios son noticias de todos los días. Las cifras al respecto también son alarmantes. Por ejemplo, según el INEI² se tiene:

DENUNCIAS DE VIOLENCIA FAMILIAR POR AGRESIÓN FÍSICA, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2011 – 2015

Departamento	2011	2012	2013	2014	2015
Total	57 819	64 948	61 651	65 380	67 006
Lima	22 329	23 013	20 013	21 228	23 087

Primero, que Lima abarca poco más del tercio de las denuncias a nivel nacional y, segundo, que las denuncias de violencia familiar por agresión física tienen una tendencia al alza. Si se explora un poco más, se constata que son las personas que debiendo proteger son las que agreden; pero también, que todavía hay la cultura de denuncia, lo que subvalora la realidad de violencia.

3. Marco normativo vigente

En el año 2003, mediante la Ley N° 27933, se creó el Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC), que se definía como el conjunto interrelacionado de organismos del sector público y la sociedad civil, y de normas, recursos y doctrina orientados a la protección del libre ejercicio de los derechos y libertades, así como a garantizar la seguridad, paz, tranquilidad, el cumplimiento y respeto de las garantías individuales y sociales a nivel nacional.

El SINASEC tiene por finalidad coordinar eficientemente la acción del Estado y promover la participación ciudadana para garantizar una situación de paz social. El máximo organismo dentro del Sistema es el Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana (CONASEC). Con fecha 30 de junio de 2013 se publicó la Ley N° 30055, que modificaba algunos artículos de la Ley N° 27933. Por ejemplo, señala en su sexto artículo que el CONASEC está presidido por el presidente del Consejo de Ministros y en su artículo 7 que se encuentra constituido por 20 instituciones (17 públicas y 3 privadas). El Consejo tiene por función la formulación, conducción y evaluación de las políticas públicas de Seguridad Ciudadana, contando con autonomía funcional y técnica.

Para el caso de Lima Metropolitana, se tiene el Comité Regional de Seguridad Ciudadana de Lima Metropolitana – CORESEC LM, que es presidido por el Alcalde Metropolitano.

² <https://www.inei.gov.pe/estadisticas/indice-tematico/seguridad-ciudadana/>

4. La Seguridad ciudadana en el periodo 2011-2014

La Municipalidad de Lima Metropolitana se proponía hacer de Lima una ciudad segura³ para lo que priorizaría seis estrategias: 1) que el Alcalde lidere el sistema metropolitano de seguridad ciudadana; 2) creación de una policía metropolitana como una unidad de la PNP; 3) mejorar el servicio de las comisarías, dotándolas de equipamiento y más personal; 4) Fomentar oportunidades laborales para los jóvenes en riesgo, a través de programas educativos, la recreación y la prevención social del delito; 5) Eliminar la impunidad para que ninguna falta o delito quede sin sanción ni reparación, en el marco de la primera estrategia; y 6) Fortalecimiento y apoyo explícito al trabajo de las Juntas Vecinales. Todo ello en una práctica de rendición de cuentas en forma permanente.

En ese sentido, una de las primeras medidas de la gestión en materia de seguridad ciudadana fue la instalación del Comité Regional de Seguridad Ciudadana – CORESEC de Lima Metropolitana, que fue presidido por la Alcaldesa y nombró como Secretario Técnico al Gerente de Seguridad Ciudadana. Esta medida se hizo en cumplimiento de la primera estrategia, que era liderar el sistema metropolitano de seguridad ciudadana y se hacía para cumplir con la ley 27933. A lo largo de los cuatro años de gestión, esta instancia se fortaleció y logró un reconocimiento metropolitano, contribuyendo de manera efectiva en la formulación del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013-2018 formulada por el CONASEC⁴.

Otra medida importante fue la ampliación presupuestal de la Gerencia de Seguridad Ciudadana de manera significativa⁵. Ello permitió aumentar el número de serenos que pasó de 800 a 1,200 y también el incremento salarial en un 30% aproximadamente. Las subgerencias de defensa civil y de operaciones (servicio de Serenazgo) mantuvieron en los primeros años la estructura organizacional recibida, de manera que en la práctica fueron limitados los cambios producidos. En todo caso, si se desarrolló esfuerzos en este sentido, fueron principalmente en El Cercado, como la creación del Centro de formación para los serenos – CEMFOCAS, en la medida en que fue concebido para prestar un servicio de capacitación a los Serenazgo de los diferentes distritos y de El Cercado.

Principales logros

- Un Comité Regional de Seguridad Ciudadana institucionalizado, que lideró efectivamente las políticas de seguridad ciudadana en las cuatro Limas (Este, Oeste, Norte y Sur), desarrollando talleres de coordinación y sensibilización en materia de seguridad ciudadana democrática, con un enfoque preventivo de la violencia familiar y en especial de las mujeres, formación en valores y ciudadanía.
- Establecimiento de políticas municipales de prevención de la violencia contra la mujer, que se materializó en la conformación de un Comité Técnico que fue

³ Plan de Gobierno de Fuerza Social para la MML periodo 2011-2014. Página 23.

⁴ Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana

⁵ Que pasó de 20 millones de soles a 35 millones de soles aproximadamente.

presidido por la Gerenta de la Mujer⁶ y que coordinaba políticas y acciones de incidencia en los diferentes distritos de Lima Metropolitana y en coordinación con la PNP, el MP, PJ, MINSA, MINEDU, Defensoría del Pueblo y las Juntas Vecinales.

- Se establecieron convenios de cooperación en el marco del programa Serenazgo sin fronteras, dentro de los cuales se construyeron 55 Puestos de Auxilio Rápido – PARMET en 17 distritos de Lima Metropolitana.
- En El Cercado se estableció el patrullaje integrado con la PNP en las diez zonas en las que se sectorizó a la ciudad, desarrollándose operativos conjuntos entre la PNP y el Serenazgo⁷. Allí se desarrolló también capacitaciones a las Juntas Vecinales de seguridad ciudadana, habiéndose llegado a unas 3700 personas de unas 50 Juntas.
- Se realizaron importantes esfuerzos para la recuperación de espacios públicos, en coordinación con la Gerencia de Fiscalización, ordenándose el comercio ambulatorio en algunas avenidas y zonas de El Cercado. La acción más reconocida y mediática fue la recuperación del mercado La Parada, ubicado en el distrito de La Victoria.
- En el tercer y cuarto año de gestión se capacitaron a 465 serenos de 24 municipalidades en el CEMFOCAS. Además, se implementó la modalidad itinerante⁸, donde se capacitó a 300 serenos en Lima Norte y 250 en Lima Sur y Este.
- Se implementó el sistema de trabajo comunitario como una manera de sancionar las faltas. Para ello se creó el programa Devuélvele a Tu Ciudad, donde se tuvo 242 personas que prestaron servicios comunitarios en 14 instituciones públicas y privadas.
- Se organizó una banda de músicos, compuesta por efectivos del Serenazgo, que animaban actos culturales en espacios públicos de Lima Metropolitana.

Deficiencias

- Una primera limitación de la gestión en seguridad ciudadana fue que se centró en el Cercado de Lima, descuidando el accionar en toda Lima Metropolitana. Recién al final del periodo se hizo los convenios y la construcción de los PARMET, muchos de los cuales no fueron implementados por los distritos, con el consecuente malestar de los vecinos y vecinas y el desprestigio de la gestión metropolitana.
- Limitada capacidad de reacción en materia de seguridad ciudadana, debido principalmente en la tardía comprensión de que la principal responsabilidad en

⁶ Gerencia creada en la gestión 2011-2014

⁷ Por ejemplo, en el año 2013 se desarrollaron 3,430 operativos y acciones de patrullaje.

⁸ En la que los instructores se desplazaban a los distritos en vez de que sean los serenos los que se desplazaran a local de la Gerencia de Seguridad Ciudadana, ubicada en Cantagallo.

materia delictiva es de la PNP, siendo el rol municipal el de la prevención y educación ciudadana. Aunque se amplió la capacidad operativa del Serenazgo, éste presentaba frecuentes problemas de operación debido a la alta rotación de los efectivos, constante ingreso y salida de serenos, lo que limitó el servicio efectivo aún en El Cercado.

- Ausencia de un sistema de efectiva participación ciudadana, de manera que sostengan las políticas implementadas más allá del periodo de gestión de Fuerza Social.

5. Problemas a resolver y alternativas para su atención (Evaluación de propuestas, condiciones y recursos requeridos)

La política de seguridad ciudadana en el Perú⁹ comprende la provisión de cuatro servicios esenciales, siendo el primero de ellos, la prevención de la violencia y el delito, en la que se debe desarrollar políticas sociales como educación, salud, cultura, deportes; el accionar de la PNP, patrullaje integrado y población organizada.

Un gobierno regional tiene competencia territorial y aunque Lima Metropolitana todavía se gestiona bajo el esquema de una provincia, es imprescindible dar el salto a gobierno regional, haciendo uso de las prerrogativas que implica este modelo. Se trata de formular políticas y gestionirlas como una unidad en toda la ciudad capital.

Se busca contribuir a la construcción de una ciudad que brinde seguridad a todos los ciudadanos y ciudadanas, priorizando el enfoque de ciudades para mujeres, de modo que se pueda transitar sin temor en las calles. Nos proponemos erradicar la violencia hacia la mujer y hacia las niñas y niños, en todas sus formas.

PROPUESTAS DE PLAN DE GOBIERNO SOBRE SEGURIDAD CIUDADANA PARA EL DISTRITO INDEPENDENCIA (2019 – 2022)

Propuesta N° 01

Fortalecimiento del Comité Distrital de Seguridad Ciudadana – CODISEC de Independencia, haciendo de este una instancia efectiva en la formulación de políticas de seguridad ciudadana para todo el distrito como una unidad territorial.

Resultado esperado

CODISEC-INDEPENDENCIA formula, implementa, monitorea y evalúa las políticas de seguridad ciudadana en todos los ejes zonales del distrito.

Condiciones favorables para su implementación

⁹ Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013-2018 CONASEC

- Alcalde lidera el CODISEC-I incorporando una efectiva participación de la sociedad civil organizada en esta instancia.
- Representantes elegidos de la sociedad civil se incorporan en el CODISEC-I con una actitud fiscalizadora y participación de las Gerencias de la Mujer y Participación Ciudadano para desarrollar un plan integral.
- Se asigna recursos financieros para la implementación de los programas y proyectos a nivel de la Región de Lima Metropolitana.

Aspectos a superar para su implementación

- Normatividad vigente
- Coordinación con MININTER – PNP

Propuesta N° 02

Reducir la violencia de género, desarrollando programas de prevención y potenciando los servicios de atención a las mujeres.

Resultado esperado

Reducción de la violencia hacia la mujer en los primeros diez meses de gestión.

Condiciones favorables para su implementación

- Gerencia de la Mujer se incorpora al CODISEC-INDEPENDENCIA
- Se logra articulación con todos los distritos de Lima Norte.
- Hay colaboración de la sociedad civil y de los medios de comunicación para las campañas de sensibilización en materia de prevención de la violencia
- Se articula esfuerzos con el MIMP para una cooperación interinstitucional en materia de prevención y atención de las mujeres.

Aspectos a superar para su implementación

- Equipo de profesionales, técnicos y personal operativo, que teniendo experiencia de gestión, tenga también compromiso político con la lucha contra la violencia de género.
- Asignación de recursos financieros

Propuesta N° 03

Recuperación de espacios públicos ganados por la inseguridad, buscando el retorno de las ciudadanas y ciudadanos a las plazas, parques, calles y veredas, en encuentros deportivos, actos culturales, o sencillamente en puntos de encuentros.

Resultado esperado

Todos los Campos Deportivos, Estadios, Parques y Alamedas debidamente remodelados y accesibles a los vecinos como espacios recuperados en el primer año de gestión.

Condiciones favorables para su implementación

- Gobierno Central y Metropolitano, la ciudadanía colaboran con la recuperación de los espacios públicos.
- Se asigna presupuesto para recuperación de la infraestructura e iluminación eléctrica.

Aspectos a superar para su implementación

- Autodisciplina de la comunidad en la conservación de los espacios públicos.
- Gobierno Metropolitano, gobierno local y entidades privadas hacen mantenimiento permanente de los espacios públicos recuperados.

Propuesta N° 04

Utilización de recursos tecnológicos de última generación aplicados a la seguridad ciudadana.

Resultado esperado

Mejora en la capacidad de respuesta ante las demandas de atención por parte de la ciudadanía debido al uso de video cámaras y sistemas de comunicación integrados. También la mejora del reporte de información confiable para la toma de decisiones.

Condiciones favorables para su implementación

- Disponibilidad de infraestructura para la instalación de los recursos tecnológicos
- Personal especializado en TIC

Aspectos a superar para su implementación

- Normatividad legal pertinente
- Colaboración de la empresa privada y de la ciudadanía en interconectar al 100% la vigilancia ciudadana.

Propuesta N° 05

Organización de juntas vecinales de seguridad ciudadana con enfoque democrático y preventivo.

Resultado esperado

Doscientas Juntas Vecinales participan activamente en la mejora de la seguridad ciudadana a nivel del distrito.

Condiciones favorables para su implementación

- PNP coopera con la organización y capacitación de las y los integrantes de las juntas vecinales de seguridad ciudadana.

Aspectos a superar para su implementación

- Participación de la ciudadanía en la organización de la juntas vecinales de seguridad ciudadana

Propuesta N° 06

Reducción del pandillaje juvenil debido a la oferta de programas de formación laboral para el trabajo y la inserción en actividades productivas, educativas y recreativas del distrito.

Resultado esperado

- Generar programas diversos para que mil jóvenes en riesgo son formados e insertados en actividades productivas o de comercio local, estudios superiores o tecnológicos.
- Construir el Palacio de la Juventud

Condiciones favorables para su implementación

- Coordinaciones y convenios con el Ministerio de Trabajo en programas laborales dirigidos a las y los jóvenes en riesgo.
- El Gobierno Local cuenta con un equipo profesional especializado en programas de empleo juvenil (mejorar sus capacidades y convocatoria)

Aspectos a superar para su implementación

- Asignación presupuestal

Propuesta N° 07

Implementación de programas y proyectos de penas alternativas tipo el Programa Devuélvele a tu ciudad, que buscan reparar el daño causado por el infractor.

Resultado esperado

Las personas realizan trabajo comunitario con las características de las penas alternativas.

Condiciones favorables para su implementación

- Convenios firmados con instituciones receptoras
- Coordinación estrecha con los jueces de paz para este fin.

Aspectos a superar para su implementación

- Conocimiento de las ventajas de este sistema entre los operadores de la seguridad ciudadana y en la comunidad.

Propuesta N° 08

Implementación de una Escuela Municipal de formación en Independencia en coordinación con la Municipalidad de Lima Metropolitana para el Nuevo Serenazgo Municipal de Independencia.

Resultado esperado

Doscientos serenos NUEVOS en seguridad ciudadana democrática.

Condiciones favorables para su implementación

- Malla curricular acorde con los principios democráticos y con un enfoque de prevención.

Aspectos a superar para su implementación

- Cooperación de los gobiernos locales, Metropolitano y Nacional para lograr el objetivo de una Ciudad Segura y Solidaria.

II. EL DESARROLLO ECONOMICO LOCAL.

La PEA de Lima Metropolitana

En Lima Metropolitana al 2013, la PEA de la población en edad de trabajar entre 14 a 65 años, llegaba a 4,607.1 miles de personas¹⁰, lo que representa al 28.54% de la PEA nacional. De ese total, el 54.36% eran hombres y 45.64% mujeres. Un 19.4% tenía entre 14 y 24 años, 72.2% entre 25 y 59 años y 8.4% de 60 a más años de edad. La PEA ocupada es el 94.05% de la PEA –incluyendo a un 61.82% que se encuentra adecuadamente empleada y a 38.18% en condición de subempleada- mientras que el 5.95% de la PEA se encontraba desocupada. De igual manera, el 57.7% de la PEA ocupada se ubica en empresas de 1 a 10 trabajadores, 12.4% en empresas de 11 a 50 trabajadores y 27.7% en empresas de más de 50 trabajadores. Por último, 10.2% de la PEA solo tiene estudios de primaria, 47.1% de secundaria y 42.5% tiene estudios superiores universitarios o no universitarios. Concluimos que la PEA de la ciudad capital es mayor a los 5,2 millones, pero tiene un significativo componente de subempleo y desempleo que en conjunto se acercan al 45%¹¹, trabajan en organizaciones precarias (autoempleo y microempresas) en casi un 60% y 57.3% tienen sólo educación primaria y secundaria.

EL EMPLEO

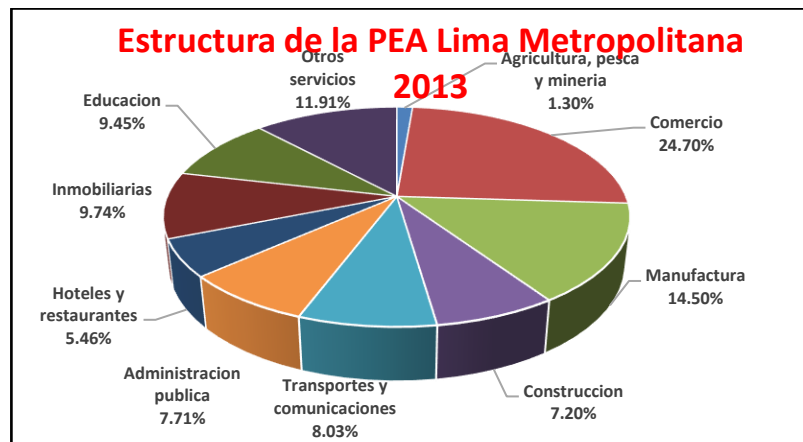
Al 2013 La estructura de la PEA según ocupación de Lima Metropolitana muestra las actividades económicas en las que se distribuye la fuerza laboral. Un 52.4% se encuentra empleada en empresas de servicios, 24.7% en empresas de comercio, 7.2% en empresas constructoras, 14.5% en empresas manufactureras y 1.3% en actividades primarias de agricultura (0.3%), pesca (0.03%) y minería (0.97%). En las empresas de servicios, el 8.03% de la PEA se encuentra en la actividad de transportes y comunicaciones, 7.71% en la administración pública, 5.46% en hoteles y restaurantes, 9.74% en actividades

¹⁰ INEI, Compendio estadístico de Lima 2014.

Según INEI Situación del Mercado laboral en Lima Metropolitana Octubre-Noviembre -Diciembre 2016 la PEA es de 5´198,100 trabajadores de los cuales están ocupados 4´873,500 (93.75%) y desempleados 324,600 (6.25%).

¹¹ Los datos de INEI al 2016 indican una muy lenta mejora de estos indicadores. De la población ocupada: 61 cuentan con empleo adecuado y 33 están subempleados: de ellos 11 son subempleados por horas (visible) y 22 por ingresos (invisible).

inmobiliarias, 9.45% en actividades educativas y 11.91% en otros servicios no especificados.



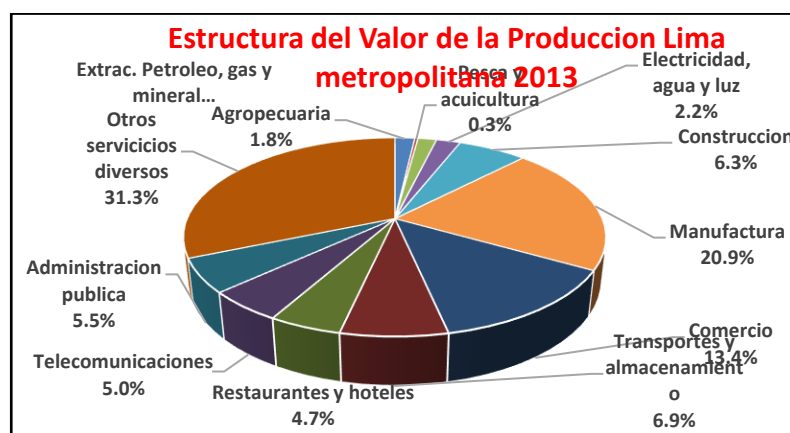
INEI, Compendio estadístico de Lima metropolitana 2014

Es importante anotar que en el año 2016 respecto al 2015 el empleo adecuado se incrementó en 8,7% (75 mil 300 personas) en la población con educación superior universitaria. Dos de cada tres personas con empleo adecuado son hombres y una es mujer lo que evidencia la dificultad para conciliar empleo y responsabilidades familiares las que recaen sobre todo en las mujeres en una sociedad como la nuestra (INEI. Informe IV trimestre 2016).

El PBI Provincial tiene un significativo componente de servicios y manufactura

O en todo caso el Valor Agregado Bruto que sería el PBI sin impuestos indirectos, permite identificar aquellas actividades económicas que generan la mayor riqueza en Lima Metropolitana, determinando la dinámica económica provincial.

De acuerdo a ello, el conjunto de servicios aporta con 53.5% a la generación de la riqueza de Lima (transportes y almacenamiento 6.9%, restaurantes y hoteles 4.7%, telecomunicaciones 5.0%, administración pública 5.5% y otros servicios diversos 31.3%), el comercio aporta con 13.4%, la manufactura aporta con 20.9%, construcción con 6.3%, electricidad, agua y gas con 2.2%, extracción de petróleo, gas y minerales 1.7%, pesca y acuicultura 0.3% y agropecuaria 1.8%.



INEI, Compendio estadístico de Lima metropolitana 2014

Sector servicios y manufactura aporte en empleo y generación de riqueza

Es así que el sector servicios es el que más aporta en empleo y en generación de riqueza, el comercio aporta más con empleo que con la riqueza, y la manufactura que aporta menos en empleo contribuye en mayor proporción a la generación de la riqueza de Lima, y si a ello le agregamos el aporte del sector constructor como parte de la actividad industrial, nos da mejor cuenta del aporte importante que sigue teniendo el sector industrial a la generación de la riqueza de Lima, considerando además que más del 55% de la industria del país se encuentra concentrada en Lima.

Minería, las finanzas y electricidad-agua: mayor productividad sectorial

Desde el punto de vista de un crecimiento inclusivo, estas variables (participación en el empleo y participación en el producto) no pueden verse aisladas, es fundamental considerar el producto por trabajador en los respectivos sectores.

A nivel nacional, según información para el año 2007 los sectores con mayor productividad sectorial eran la minería, las finanzas y electricidad-agua, bastante detrás venían la industria, la construcción, el transporte, los servicios, posteriormente las ventas y finalmente el agro. El orden había sido el mismo en 1994 aunque los montos fueran algo diferentes. Esta heterogeneidad que se basa en una diferencia de productividad impacta en el ingreso de los trabajadores y en sus condiciones de trabajo (Távora, González de Olarte y del Pozo¹²). En Lima –donde la minería y el agro no son relevantes- el sector que se ubica en la punta es el de las finanzas y a la cola las ventas.

Actividades financieras en Lima

El 77% de las colocaciones financieras del país se desarrolla en Lima a cargo de instituciones financieras bancarias y no bancarias (Cajas Municipales, Cajas Rurales, EDPYMES, Cooperativas de Ahorro y Crédito, Financieras.) 66% de las colocaciones son comerciales, 13% hipotecas, 15% consumo y solo 6% dirigidas a las Mypes. Precisamente los 12 principales grupos económicos y financieros del país se encuentran en Lima y tienen ingresos superiores a los US\$ 8,000 millones anuales.

Micro y pequeña empresa: absorción de PEA y aporte al PBI. Autoempleo

De las 842,522 empresas registradas en Lima Metropolitana, el 97% de las empresas son micro y pequeñas empresas, que absorben el 58% de la PEA limeña, pero que por su baja productividad y competitividad sólo aportan con un 42% al PBI limeño. De este total de micro y pequeñas empresas se estima que alrededor del 40% son básicamente autoempleados, ya sean formales o informales, es decir personas que individualmente tienen una forma de generarse ingresos en la ciudad, en especial en actividades de comercio y servicios.

Actividad comercial, mercados distritales y vendedores ambulantes

La actividad comercial de Lima está distribuida en unas 390,000 empresas comerciales (95% de ellas microempresas, 4.3% pequeñas empresas y 0.7% medianas y grandes empresas comerciales), en 29 centros comerciales, 138 supermercados, un mercado mayorista y 1,122 mercados distritales¹³ y unos 30,000 vendedores ambulantes distribuidos en todos los distritos de Lima.

¹² Heterogeneidad estructural y articulación productiva en el Perú: evolución y estrategias. En Infante y Chacaltana, Hacia un desarrollo inclusivo. El caso del Perú. CEPAL-OIT, Santiago de Chile. 2014

¹³ Siendo los más significativos SJL con 123 mercados, SMP con 118 y luego Ate con 9, SJM con 64, VMT con 58, Los Olivos con 56, Lima Centro con 54, Chorrillos con 54, VES con 51 y Comas con 47, entre otros; PERU **Censo Nacional de Mercados de Abastos** 2016.

Es importante anotar que los Mercados de abastos han sido y son importantes referentes comerciales y de procesamiento primaria de alimentos, vestido, calzado, productos de limpieza entre otros habiendo provocado en numerosos casos dinamismos y conglomerados barriales, distritales que es importante considerar en todo los distritos del país y de Lima Metropolitana y especialmente de los distritos populares de la capital.

La manufactura

Lima Metropolitana tiene registradas 86,636 empresas, que representan el 10.28% de las empresas de Lima y el 55.18% de las empresas manufactureras del país. De este total, 37.52% son empresas del sector textil, confecciones y cueros, un 14.56% de fabricación de productos metálicos, 13.20% de la industria del papel e imprentas, 13.15% de la industria de alimentos y bebidas, 11.78% de la industria de madera y muebles, 4.09 de la industria química, 1.43% de productos minerales no metálicos, 0.85% de industrias metálicas básicas y 3.42% de fabricación de diversos productos manufactureros. La brecha de tecnología y la exclusión económica dificultan el eslabonamiento entre micro-pequeñas-medianas y grandes empresas que es imprescindible para generar más de empleo sostenible y la consolidación de las MYPE.

Turismo

El 2016 ingresaron al país por el Aeropuerto Jorge Chávez, más de 1 millón 200 mil turistas. El Centro Histórico de Lima se considera Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO y junto con los museos, la Costa Verde, plazas, centros comerciales y la gastronomía nacional concentrada en Lima, representan atractivos que cabe mejorar para ampliar la permanencia de un mayor número de turistas extranjeros y nacionales en Lima, en su tránsito a otras ciudades al interior del país.

El cooperativo y la economía social en Lima

El cooperativismo

Lima Metropolitana concentra el 34.9% de las cooperativas censadas a nivel nacional¹⁴, estos representan en el caso de la ciudad capital un total de 372; por tanto reúne al mayor número de cooperativas del país y tienen de lejos el mayor peso relativo respecto del resto de regiones.¹⁵ Un aspecto que el mencionado Censo también ha identificado es que la constitución de cooperativas se ha incrementado en un 26.2%, entre el año 2014 y 2016, esto expresa una cada vez mayor confianza en el modelo para impulsar la actividad económica, social y empresarial de los pobladores.

De acuerdo a actividades económicas, las cooperativas que más importancia tienen en las ciudades del país han sido las de *ahorro y crédito* siguiendo entre las más significativas las de *servicios múltiples, servicios especiales, vivienda, transporte, trabajo y fomento del empleo, servicios educacionales, consumo e industriales*. De ellas las Cooperativas de ahorro y crédito de Lima representan el 47.3% del total respecto al total de las regiones del país; en Lima tienen sede 164 de estas instituciones. Esto se condice con la importancia de Lima como importante centro de la actividad financiera incluso para los sectores populares de los distritos con menos recursos de la ciudad; allí tienen una

¹⁴ Según **PERÚ Censo Nacional de Cooperativas 2017**, realizado por un Convenio de PRODUCE con el INEI,

¹⁵ Aquí es bueno anotar que el Censo sólo recoge la información de aquellas que pudieron proporcionar información; en tanto el dato de cooperativas visitadas en Lima (que se corresponde con un número mayor el número de cooperativa identificadas en la capital) para el levantamiento de información, es del orden en Lima de 573; es decir un adicional de 54% (201 cooperativas) no han sido censada a pesar de estar registradas y precisadas su existencia.

intensa participación COOPAC¹⁶ quienes financian la actividad productiva, comercial y de servicios del micro y pequeña actividad económica.

Respecto del número de asociados las cooperativas limeñas representan el 34.9% del país, lo que significa 845,756 socios cooperativistas que viven y tienen actividad económica en la ciudad capital, de estos 43% son mujeres y 57 son varones; este número se ampliará hasta aproximarse al millón de personas bajo esta modalidad organizativa, empresarial y social considerando que un 50% de ellas no fueron parte del Censo Cooperativo.¹⁷

Este número de cooperativistas representan aproximadamente 11% de la población limeña y alrededor del 19.5% al compararlo con la PEA¹⁸ de Lima Metropolitana. Siendo el cooperativismo una experiencia que tiene presencia barrial y un significativo rol social y económico esta participación relativa en relación a la población y la PEA con seguridad crecerá a mayores porcentajes en los distritos populares. Están para demostrarlo la intensa actividad de las cooperativas de diverso tipo en distritos como San Juan de Lurigancho, Lima Este, Lima Norte y Lima Sur.

Según el mismo Censo las cooperativas, en su conjunto en Lima, proporcionan a la ciudad metropolitana ingresos por aproximadamente 886 millones 800 mil soles¹⁹ siendo un importante mecanismo social, económico y empresarial de sectores sociales y populares para desde la cooperación y solidaridad enfrentar los desafíos de la competitividad local, la equidad, la inclusión y la lucha contra la pobreza. Otro elemento a considerar es que a nivel regional el 33.0% de la población asalariada empleada por las cooperativas se concentra en la región de Lima, esto significa 5,610 trabajadores de los cuales 60% son varones y 40% mujeres.²⁰ Esto demuestra el potencial que tiene este sector además para la generación de empleo y la economía de la ciudad de Lima.

Aunque la mayoría se corresponde con tamaños de micro o pequeña empresa algunas de las experiencias, por sus ingresos, son medianas o grandes empresas.²¹

La economía social

Es bueno constatar también que en Lima se concentran otros sectores de la economía social que si bien no tienen un modelo económico empresarial definido si tienen en común, entre otros, la forma democrática de tomar decisiones y definirse como una sociedad de personas y no de capitales: allí se encuentran las mujeres agrupadas en grupos de ahorro y crédito denominados “Bancos Comunes”, grupos solidarios o grupos de autoayuda promovidos por ONG de microcrédito o independientes de ellos en Lima que suman alrededor de mil experiencias de microcrédito y alrededor de unos 15 mil beneficiarios/clientes.

Según datos del INEI al 2013²² se encuentran mujeres agrupadas en 1,866 Clubes de Madres con 147,907 beneficiarios, 3,428 Comedores Populares con

¹⁶ COOPAC: Cooperativas de ahorro y crédito. COOPAC como San Hilarión en SJL y Lima Norte, Los Andes en SJL, Lima Centro y Lima Sur, San José Obrero y FINANSOL en Lima Norte por mencionar sólo algunos.

¹⁷ A nivel nacional el número de asociados de las cooperativas es 2'423,371, el 57.0% (1'382,242) de la población cooperativista son hombres, mientras que el 43.0% (1'041,129) son mujeres. **PERÚ Censo Nacional de Cooperativas 2017.**

¹⁸ **INEI Nota de Prensa 012**, 17enero 2017. <http://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/noticias/nota-de-prensa-n012-2017-inei-2.pdf>.

• Población Lima Metropolitana tendría 9 millones 111 mil habitantes;

• Según Encuesta Permanente de Empleo – EPE, la Población Económicamente Activa (PEA) en Lima Metropolitana, en el año 2016, alcanzó 5 millones 128 mil 4 personas

¹⁹ **PERÚ Censo Nacional de Cooperativas 2017.**

²⁰ Según **PERÚ Censo Nacional de Cooperativas 2017**. Los ingresos, a nivel nacional, de las cooperativas ascenderían aproximadamente a S/ 2,541 millones esta cifra representa alrededor del 0.2% del PBI nacional. En 2016, las cooperativas en el Perú generaron 17 mil puestos de trabajo.

²¹ En el país de las cooperativas Censadas 65.1% son microempresas, 25.3% pequeñas empresas y 9.6% medianas y grandes empresas. **PERÚ Censo Nacional de Cooperativas 2017**

278,709 beneficiarios en Lima Metropolitana y 15,495 Comités de Vaso de Leche en este último caso correspondiente al departamento de Lima de los cuales alrededor de un 80% deben corresponder a Lima Metropolitana que además de la actividad de cuidado alimentario también tienen iniciativas económicas y productivas asociativas y solidarias que han permitido generar ingresos complementarios a sus familias.

Debemos además reconocer muchas actividades económicas agropecuarias promovidas allí están las cada vez numerosas y exitosas Ferias de productos orgánicos y saludables tal es el caso de Miraflores, Barranco, Av. Brasil, La Molina y diversos otros sitios que reúnen productores urbanos y agrarios con un enfoque de cooperación integración económica y ambiental.

Asimismo se tiene un inmensa red de actividades económicas y productivas relacionado con mujeres, jóvenes, adultos mayores y discapacitados promovidas por ONG, Municipalidades locales, parroquias, iglesias y grupos solidarios.

Están en estos esfuerzos numerosas asociaciones y organizaciones que intervienen en la actividad económica: comercial, productiva, de servicios para aportar a la inclusión social y económica, desarrollar su capacidad competitiva, favorecer la innovación. Numerosas experiencias de los 1122 mercados de abastos han tenido ese enfoque de cooperación y solidaridad y en al caso de Lima Metropolitana reúnen a comerciantes y procesadores de actividades preocupados por darle salida a sus necesidades de acceso.

Cluster

En Lima hay un amplio número de clústeres con diverso grado de desarrollo que comprende actividades de manufactura, comercio y servicios²³: Moda de vestir, calzado, mueble hábitat, joyería, cárnico, auxiliar agroalimentario, gastronomía y *food service*, producción de elaborados de cacao y chocolate, salud, software, centros de contacto (externalización de procesos de negocio), contenidos digitales y otros audiovisuales, construcción, auxiliar automotriz, auxiliar minero, turismo corporativo, turismo cultural. Además, así como en otras regiones, existe presencia de clústeres dedicados a hortofruticultura, pescado congelado y conservas, harina y aceite de pescado, conservas y congelados de hortalizas, colorantes naturales.

Conglomerados económicos por áreas interdistritales

Con énfasis según la participación de las MYPE, el autoempleo y la asociatividad

UBICACIÓN	INDUSTRIA	COMERCIO	SERVICIOS
LIMA NORTE			
SMP		118 mercados Aglomeración de Mayólica (Urb.Palao)	SS Gastronómico (Av. Habich) SS Informáticos de Ingeniería (Frente a la UNI)
Independencia	Carpintería (Av. Túpac Amaru-Ermitaño)	8 mercados Centro comerciales (Mega-Plaza Norte-fevancel)	
Comas		47 mercados	Servicios Recreativos-restaurantes, comidas típicas, piscinas (Av. Trapiche)
Los Olivos	Conglomerado Metal mecánica (Infantas)	56 mercados	
Carabaylo		Comercio Popular Km.22 Av. Túpac Amaru Productos e insumos agroindustriales (Km.22 Av. Túpac Amaru)	
Puente Piedra	Carpintería (Av. Túpac Amaru-Ovaló de Puente Piedra)		Servicios Recreativos-restaurantes, comidas típicas, piscinas (Shangrila)
LIMA SUR			

²² Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Registro Nacional de Municipalidades 2008 y 2014.

²³ Metis-Gaia. Informe Mapeo de conglomerados. Al cuadro original se han incorporado otros conglomerados no considerados en el mapeo realizado por autor.

San Juan de Miraflores	Carpintería (Huanta) Artesanía (Monte Negro)	64 mercados	
Villa Ma. Del Triunfo	Productos Hidrobiológicos (Pesquero 2do Piso) Conglomerado de Madera (Av. Allende)	58 mercados	
Villa El Salvador	Carpintería (Parque Industrial) Metal Mecánica (Parque Industrial)	51 mercados	
Lurín			Servicios Recreativos (restaurantes, piscinas)
Pachacamac			Turístico / Servicios Recreativos
Lima Este			
San Juan de Lurigancho	Carpinteros Confeccionistas / Artesanos	123 mercados	
Ate		CERES / 69 mercados EMMSA	
LIMA CENTRO			
Cercado	Industria Gráfica	54 mercados Las Malvinas (Primeras cuerdas Av. Argentina) Mercado Central, Mesa Redonda (Abancay, Ancash, Andahuaylas, Nicolás de Piérola)	Gastronomía: Restaurantes Saludables del Damero de Pizarro / Barrio Chino Servicios Informáticos, software y hardware (Av. Wilson)
La Victoria	Confecciones Gamarra	Mercado minorista	
Chorrillos	Productos Hidrobiológicos y Restaurante (Agua Dulce)	54 mercados	
Barranco			Turístico, Gastronomía, Artístico
Miraflores		Moda y calzado Artesanía (Av. Petit Thoours)	Servicios computación (Av. Arequipa-Av. Petit Thoours)
Surquillo		Mercado – ferreterías Aglomeración de Mayólica (Tomás Marsano)	Servicios de reparaciones
Breña	Gráficos		
Lince		Mercado Lobatón (Jr. T.Guido, Av. Arenales y alrededores)	Restaurantes, gastronomía
Jesús María		Mercado de San José, (Av. A.Márquez y Av. Rep Dominicana Av. H.Urteaga)	
Magdalena		Mercado Municipal de Magdalena (Jr Bolognesi, Castilla, Leoncio Prado, José Gálvez)	
San Miguel		Artesanía	Servicios recreativos y restaurantes

Licencias

Al 2013, tanto en Lima Norte, Este y Sur el mayor número de licencias de establecimiento fue otorgado a bodegas, en segundo lugar a restaurantes, seguidos por peluquería y spa, cabinas de internet y farmacias en orden diverso según los casos, mientras que en Lima Centro, después de los restaurantes, bodegas y peluquerías, aparecían las fábricas (INEI²⁴). En Lima Norte se observa un mayor número de licencias a discotecas, lo que muestra la importancia de la inversión y el consumo asociado al entretenimiento.

Sobre un total de 861 mil empresas, en Lima Centro opera el 40,3% de empresas de Lima Metropolitana, en Lima Norte y en Lima Este el 20%, en Lima Sur el 12,6% y en el Callao el 7.1%. Los distritos con mayor densidad empresarial (número de empresas por cada mil habitantes) al 2014 son San Isidro, Miraflores, La Victoria, Lima, Lince, Jesús María, Magdalena del Mar, San Luis, Barranco, Surquillo. Los tres primeros superan las 300 empresas por cada mil habitantes (INEI).

POLÍTICAS DE DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL

El gobierno local de Independencia no cuenta con una política de desarrollo económico sostenible en el tiempo, que valore la existencia de los actuales polos y procesos de

²⁴ INEI. Una mirada a Lima Metropolitana. 2014

https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1168/libro.pdf

desarrollo económico en el área del Centro Económico de Lima Norte- que es necesario articular, como parte de una visión de desarrollo económico micro regional y nacional, con una mirada limitada por ahora al cercado de Lima, sesgada a potenciar el desarrollo urbano como palanca del desarrollo económico, con una gestión limitada sobre todo a otorgar autorizaciones a negocios y sin capacidad de hacer sinergia con las municipalidades distritales de su entorno a través de las mancomunidades, en ese sentido los distritos de Lima Norte es muy poco lo que ha podido avanzar en materia de desarrollo económico.

MARCO NORMATIVO VIGENTE (LEYES, D. LEG., DECRETOS SUPREMOS, ORDENANZAS, ETC.).

La Ordenanza 1972-27.07.2016: ARTÍCULO 1º.- Aprobar el Plan de Desarrollo Local Concertado de Lima Metropolitana 2016-2021, el cual forma parte integrante de la presente ordenanza.

La Ordenanza 1933-2016 Incorpora, Modifica y Deroga disposiciones de la Ordenanza Nº 1787-MML, que regula el Comercio Ambulatorio en los Espacios Públicos en Lima Metropolitana.

La Ordenanza 1928-2016 Deroga la Ordenanza Nº 1747-MML, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 28 de noviembre de 2013, que aprueba las normas complementarias en materia de promoción de la inversión privada.

La Ordenanza 1926-2016 Modifica el Reglamento para la Promoción de la Inversión Privada en la Provincia de Lima, aprobado por la Ordenanza Nº 867-MML.

LOS PROBLEMAS A RESOLVER

Los rasgos económicos descritos nos llevan a concluir que Independencia tiene 5 grandes problemas por resolver en materia de desarrollo económico:

- **Ausencia de liderazgo en el proceso de desarrollo económico del Distrito y su articulación con el resto del país.**

Limitados avances en ese sentido en la gestión anterior al buscar promover la mancomunidad de Lima Norte fueron claramente insuficientes.

- **Una economía excluyente en desmedro de la micro y pequeña actividad económica**

Que privilegia el acondicionamiento del territorio y la promoción de las inversiones para negocios de grandes empresas y mega centros comerciales, dirigidos principalmente a estratos medios y altos; esto se produce en desmedro de la pequeña actividad que es predominante en Lima que no tienen las mismas oportunidades de acceso a la promoción económica, mercados, formalización, financiamiento, calificación y servicios de desarrollo. Lo que significa un reto de articulación de las políticas de la GDE y otras áreas municipales.

- **Reducida o inexistente promoción de la asociatividad, el cooperativismo y la solidaridad económica**

En tanto el estado local, regional, metropolitano y nacional interviene desconociendo e invisibilizando las iniciativas y esfuerzos sociales empresariales como en otros casos no promoviendo los esfuerzos asociativos, cooperativos y de solidaridad económica que ya han impulsado o pueden realizarse y que explican las propias dinámicas locales, los esfuerzos de cambio, capitalización y las mayores escalas de gestión empresarial y asociativa que han logrado en el ahorro y crédito, comercialización, servicios y producción.

Desde esta orientación se impide que actores sociales y empresariales favorezcan una economía sostenible, amigables con el medio ambiente, el consumo de productos orgánicos y saludables, la formalización y la modernización de los sectores económicos del distrito y su micro región circundante.

- **Una economía que no favorece la inversión, las relaciones económicas, las innovaciones y lograr mayores eficiencias.**

Una economía que depende –como es lógico- de los insumos y actividades económicas desarrolladas en otras regiones del país, pero que se sigue concentrando por el centralismo económico, el peso principal de la industria nacional, el poder político de las decisiones económicas y de las finanzas en la capital pero que no diversifica, impulsa articulaciones y dinamismos económicos que favorezcan la inversión, innovaciones, eficiencias y que favorezca el encuentro de los productores de otras regiones del país con los comerciantes y productores.

Más aún, en el contexto de un proceso de descentralización truncado, en el cual la gestión no ha participado, para buscar acuerdos con los diversos sectores como PRODUCE y Trabajo entre otros para avanzar en esta orientación.

- **Un modelo de desarrollo que privilegia la tercerización de su economía hacia actividades de comercio y servicios no sostenibles.**

Sin una política de fortalecimiento de la actividad manufacturera y turística sostenible que se ha venido generando en las últimas décadas en particular en sus áreas interdistritales periféricas, donde a su vez todos estos sectores comparten una base insuficientemente sólida en materia de tecnologías de información y comunicación lo que impide su consolidación.

PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL DISTRITO.

Objetivo:

Fortalecimiento y desarrollo de la institucionalidad municipalidad para el desarrollo económico

A la Gerencia de Desarrollo Económico le corresponderá articular con todas aquellas otras áreas municipales que pueden incentivar y/o afectar la actividad económica del distrito

Con la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada, con el Programa del Gobierno Regional y todas aquellas áreas con planes y capacidad de inversión.

Con la Gerencia de Desarrollo Social y la Gerencia de Educación en función del desarrollo de capacidades de mujeres, jóvenes y otros sectores vulnerable.

Con la Gerencia de Participación Ciudadana para contribuir a la participación organizada de actores socioeconómicos en la mejora de sus territorios.

Con la Gerencia de Desarrollo Urbano y la Gerencia de Ambiente, para contribuir a un hábitat sostenible.

Propuestas para el Distrito y su interrelación con Lima Norte:

Impulsaremos la consolidación de los principales centros y sub-centros urbanos en el marco de un proceso de desconcentración de actividades económicas y de ordenamiento territorial al utilizar de manera su condición de Centro Económico de Lima Norte.

- 1) Un instrumento para ello es el funcionamiento sostenido y promoción de los **Concejos de Desarrollo Económico Local a nivel de mancomunidades**, con participación de las municipalidades, gremios empresariales y organizaciones de la sociedad civil, con capacidad de diseñar y promover programas de fomento del desarrollo económico territorial sostenible, en las áreas interdistritales de Lima: Lima Norte, apuntando a que sus habitantes tengan mayores y mejores oportunidades de ingresos y empleo en sus zonas de residencia.
- 2) Puesta en funcionamiento del **Observatorio económico** con la finalidad de brindar información a todos los actores vinculados al desarrollo económico, de los rubros industria, comercio y servicios.
3. Impulsaremos la relocalización de actividades industriales y ordenamiento del mercado inmobiliario. Programa de acondicionamiento territorial, saneamiento físico-legal, infraestructura y dotación de servicios en las áreas habilitadas para emplazamientos industriales y comerciales.
4. Apoyo a **clústeres** reubicados o en proceso de reubicación por disposición municipal, favoreciendo la competitividad de la cadena productiva y la revaloración del espacio territorial. **Un instrumento para ello será la puesta en marcha de un Fondo Concursable destinado al apoyo a la competitividad productiva.**
5. Promoción y fortalecimiento de la asociatividad, cooperativismo y solidaridad económica en tanto permite aportar a los esfuerzos sociales, económicos y empresariales de los pobladores que participan en estas iniciativas.
6. Una acción de este tipo aportará a la formalización, la cooperación generará capacidad competitiva, promoverá la innovación empresarial, productiva y tecnológica y el acceso a tecnologías de información y comunicación, afirmará un enfoque sostenible así como ambientalmente amigable y fortalecerá la participación democrática
7. **Un Programa orientado a la promoción, fortalecimiento de la asociatividad, cooperativismo y la solidaridad económica** en la actividad comercial, productiva y de servicios orientado a fortalecer el acceso, mejorar la competitividad, aportará a la innovación y modernizará la actividad de los productores económicos.
8. Promoción de la Innovación con Inclusión: Un mayor acceso a las tecnologías de información y comunicación y a su aplicación con fines productivos por parte de distintos sectores. Convenios con este propósito con centros de servicios y universidades.

FORTALECIMIENTO DE LOS MERCADOS, CANALES DE COMERCIALIZACIÓN Y PROMOCIÓN DE LOS CENTROS COMERCIALES ABIERTOS.

- **Programa de Fortalecimiento de los mercados de abastos.** Revaloración de los mercados minoristas como oportunidades para la creación de empleos y mejora de servicios, continuando con una intervención en la que trabajan coordinadamente las Gerencias de Desarrollo Económico, de Salud, del Ambiente y la Gerencia o Sub Gerencia de Defensa Civil.

Desarrollo e implementación de una estrategia de promoción de los Centros Comerciales abiertos en los distritos en los que los mercados interactúan con un entorno comercial más amplio y/o donde opera un conglomerado de empresas del comercio y servicios.

- **Independencia Gastronómica: Ampliación de la red de Restaurantes Saludables.**
Puesta en valor de los circuitos de gastronomía popular. Proyecto de Turismo gastronómico de Independencia y Lima Norte.
- **Programa de mejoramiento del patrimonio material e inmaterial,** propiciando que nuestros recursos se conviertan en atractivos turísticos y se afirme la identidad de nuestra ciudad. Aprovechamiento de las Lomas y Miradores naturales hacia el Oeste de la Ciudad.
- **Programa para la empleabilidad y capacidad emprendedora de los jóvenes, mujeres y los sectores vulnerables de Lima Metropolitana**
Incremento de las capacidades de empleo, mejora del ingreso y desenvolvimiento en el mercado de trabajo de mujeres y jóvenes en convenio con municipalidades distritales, empresas y el MTPE.
Programa Escuela de Formación de Emprendedores en todas las áreas inter distritales en alianza con CETPROS y otras entidades educativas. Funcionamiento de bolsas de trabajo en convenio con empresas y de la Ventanilla Única de Trabajo y Promoción del Empleo mediante convenio entre el MTPE y la MML e Instituciones extranjeras.
Programa de apoyo a la reconversión laboral de las personas que deberán dejar el rubro del transporte como derivado de la implementación de los corredores.
Programa de difusión de mecanismos de acceso a la protección social y sobre derechos laborales.

III. DESARROLLO URBANO, VIVIENDA Y GESTIÓN DE RIESGOS (2019-2022)

1. Forjemos una Ciudad Justa e Incluyente. Para lograrlo se plantean las siguientes acciones:

- Formular políticas específicas de promoción del espacio público diverso e inclusivo.
- Monitoreo de las características y condiciones de la ciudad que mantienen a los grupos menos favorecidos en condiciones de riesgo y que en el proceso de crecimiento los confinan en espacios de mayor peligro.
- Sistema de movilidad equitativo e integrador, que favorezca la movilidad de aquellos con mayores dificultades.
- Formular políticas específicas de dotación y ubicación/accesibilidad a servicios sociales orientados a las poblaciones más vulnerables.
- Desarrollar mecanismos para reducir la segregación socio espacial (residencial, de acceso de servicios, de espacio público) y favorecer el uso integrador del espacio urbano.
- Generar inversiones en mejoramiento integral de barrios enfocados a bolsones territoriales de pobreza o precariedad. Iniciar un amplio plan de renovación urbana de las zonas consolidadas del distrito.
- Programas o mecanismos de acceso a vivienda social efectivos.

2. Forjemos una ciudad competitiva. Para lograrlo se plantean las siguientes acciones:

- Estimar, localizar la habilitación de nuevo suelo en el distrito.
- Localizar y consolidar los clusters productivos.

- Reforzar los equipamientos e infraestructura para la distribución y abastecimiento comercial.
- 3. Forjemos una ciudad sostenible, saludable y resiliente. Para lograrlo se proponen las siguientes acciones.**
- Caracterizar las áreas de valor ambiental en la ciudad.
 - Formular y desarrollar estrategias de protección y ampliación de la infraestructura ecológica de la ciudad.
 - Propiciar el desarrollo de una “cultura edificada” de impronta ecológica en la construcción y urbanización.
 - Promover condicionalidades para que la ciudad se desarrolle (crezca y se transforme) en función a las condiciones de peligro y riesgo presentes en su territorio adoptando una cultura preventiva que no genere más riesgo.
 - Introducción de medidas que activen ciclos de metabolismo urbano circular.
 - Reducción de la vulnerabilidad identificada en su ámbito territorial contando con la participación de la población.
 - Generación de servicios urbanos que permitan a la población afrontar situaciones de emergencia o desastre, protegiendo la vida e integridad de las personas, en modo especial de los segmentos más vulnerables.
 - Desarrollar la capacidad de recuperación con posterioridad a la ocurrencia de un desastre.
- 4. Forjemos una ciudad compacta con áreas estratégicas. Entre las acciones posibles que pueden responder a este lineamiento están:**
- Cambios de zonificación y reglamentación urbana que propicie los aumentos de densidad en zonas adecuadas.
 - Políticas de acumulación de lotes que permitan el aumento de densidad en condiciones adecuadas liberando suelo para espacio público y equipamientos.
- 5. Forjemos una ciudad policéntrica. Entre las acciones que corresponden a este tema están:**
- Políticas y medidas para la articulación del sistema de sub-centros urbanos.
 - Las actividades urbanas que deben alentarse en los sub-centros urbanos con respecto a la metropolí.
 - El acondicionamiento físico espacial de los nuevos sub-centros.
- 6. Forjemos una ciudad patrimonial y creativa. Entre las acciones que se implementarán destacan:**
- Establecer el sistema urbano de áreas patrimoniales y de valor cultural
 - Definición de medidas promotoras y compensatorias de la gestión pro-patrimonial.
 - Impulsar procesos urbanos que permitan la creación de focos culturales o de industrias creativas que aprovechen la diversidad cultural y el patrimonio como factor de competitividad.
- 7. Forjemos una ciudad planificada y gobernable**
- Institucionalización de la gestión sostenible del Plan Urbano.
 - Producción de normas de gobierno de la ciudad en consonancia con la planificación, en tanto ciudad y sub región.

IV. AMBIENTE, ESPACIOS PUBLICOS Y SERVICIOS PUBLICOS

RESUMEN DE PROPUESTAS

PROPUESTA 1:

Implementación del programa: “Independencia ciudad ordenada y conectada”

PROPUESTA 2:

Ejecución de obras de defensas en toda la periferia del distrito. Reforestación de Cerros y Lomas.

PROPUESTA 3:

Apoyo para el almacenamiento y cuidado del agua potable en viviendas calificadas como pobres y pobres extremas.

PROPUESTA 4:

Implementación del programa: “Independencia iluminada, Independencia segura”

PROPUESTA 5:

Implementación del programa: “Yo Defiendo mis espacios públicos”

V. TRANSPORTES

1. Diagnóstico del Contexto Metropolitano.

1.1 Reseña del Marco Legal General

Durante las reformas estructurales del período 1991-1992, se promulgaron tres decretos legislativos que modificaron las reglas de juego del transporte urbano e interprovincial. El D. Leg. 651 que establece la libre competencia en las tarifas de servicios públicos de transporte urbano e interurbano de pasajeros y el D. Leg. 640 que desregula el transporte interprovincial de pasajeros y de carga. Este último regula el libre acceso a las rutas, el otorgamiento de permisos y la fijación de tarifas. Además, el Decreto Leg. 669 disolvió la Comisión Reguladora de Tarifas de Transportes, institución pública descentralizada que tenía la función de fijar las tarifas de servicios públicos de transportes interregional de pasajeros y de carga. Antes de la promulgación de estos decretos, la intervención del MTC generaba que la demanda por transporte interprovincial no fuera satisfecha, al impedirse virtualmente el ingreso de nuevas empresas. Antes de las reformas del 90, se protegía a monopolios que implicaban altos precios y servicios deficientes. Posteriormente, se

liberalizaron las importaciones de automóviles tanto nuevos como usados. Ello generó el ingreso masivo de unidades destinadas al transporte terrestre, determinando excesos de flota y una enorme fragmentación tanto en el transporte interprovincial (carga y pasajeros) como en el transporte urbano. Algunos años después, cuando al desregulación impactaba negativamente sobre los accidentes de tránsito se creó en 1996, el Consejo de Seguridad Vial. El principal problema que hemos heredado a partir de la legislación de los 90s es que existe una prohibición expresa de subsidiar el transporte público al definirlo como un servicio privado. Este problema que subsiste hasta la actualidad determina muchas inequidades: i) el sistema de transporte público no llega a zonas de baja densidad excluyendo a muchas personas de bajos ingresos, ii) los pobres urbanos inician sus recorridos en taxis y moto taxi; iii) los sistemas reformados encarecen el costo de transporte de los más pobres al aumentar el número de transbordos; y iv) tenemos que ir ensardinados en la hora punta para subsidiar las pérdidas de los transportadores en la hora valle en donde tienen muy bajos niveles de ocupación.

En 1999 se publicó La Ley General de Transporte y Tránsito (Ley N° 27181). Entre los principales avances se destaca que: i) la Ley define explícitamente el papel subsidiario del Estado; ii) se define la autoridad encargada de preservar la vigencia de la libre y leal competencia y proteger a los consumidores; iii) la Ley trata en un solo sistema funcional a la infraestructura vial y a los servicios de transporte y tránsito; y iv) se definen las competencias normativas, de gestión y supervisión de las municipalidades, asignando todas las demás competencias al gobierno central. Por su parte, la Ley (Ley 27179) de Creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) precisa las competencias de las diferentes instancias y órganos del MTC. La Ley N° 27781 es la norma marco que define las competencias del gobierno central y de las municipalidades. Esta Ley fue promulgada en octubre de 1999 y tenía por objeto asignar las principales competencias del sector.

La mayor parte de los problemas específicos de cada modo de transportes han sido excluidos de la Ley General de Transporte y Tránsito, quedando su definición en los reglamentos. Los Reglamentos de la Ley son: i) Reglamento Nacional de Tránsito; ii) Reglamento Nacional de Vehículos; iii) Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura, iv) Reglamento Nacional de Administración del Transporte; v) Reglamento Nacional de Cobro por Uso de Infraestructura; vi) Reglamento de Jerarquización Vial; vii) Reglamento Nacional de Ferrocarriles; viii) Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito; y ix) Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

En el período 2001-2002, se ejecutaron un conjunto de medidas que implicaron: i) la prohibición de la importación de autos usados de más de 3,000 kilos; ii) la prohibición de la importación de autopartes usadas, iii) el congelamiento del parque automotor de carga interprovincial; iv) el congelamiento de las rutas de buses de las vías más densas; v) el empadronamiento del transporte de carga; y vi) la implantación de un Seguro Obligatorio Universal no condicionado (SOAT).

En el año 2002, se dieron las tres normas marco para la descentralización: i) Ley Marco de la Descentralización; ii) Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y iii) Ley Orgánica de Gobiernos Locales. Estas normas precisaron las competencias para cada nivel de gobierno.

El proceso de precisión de competencias se completa con la dación de la Ley N°27791 que es la Ley de Organización y Funciones del MTC.

En el 2008, se aprueba el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. En el 2009, con la aprobación de la Ley N° 29380, que establece la creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) y con la dación del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, queda establecido el marco regulatorio del transporte terrestre en lo sustantivo.

En los últimos años, se han realizado varias modificaciones a los reglamentos de licencias, se ha introducido las normas de puntos para las licencias de conducir (Ley N° 29365) y se ha modificado el Reglamento de Tránsito (Decreto Supremo 003-2014-MTC), con el propósito de endurecer las sanciones para prevenir los accidentes de tránsito. El D.S. N° 003-2014-MTC fue una de muchas modificaciones que ha sufrido dicha norma (existen varias de 2015 y 2016). El TUO del Reglamento Nacional de Tránsito fue aprobado por D.S. N° 016-2009-MTC.

1.2 Situación de los Servicios de Transporte Urbano

La amplia literatura sobre transporte urbano y movilidad indica que si el transporte no se planifica y no se ordena o si se deja a las libres fuerzas de la oferta y la demanda, se generan tres externalidades típicas: congestión, contaminación y accidentes. De acuerdo con el ITDG (2012), los sistemas de transporte que promueven la reducción del uso del auto particular en las ciudades tienen los beneficios de aumentar el número de viajes en servicios públicos, reducir el tiempo de viaje, reducir las emisiones y mejorar la seguridad vial. Por ejemplo, en el caso del sistema Optibús de León (Guanajuato, México) la expansión del sistema de transporte logró aumentar la cobertura de viajes de la ciudad al 70%, retirar 200 microbuses de las calles y reducir el número de accidentes del transporte público.

Los principales proyectos estructurantes que están cambiando el funcionamiento del transporte en Lima Metropolitana son el Metro y el Metropolitano. La experiencia internacional indica que la selección del sistema de transporte se determina, en muchos casos, por la cantidad de viajes demandados en hora punta y por sentido en las avenidas más saturadas o más importantes de una ciudad. En ese sentido, de acuerdo con el tamaño de la demanda en los ejes estructuradores de los viajes, la literatura orienta estimados para los parámetros para definir la capacidad, velocidad típica e intervalos de tiempo que se asocian a una tipología de proyectos. Por encima de 30,000 pasajeros por hora por sentido las rutas de mayor demanda son candidatas a servirse con metros.

Parque vehicular del servicio público y rutas superpuestas:

La flota se compone de unidades viejas y pequeñas, pero se percibe el sistema tradicional como una fuente importante de empleos informales. Y eso ocurre a pesar de que en general, las reformas del transporte urbano son intensivas en empleo.

Lima registra 623.000 vehículos de transporte individual motorizado (automóvil, motocicleta y taxi), de los cuales el 73% son automóviles. El número de taxis se estima entre 100,000 (formales) y 200,000 (formales+informales). Al mismo tiempo, se cuenta con alrededor de 27.000 vehículos de transporte público que operan en más de 600 rutas en la ciudad. Esto nos lleva a un alto número de unidades por ruta, lo cual hace que la

oferta esté superpuesta e incentive el correteo en la ciudad. Según el Observatorio de Movilidad Urbana de la CAF (2009), el número de kilómetros recorrido por vehículo es 268 y el costo para autobús está muy por debajo del promedio latinoamericano. Según estimados realizados por Protransporte, en promedio, existen 26 niveles de superposición de rutas en las avenidas por donde circula el transporte público. El actual diseño de rutas superpuestas totaliza 39,000 Km., mientras que un sistema de rutas reestructurado no tendría más de 7,000 Km.

Según Protransporte, al 2014, casi la mitad de unidades de transporte público tienen más de 20 años de antigüedad. Este ratio es alto teniendo en cuenta que el promedio del parque automotor en Latinoamérica es 14 años y en Estados Unidos y España, este número está en 10 años²⁵.

Cuadro N° 1: Flota y empleos (Lima y Callao)

Tipo transporte	N° unidades	N° trabajadores
Microbús	7,990	15,210
Autobús	4,337	14,820
Combi	11,327	8,190
Taxi colectivo	3,620	780
Total	27,274	39,000

Fuente: Observatorio de movilidad urbana, 2009

Sin embargo, es importante notar que la organización del sector transporte funciona bajo el modelo empresarial de afiliadores y comisionistas para el 95% de las empresas de transporte en todo el Perú. En la práctica, el titular de la ruta formal en una gran mayoría de los casos no tiene unidades propias - se estima que un 80% de las unidades no son de propiedad de las empresas - y convoca a propietarios de vehículos que puedan pagar una comisión y poder operar en sus rutas. Los propietarios de vehículos le entregan sus vehículos a los choferes y cobradores por un pago diario (otra comisión). Así, el trabajador de transporte está en un régimen informal fuera de todo beneficio y seguros ante los riesgos de su oficio (Bielich, 2009) en un sistema de rutas que incentiva el correteo por varios factores. La consecuencia directa es que el chofer compite con sus pares de otras unidades de la misma ruta por obtener un mayor número de pasajeros, pero también con los choferes de todas las demás rutas que operan por dónde éste circula. Esto a su vez, reduce la calidad del servicio e incrementa, incentiva la accidentalidad y el incumplimiento de las reglas de tráfico.

1.3 La Situación de la Infraestructura Vial

²⁵ https://www.bbvaeresearch.com/KETD/fbin/mult/ESTAULT_14122010_tcm346-239499.pdf

Dentro del casco urbano de la ciudad de Lima Metropolitana, que comprende a la conurbación de Lima y del Callao, encontramos a los ejes Norte- Sur, conformados por la Carretera Panamericana (norte y sur) y Vía de Evitamiento; y Oeste-Este, conformado por la Carretera Central. Estas rutas han sido delegadas a través de convenios del MTC al gobierno metropolitano de Lima.

El sistema vial de la zona urbana de Lima Metropolitana está representado por una estructura espacial monocéntrica, con características radiales pues desde el núcleo urbano central parten y llegan vías principales de conexión con los distritos ubicados alrededor del Centro de Lima. Esta estructura genera gran congestión vial en el área central, causando baja circulación. En el estudio realizado por EMAPE titulado “Propuesta de Fortalecimiento Institucional de EMAPE como operador de redes viales: Sistema Metropolitano de Gestión de la Red Vial” se identifican las principales vías de la red urbana de Lima y el Callao según área y categoría. (ver Cuadro N° 37).

Cuadro N° 5: Sistema Vial Metropolitano - Planificación de Vías en Lima y Callao, según área y categoría, (kilómetros)

Descripción	Expresa	Arterial	Colectora	Sub Total	Local/²⁶	Total
Lima Norte	89.23	73.40	93.90	256.58	ND	256.58
Lima Sur	77.75	62.91	80.83	221.49	ND	221.49
Lima Centro	58.10	110.95	149.15	318.20	ND	318.20
Lima Este /²⁷	89.28	73.40	93.90	256.58	ND	256.58
Total Lima	314.41	320.66	417.78	1,052.85	5,651.90	6,704.75
Callao	30.55	38.35	56.25	125.15	670.10	795.25
Total Área Metropolitana	344.96	359.01	474.03	1,178.00	6,322.00	7,500.00

Fuente: EMAPE (2014)

Lima cuenta con alrededor de 7,500 Km de vías pavimentadas en las cuatro categorías (expresas, arteriales, colectoras y locales). Del total, el 15.7% corresponde a las tres primeras categorías de vías (expresas, arteriales y colectoras), de las cuales sólo 67.2% (791.28 Km.) se encuentran construidas, existiendo una brecha del 32.6% (386.22 Km) de vías principales por construir. Luego del citado estudio, no se han encontrado otros que proporcionen datos sobre el estado actual del Sistema Vial Metropolitano, producto de la falta de inventario vial actualizado. Según el Plan Maestro de Lima, la extensión de la red vial planificada es de 6,703.8km. De ese total, la Municipalidad Metropolitana de Lima se encuentra a cargo de unos 1,369.5 km (según estimación de EMAPE²⁸).

Las fuentes principales de financiamiento para la función del transporte de la MML son los Recursos Directamente Recaudados, Operaciones Oficiales de Crédito y, Donaciones y transferencias. A continuación, se presentará el comportamiento del gasto en función de

²⁶ El dato para Lima y Callao se ha estimado en función al a proporcionalidad de las vías expresas, arteriales y colectoras

²⁷ Cabe resaltar que el dato consignado en la fuente consultada es el mismo para el de Lima Norte, se ha realizado una consulta a la Secretaría de Transporte Urbano de Lima sobre la veracidad de dicho dato, sin embargo no se ha tenido respuesta.

²⁸ EMAPE. (2014). Propuesta de Fortalecimiento Institucional de EMAPE como operador de redes viales: Sistema Metropolitano de Gestión de la Red Vial. Lima: EMAPE.

transporte realizado por la Corporación Municipal, donde tal monto representa el 25.9% del total de gasto de la MML.

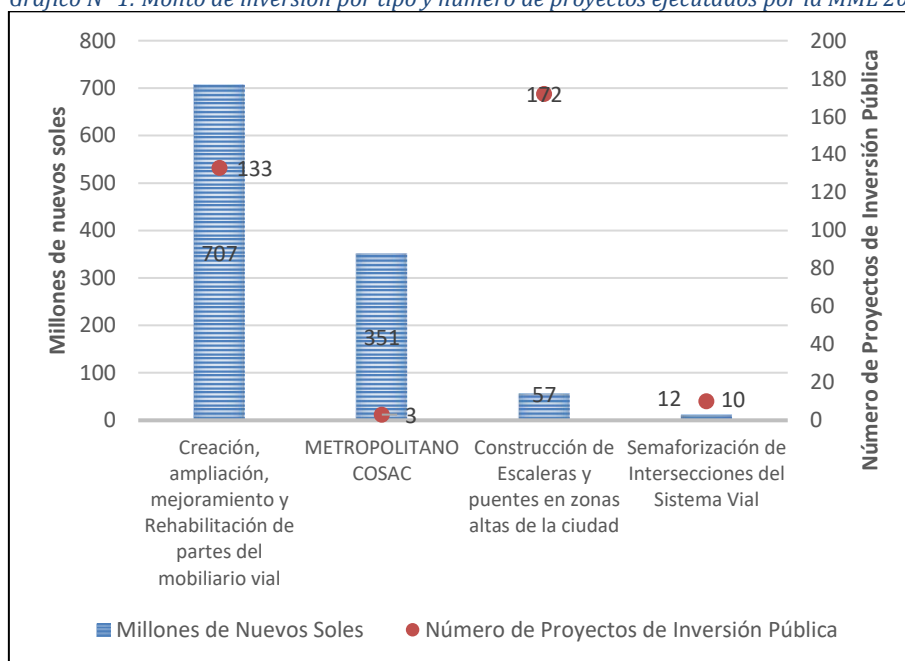
Cuadro N° 6: Gasto de la MML en la Función Transporte (en nuevos soles)

Intervenciones	2010	2011	2012	I-Sem 2013	Total
Actividades	80,911,991	52,417,734	107,235,471	43,964,696	284,530,165
Mantenimiento	46,313,618	16,831,050	49,534,574	9,956,130	122,635,372
Proyectos	597,250,031	139,281,780	213,141,914	178,094,320	1,127,768,045
Total	678,162,022	191,699,514	320,377,385	222,059,289	1,412,298,210

Fuente: EMAPE (2014)

De la información obtenida de la Extensión de la Red Vial Metropolitana y los gastos en actividades de mantenimiento, EMAPE dedujo que la MML había destinado un aproximado de s/. 25,585 por Km para mantenimiento por año, considerando los 1,369.5 km de vías existentes.

Gráfico N° 1: Monto de inversión por tipo y número de proyectos ejecutados por la MML 2010-2013



Fuente: EMAPE (2014)

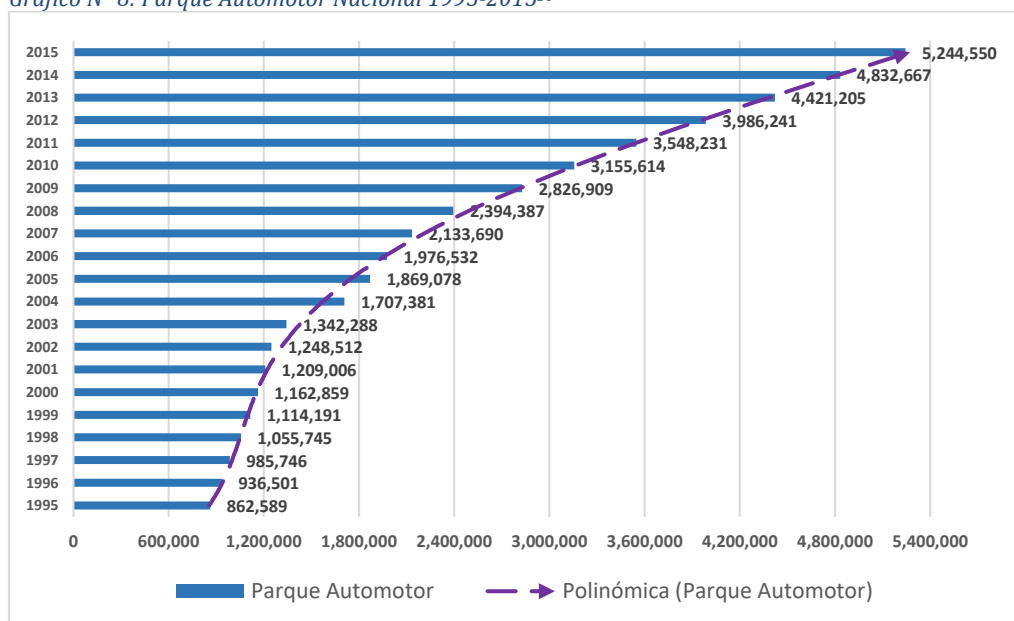
1.3 La situación de la Gestión del Tránsito

En Lima existe una enorme debilidad en la gestión del tránsito. La Policía de tránsito opera con tecnología muy rudimentaria como si estuviéramos en la primera guerra mundial. Se requieren al menos 3,000 intersecciones semaforizadas con sistemas inteligentes y sólo se cuenta con 1,250 intersecciones semaforizadas y menos de 300 con sistemas inteligentes. La infraestructura semafórica no está homologada ni por el MTC ni por los gobiernos provinciales. La MML ha creado Protránsito pero no ha iniciado la ejecución de un plan que resuelva los principales problemas. Los problemas tenderán a agravarse por el crecimiento del parque automotor y las dificultades para fiscalizar las normas de tránsito.

1.3.1 Crecimiento del Parque Automotor

Entre los años 1995 y 2015, el parque automotor evidenció un significativo crecimiento, pues pasó de 862,569 vehículos a 5'244,550 vehículos circulando por las vías terrestres nacionales y las ciudades, es decir, registró un aumento de más del 600%²⁹.

Gráfico N° 8: Parque Automotor Nacional 1995-2015³⁰



Nota: A partir del año 2004, los vehículos menores (mototaxis y motos) están considerados en el total de parque automotor nacional.

Fuente: SUNARP

Elaboración: MTC – Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial

Este crecimiento ha afectado principalmente a las grandes ciudades y a las ciudades intermedias. En Lima Metropolitana, cada año han ingresado en los últimos años, alrededor de 175,000 vehículos nuevos, los que impactan sobre la distribución modal de los viajes y profundizan la congestión.

1.3.2 Inseguridad vial

En Perú la tasa cruda de mortalidad (muertos por accidentes por cada 100,000 habitantes) fluctúa entre 10.9 y 12.36. El número total de accidentes oscila entre 75,000 y 102,000. De ese total, 3,5% están asociados a muertes y 57,5% están relacionados a heridas graves.

El total de muertos por año fluctúa en los últimos años entre 2,900 y 3,500. En las ciudades, el 36% de los muertos en accidentes están relacionados al comportamiento imprudente de un chofer de transporte público y el 64% de los accidentes están relacionados, principalmente, a los vehículos privados o individuales.

Lo más grave es que el 70% de los heridos en las ciudades está relacionado a accidentes en donde participan unidades de transporte público. Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte violenta por encima de los homicidios y de los suicidios. En los últimos 20 años, han muerto 70,000 personas en accidentes de tránsito superando el

²⁹ Estos datos fueron extraídos de las estadísticas del Consejo Nacional de Seguridad Vial: “Parque Automotor Nacional 1995-2015”

³⁰ Los datos del 2015 fueron proyectados.

número de muertos de la guerra interna. En el Perú, cada año, se producen accidentes como si se cayeran 10 aviones.

Las soluciones no son imposibles. La primera decisión debería ser culminar con fuerza la reforma del transporte urbano en Lima. En el metropolitano y en los corredores azules no hay pasajeros muertos pues no hay correteo, principalmente porque a las empresas se las remunera por kilómetro recorrido y no por pasajero subido. Segundo, se debe apoyar las reformas urbanas de transporte en las ciudades. Tercero, es urgente implementar auditorías viales en las Carreteras con más accidentes, fortalecer SUTRAN para el control de los transportes informales o ilegales –que compiten deslealmente con las empresas formales- y promover la asociatividad del transporte de carga.

Tal como reconoce el MTC, la seguridad vial es uno de los principales retos ya que a pesar de ser un país con bajo parque automotor en la región, tiene la mayor tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (15.9 por cada 100,000 habitantes) al compararlo con Chile (12.3), Colombia (15.6) y Argentina (12.6). De acuerdo con datos del Instituto de Medicina Legal, los accidentes son la principal causa de muerte a nivel nacional, por sobre los homicidios y suicidios (2011-13).

Cuadro N° 7: Accidentes de tránsito según departamento 2004-2014

Años	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2,014
TOTAL	74 672	74 945	77 840	79 972	85 337	86 026	83 653	84 495	95 692	102,762	101,104
Amazonas	109	170	96	98	271	220	95	239	496	542	463
Ancash	1 398	1 545	1 156	1 261	1 616	2 263	1 946	2 267	2 847	2 476	2,477
Apurímac	214	210	156	199	428	183	129	185	615	525	643
Arequipa	3 808	3 886	3 736	4 652	5 594	5 293	4 809	5 637	5 700	6 438	5,630
Ayacucho	1 200	620	1 040	836	752	613	1 480	1 006	911	1 061	1,101
Cajamarca	332	710	1 037	1 820	3 070	3 590	3 182	2 945	3 185	3 156	2,119
Callao	2 634	2 640	6 805	3 123	3 299	3 112	2 871	2 931	3 553	3 543	3,402
Cusco	1 133	1 003	1 698	2 397	2 514	1 774	406	549	1 956	4 009	4,100
Huancavelica	72	46	166	26	47	56	71	50	176	86	201
Huánuco	608	612	368	436	462	673	508	801	1 087	1 648	4,283
Ica	1 930	1 721	1 334	1 494	1 404	1 485	1 573	1 565	1 630	1 907	1,512
Junín	927	2 523	1 927	1 568	1 889	1 819	2 333	2 138	3 182	3 604	2,711
La Libertad	4 100	3 873	3 608	4 275	4 020	3 625	3 728	3 790	4 620	4 787	4,658
Lambayeque	600	596	918	530	597	909	1 513	2 141	2 929	3 175	3,342
Lima	49 603	49 104	47 789	51 080	52 684	52 916	50 520	49 407	52 568	54 362	53,924
Loreto	1 188	1 305	1 534	1 161	1 081	1 092	1 078	820	470	265	410
Madre de Dios	221	167	252	123	112	76	59	80	144	479	510
Moquegua	500	557	504	582	554	654	656	762	810	844	665
Pasco	39	29	61	92	90	205	181	216	144	90	50
Piura	1 238	1 667	1 381	1 522	1 593	1 585	1 854	1 937	3 452	4 089	3,834
Puno	532	857	1 110	1 083	929	931	992	1 368	980	1 154	953
San Martín	207	155	301	260	382	491	832	911	1 058	1 281	1,269
Tacna	1 205	297	170	242	243	1 037	1 208	1 289	1 467	1 608	1,349
Tumbes	185	268	271	264	309	295	336	318	507	483	438
Ucayali	689	384	422	848	1 397	1 129	1 293	1 143	1 205	1 150	1,060

Fuente: Accidentes declarados en las Unidades de la PNP

Elaboración: EMG-PNP/OFITEL Y MTC/OGPP – Oficina de Estadística

En el 2014, los 101,104 accidentes registrados representaron un incremento del 35% respecto al año 2005. El 82% de éstos son causados por fallas humanas (imprudencias del conductor y del peatón) antes que por el mal estado de las pistas o la falta de la señalización.

Otro rasgo importante es que los accidentes son mayoritariamente urbanos ya que es en las ciudades donde sucede el 98% de los casos³¹. Asimismo, este problema se concentra en las cinco ciudades principales del país: Arequipa, Chiclayo, Lima, Tacna y Trujillo.

Los departamentos que concentran el 80% de accidentes fueron: Lima, con 53.3%, seguido de Arequipa con 5.56%, La Libertad con 4.6%, Piura 3.79%, Callao con 3.36%, Junín con 2.68% y Ancash con 2.44%.

Cuadro N°8: Accidentes de Tránsito por Causa 2004-2014

Año / causa	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total	74,672	75,012	77,840	79,306	85,337	86,026	83,653	84,495	94,972	102,762	101,104
Exceso de velocidad	23,615	24,188	24,764	24,923	25,543	24,981	26,164	27,129	31,111	33,202	32,924
%	31.6%	32.2%	31.8%	31.4%	29.9%	29.0%	31.3%	32.1%	32.8%	32.3%	32.6%
Ebriedad conductor	6,852	6,368	7,324	7,555	8,536	9,112	7,303	8,929	10,471	12,021	9,951
%	9.2%	8.5%	9.4%	9.5%	10.0%	10.6%	8.7%	10.6%	11.0%	11.7%	9.8%
Imprudencia del conductor	18,827	19,469	19,776	20,654	22,165	23,390	23,361	23,132	25,374	28,545	28,443
%	25.2%	26.0%	25.4%	26.0%	26.0%	27.2%	27.9%	27.4%	26.7%	27.8%	28.1%
Imprudencia del peatón	6,177	6,749	7,043	7,796	7,332	6,961	7,042	6,407	7,445	8,533	7,411
%	8.3%	9.0%	9.0%	9.8%	8.6%	8.1%	8.4%	7.6%	7.8%	8.3%	7.3%
Imprudencia del pasajero	1,839	2,338	2,399	2,681	2,590	2,296	2,207	1,910	2,137	2,199	2,104
%	2.5%	3.1%	3.1%	3.4%	3.0%	2.7%	2.6%	2.3%	2.3%	2.1%	2.1%
Exceso de carga	688	637	791	111	738	818	528	460	535	497	403
%	0.9%	0.8%	1.0%	0.1%	0.9%	1.0%	0.6%	0.5%	0.6%	0.5%	0.4%
Desacato de sen. Tránsito	2,150	2,034	2,277	1,898	1,602	1,903	2,147	1,747	1,964	2,129	2,498
%	2.9%	2.7%	2.9%	2.4%	1.9%	2.2%	2.6%	2.1%	2.1%	2.1%	2.5%
Falla mecánica	2,077	2,077	2,306	2,297	2,547	2,343	2,077	2,322	2,378	2,380	2,098
%	2.8%	2.8%	3.0%	2.9%	3.0%	2.7%	2.5%	2.7%	2.5%	2.3%	2.1%
Falta de luces	426	551	545	616	715	667	337	351	367	363	543
%	0.6%	0.7%	0.7%	0.8%	0.8%	0.8%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%
Pista en mal estado	1,020	1,144	976	1,082	1,505	1,287	1,101	1,225	1,656	1,781	1,791
%	1.4%	1.5%	1.3%	1.4%	1.8%	1.5%	1.3%	1.4%	1.7%	1.7%	1.8%
Señalización Defectuosa	610	670	646	740	921	833	700	856	835	796	738
%	0.8%	0.9%	0.8%	0.9%	1.1%	1.0%	0.8%	1.0%	0.9%	0.8%	0.7%
Otros	10,391	8,787	8,993	8,953	11,143	11,435	10,686	10,027	10,699	10,316	12,200
%	13.9%	11.7%	11.6%	11.3%	13.1%	13.3%	12.8%	11.9%	11.3%	10.0%	12.1%

Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística

Elaboración: MTC – Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial

La estadística de accidentes de tránsito en el año 2014 registra 101,104 eventos de los cuales el 80.6% se concentran en las siguientes causas: Exceso de velocidad 32.6%, Imprudencia del conductor 28.81%, Ebriedad del conductor 9.8%, Imprudencia del peatón 7.3%.

Es evidente que la mayor cantidad de accidentes registrados entre el 2004 y el 2013, se han debido al factor humano. En el 2013, el 71.8% de los accidentes fueron causados por el conductor: por manejar en exceso de velocidad, por manejar ebrio, por desacatar las señales de tránsito o debido a alguna otra imprudencia cometida. Estas estadísticas señalan que no solo son los conductores los causantes de accidentes, los peatones también tienen responsabilidad en muchos casos; esto nos permite concluir que en el Perú no hay

³¹ El reporte de la Policía incluye en este porcentaje, las vías nacionales que pasan por las ciudades.

una cultura de seguridad vial y la carencia de un curso en el colegio que enseñe a los menores a aprender las reglas de tránsito por varias generaciones ha sido un factor condicionante para esta realidad.

Por tanto, los accidentes de tránsito se producen a consecuencia de una acción riesgosa, irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o carretera. Asimismo, debido al incremento del parque automotor en la última década, se ha visto aumentado el riesgo de ocurrencia de accidentes de tránsito (MINSA - Oficina de Estudios Estratégicos y Doctrina, 2009).

Para la Defensoría del Pueblo, las vulneraciones a los derechos fundamentales atribuibles al transporte urbano en Lima Metropolitana se dan por dos causas fundamentales: el modelo de transporte imperante y la carencia de conciencia vial de la población. Esto se sustenta en un estudio académico el cual desarrolla un análisis cualitativo con el propósito de entender los mecanismos detrás de la conducta transgresora de las normas de tránsito en Lima, y se encontró que quienes incumplían las normas se justificaban por el mal ejemplo de la autoridad o policía, o debido a problemas de falta de educación y desconocimiento, es decir, era evidente la falta de cultura y educación en la población. Un resultado interesante señala que la mayoría de entrevistados respondió que la principal causa de este fenómeno transgresor se atribuía a una preocupación por el tiempo, o por llegar antes a sus destinos (Delgado Taboada, 2013).

La estadística de accidentes en el ámbito urbano en el 2014 fue de 98,770 accidentes; representando el 97.7%, mientras en el ámbito carretero fue 2,334 eventos representando 2.3% del total. Realizando una estimación del valor de la vida estadística y costos asociados para tratamiento de lesiones producidos por accidentes de tránsito en la Red Vial Nacional del Perú, se ha calculado pérdidas por valor del 0.8% del PBI por año (Guerra Garcia, Velazco, & Castillo, 2009, p. 104).

Cuadro N°2: Accidentes según ámbito 2008 – 2014

ÁMBITO:	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
CARRETERO (DIRPOCAR)	1 812	1 947	2 090	2 297	2 060	2 476	2 334
URBANO	83 525	84 079	81 563	82 198	92 912	100 286	98 770
TOTAL	85 337	86 026	83 653	84 495	94 972	102 762	101 104

Fuente: Policía Nacional del Perú.

Elaboración: Consejo Nacional de Seguridad Vial.

2 Balance Autocrítico de la Reforma del Transporte

2.1 En Lima Metropolitana e Independencia

Logros

- Se implementaron mesas técnicas multiactores (choferes, propietarios, empresarios, consorcios) para construcción de consenso.
- Rescate financiero del Metropolitano (triangulación COFIDE-MML-Concesionarios).
- Racionalización de rutas e implementación de 18 alimentadores del Metropolitano.
- Creación de nuevos alimentadores no previstos (Puente Piedra, La Playa, Gamarra y Villa el Salvador).
- Ampliación de capacidad de las principales estaciones del Metropolitano.
- Metropolitano rankeado entre los 8 mejores sistemas BRT del mundo.
- Se implementó sistema de denuncias por acoso sexual efectivo en coordinación con la policía y el Ministerio Público.
- La ejecución combinada de las reestructuraciones de rutas en el Metropolitano, la incorporación de la flota nueva a GNV y el retiro de la flota chatarreada generaron un efecto significativo en la reducción de las emisiones de dióxido de carbono. Según los estimados validados por AENOR para el Verified Carbon Standard, se estimó, utilizando la metodología AM0031, que la reducción anual de emisiones equivalía a: 68 830 toneladas de dióxido de carbono al año
- Protransporte obtuvo premio del CAD en gestión ambiental efectiva y 5 buenas prácticas.
- Se triplicó la demanda del Metropolitano de 220,000 validaciones diarias a 685,000 sobre la base del aumento de la calidad del servicio.
- 49 paquetes de los corredores complementarios adjudicados.
- 17 contratos firmados.
- Se licitó el Sistema de Recaudo Único para el SIT y se adjudicó la buena pro
- Una troncal de Corredor Complementario (Tacna-Garcilazo-Arequipa) implementada completa y dos alimentadores integrados a la troncal. Se reemplazó a 3,500 coasters por 154 buses de 12 metros). Los pasajeros se elevaron de 112,000 (antes de la reforma) a 160,000 (diciembre del 2014).
- Implementación parcial de la troncal de Javier Prado con 110 buses.
- 2000 vehículos chatarreados.
- Importantes avenidas reordenadas: Abancay, Manco Cápac, Tacna, Garcilazo, Benavides, Javier Prado, Paraderos de Rayito de Sol y Acho en la Panamericana y Canadá.
- 600 millones de soles anuales de beneficios por ahorros de tiempo por reordenamientos y alimentadores.
- Reforma legal completa (ordenanzas de transporte).
- Se derrotaron 18 convocatorias a Paros de Transportistas y se previno la violencia.
- Se logró incorporar a casi todas las empresas de Lima y cientos de unidades del Callao a la lógica de la reforma.
- Se implementó la Defensoría de las Víctimas que permitió que Orión y los Chosicano se vean obligados a resarcir a las víctimas.
- Se ganó en 27 procesos judiciales y 27 procesos en Indecopi y se canceló el concepto de la doble jurisdicción.
- Se logró que los pasajeros respeten las colas y los paraderos.
- Se mantuvo el apoyo de la opinión pública la reforma del transporte urbano en más de 65% en todos los niveles socioeconómicos.

Deficiencias

- No se logró revertir alza indebida en el Metropolitano de 2 soles a 2.5 soles en la troncal.
- No se logró implementar un corredor complementario completo (troncal más alimentadores).
- El plazo de la marcha blanca del Corredor TGA fue demasiado extenso y generó una imagen de caos por la excesiva demanda.
- Se confió demasiado en la participación de COFIDE como financista principal descuidándose involucrar mucho más a la banca privada
- Los concesionarios no contaron con historial crediticio lo que dificultó los cierres financieros
- Se elevaron los costos de traslado para ciertos sectores de la ciudad por el aumento del número de transbordos.
- No se concretó la firma del contrato de concesión del Sistema Único de Recaudo
- La implementación de las REZNAS fue lenta por varios factores.

Lecciones Aprendidas

- Marchas blancas no deben durar más de 15 días.
- Evitar desfazar implementación de alimentadores respecto de la implementación de la troncal.
- El control de la competencia informal es vital
- La implementación debe hacerse por etapas completas y no por partes de manera de obtener las demandas previstas
- La participación de la banca e instituciones financieras es fundamental
- La estimación de los montos de fianzas debe responder a la capacidad real de pago de los concesionarios para evitar que sean los grandes inversionistas los que hipotequen a su favor las concesiones
- Propiciar movilización para que se ejecute política de subsidios.
- Intensificar mecanismos para mejorar la integración de los servicios en un único SIT.
- Resolver soberanía sobre tarifas en el Metropolitano.
- Comunicación se limitó a explicar los cambios de rutas y el funcionamiento del sistema. LA estrategia debió ser más efectiva y más enfocada en los problemas del día a día de los pasajeros.
- Se debió administrar con más cuidado las expectativas respecto del Metropolitano y los Corredores Complementarios.
- No asumir como MML demasiados conflictos por reformas en simultáneo.

2.2 La Gestión de Luis Castañeda Lossio y la sistemática demolición de la Reforma del Transporte Urbano.

El alcalde, Luis Castañeda Lossio, inició mal su gestión 2015-2018 afirmando que “la reforma del transporte” no existía. Desde ese momento, los transportistas peruanos que con un gran esfuerzo habían logrado agruparse para operar en los Corredores Complementarios dejaron de ser bancables en el sistema financiero. Al propio tiempo, semejante declaración generó el parálisis de los procesos de chatarreo, pues los dueños de combis percibieron que la reforma ya no era inminente. Hoy, el programa de chatarreo en el ámbito de la Línea 1 del Metro, apoyado por recursos del MTC, ha sido cancelado por su baja ejecución. Un resultado lamentable desde el punto de vista de los pulmones de la sociedad.

Pero como todo puede ser peor, la gestión amarilla siguió mal dando autorizaciones en donde ya las rutas estaban otorgadas a través de procesos de licitación y concesión de los Corredores Complementarios. Esta decisión que era totalmente ilegal fue gravísima, pues implicaba establecer un sistema de derechos superpuesto al de las adjudicaciones dadas el 2014. Era tan ilegal la medida que el Consejo de Lima, temeroso de recibir represalias por incumplimiento de contrato, reculó de la medida y corrigió el problema no sin antes haber dañado de forma irreparable la imagen de la MML.

Aunque era difícil empeorar las cosas, la gestión amarilla logró “agudizar las contradicciones” anulando ilegalmente seis contratos de concesiones que incluían cuatro contratos de dos concesionarios que operaban en dos corredores (Javier Prado y Arequipa). En general se han anulado casi la mitad de las 48 adjudicaciones de los paquetes de Corredores Complementarios y también se cortó el contrato firmado para el estudio de factibilidad para el proyecto que iba a optimizar y completar la infraestructura vial y semafórica de los Corredores Complementarios.

Pasamos al infierno cuando despidió a cerca de 700 inspectores, lo que causó, por ejemplo, que entraran 30,000 taxis piratas y colectivos diarios a la avenida Arequipa haciendo que los buses azules vayan casi tan lento (10 Km. por hora) como antes de la reforma (9 Km. Por hora). Como consecuencia, el número de pasajeros diarios bajó de 160,000 en el 2014 a 110,000 en la actualidad.

Actualmente, sigue siendo la troncal de Tacna-Garcilazo-Arequipa (TGA), la única troncal plenamente implementada y la troncal de Javier Prado-La Marina-Faucett no se ha culminado por el temor de retirar a la flota de Orión. Los Corredores de las Panamericanas y Carretera Central no se han iniciado y sólo se han incorporado 60 buses en San Juan de Lurigancho sin retirar a ninguna de las rutas tradicionales. Además, no se ha implementado ninguno de los alimentadores y en Manchay al primer problema anularon el alimentador. Y de los dos alimentadores que dejamos listos y funcionando en TGA, sólo queda uno (anularon el que conectaba Acho con la troncal). Los Corredores Complementarios representan el 40% de la demanda por viajes.

El estudio de Taryet elaborado para el perfil que tenía por objetivo racionalizar el sistema de taxis estimó que, cuando había fiscalización –y los inspectores de la MML llegaron a totalizar 1,100 (hoy sólo quedan 100)-, el taxi pirata se había reducido a cerca de 14,000 unidades. Hoy se estima que de nuevo los taxis informales alcanzarían un número cercano a 100,000 vehículos, ya que ya no hay mega-operativos permanentes y se ha reducido dramáticamente el número de inspectores en las vías arteriales. La demolición de la reforma incluyó la cancelación del estudio de factibilidad para racionalizar el sistema de taxis, que incluía un fondo para el chatarreo de los taxis que operan con más de 15 años de antigüedad.

Pero, la demolición sistemática siguió profundizándose con la cancelación, sin explicación alguna, de las dos licitaciones de los paquetes de rutas de integración y aproximación, que representan el 60% de los viajes de Lima. Y, aunque cuesta creerlo, todo empeoró cuando la gestión canceló ilegalmente la licitación del sistema de recaudo de las tarjetas del SIT, que actualmente está en pleno proceso judicial igual que los contratos de Corredores Complementarios ilegalmente anulados en Javier Prado. Los juicios impedirán que el Municipio

de Lima pueda volver a licitar el sistema de recaudo privado como es su deseo. Y, del mismo modo y por las mismas razones, la MML no podrá volver a licitar las rutas de Corredores Complementarios. Es decir, no sólo se ha demolido la reforma del transporte urbano sino que se está entrapando los procesos futuros dejando enormes y muy peligrosas bombas de tiempo. Es decir, algo parecido a lo que ocurrió cuando durante la segunda gestión de Luis Castañeda se licitaron las revisiones técnicas sólo para que cancelarlas irregularmente después y perder todos los laudos arbitrales. Gracias al despelote amarillo en las revisiones técnicas, hoy en Lima una gran parte del parque automotor circula en condiciones técnicas muy precarias causando gran contaminación.

En este estado de cosas; surge la posibilidad de una Autoridad Única del Transporte Urbano como un rayo de esperanza que permita poner un poco de orden en el transporte urbano, recuperar el concepto del servicio público y reiniciar la implementación de la reforma de los Corredores Complementarios de forma coordinada con la planificación de Metros. Es sorprendente como la completa incapacidad de la Municipalidad Metropolitana de Lima en la hora presente, le da una cierta viabilidad a una propuesta que despojaría a los municipios de Lima y el Callao de su principal competencia como autoridades provinciales y que en otras circunstancias no habría podido implementarse. Hoy todo puede pasar. Esperemos que sea para mejorar las condiciones de los 7 millones de usuarios que requieren una movilidad apropiada en Lima y el Callao.

2.3 Lineamientos de política de transporte local.

2.3.1 Movilidad Peatonal

- Promover con alta prioridad los beneficios de la caminata para la sostenibilidad ambiental, económica y social
- Facilitar mediante infraestructura y equipamiento la accesibilidad para todos del espacio público
- Desarrollar ejes peatonales en los principales centros atractores y generadores de viajes y circuitos peatonales recreativos
- Garantizar itinerarios continuos (disminuir la presencia de barreras urbanas) seguros (iluminación, evitar los caminos peligrosos) y cómodos tomando en cuenta que el peatón buscará siempre el itinerario el más corto.
- Desarrollar circuitos peatonales en los espacios públicos recreativos
 - Veredas y Senderos
 - Plazas y Parques
 - Puentes Peatonales y Cruces Peatonales
- Adecuar el marco normativo que permita que las políticas de tránsito y transporte sean implementadas siguiendo los lineamientos de la Movilidad Sostenible, en donde se promueva el respeto por el peatón, el uso del transporte público masivo, un transporte de carga regulado y diseños viales que aseguren la accesibilidad y conectividad de todos los usuarios y que proporcionen una transitabilidad cómoda y segura para las personas con movilidad reducida.
- Desarrollar una política de gestión integral de la ciudad con una visión común. En donde las Gerencias, trabajen de manera coordinada para diseñar una ciudad más amigable para sus ciudadanos.

- Fomentar la capacitación técnica en ingeniería vial dentro del equipo de trabajadores en ese ámbito, que mantenga el enfoque de la Movilidad Sostenible y que cuente con herramientas para desarrollar una gestión eficiente del tránsito.
- Llevar a cabo políticas de educación vial para sensibilizar y comprometer a la ciudadanía a tomar un rol más activo en la tarea para mejorar del tránsito del distrito.
- Identificar y corregir la malla peatonal dentro de nuestra jurisdicción, con el debido diseño vial y señalización adecuada. Así mismo, promoveremos que las Municipalidades Distritales vecinas se sumen a esta tarea.
- Iniciar una política de uniformización de la señalización de tránsito, haciendo un llamado de respeto al Manual de Dispositivos de Control del Tránsito, en coordinación con la Municipalidad Metropolitana, la PNP, Escuelas y Organizaciones en general.
- Llevar a cabo, un sistema semafórico debidamente instalado y programado, que facilite la fluidez del tránsito y que asegure la reducción de accidentes de tránsito.
- Promover desde la Municipalidad Metropolitana de Lima, la creación de una Autoridad Autónoma que lidere y coordine aspectos vinculados a la gestión del tránsito. Mientras, aseguraremos la debida coordinación interdistrital, fortaleciendo y ejerciendo nuestro liderazgo como Municipalidad Distrital.
- Establecer mecanismos y acciones desde la Municipalidad para monitorear y reducir los accidentes de tránsito.
- Tomar conciencia que el objetivo de una política sancionadora de multas responde al objetivo de reeducar y no al de recaudar, por lo que estableceremos una mejor estrategia de imposición de multas de acuerdo a la delegaciones que se obtengan de la MLM.

2.3.2 Transporte Interprovincial

- Racionalizar la circulación del transporte interprovincial de pasajeros del área Distrital Sistema de Terminales Terrestres, debidamente conectados al Sistema Integrado de Transporte.
- Reubicar a los terminales que operan informalmente en el Distrito.

2.3.3 Transporte de Mercancías

- Racionalizar el transporte de carga al interior de la ciudad estableciendo circuitos viales específicos y formulando reglamentos para la circulación y distribución de mercancías, fijar horarios de descargas.

2.3.4 Transporte de Taxis

- Propiciar la renovación del parque vehicular a una antigüedad no mayor de diez años.
- Propiciar la reducción del número de taxis en el área Central del distrito, incrementar las conexiones interzonales hacia el norte y sur de la ciudad.
- Promover la organización de los taxistas en asociaciones o cooperativas.
- Promover el uso de taxi seguro para lograr un equilibrio justo entre el servicio que brinda y su precio.

2.3.5 Transporte en Mototaxis y vehículos menores

- Integrar el servicio de Mototaxis al Sistema Integrado de Transporte.

- Limitar el servicio de Mototaxis a las vías locales del distrito.
- Empadronar permanentemente las mototaxis, motos lineales y bicicletas para fines de control, prevención e identificación.

3. Propuestas de Política y medidas principales

3.1 Cambio Institucional

El presente Plan tendrá que trabajar con dos escenarios dado que no es tan fácil prever si la Autoridad Única del Transporte Urbano se va a implementar o no. En caso de que no se logre la aprobación de la Ley de la Autoridad Única de Transporte, las medidas institucionales básicas serían las siguientes:

3.2 Creación de la Autoridad de la Movilidad

Participación de las municipalidades distritales como miembros consultivos de la Autoridad Única de Transporte en Lima y Callao.

3.3 Creación de la Agencia Vial

Como réplica de los que actualmente es Emape con la finalidad de direccionar las inversiones públicas en el mantenimiento y remodelación de las vías metropolitanas que circundan el distrito y las vías locales.

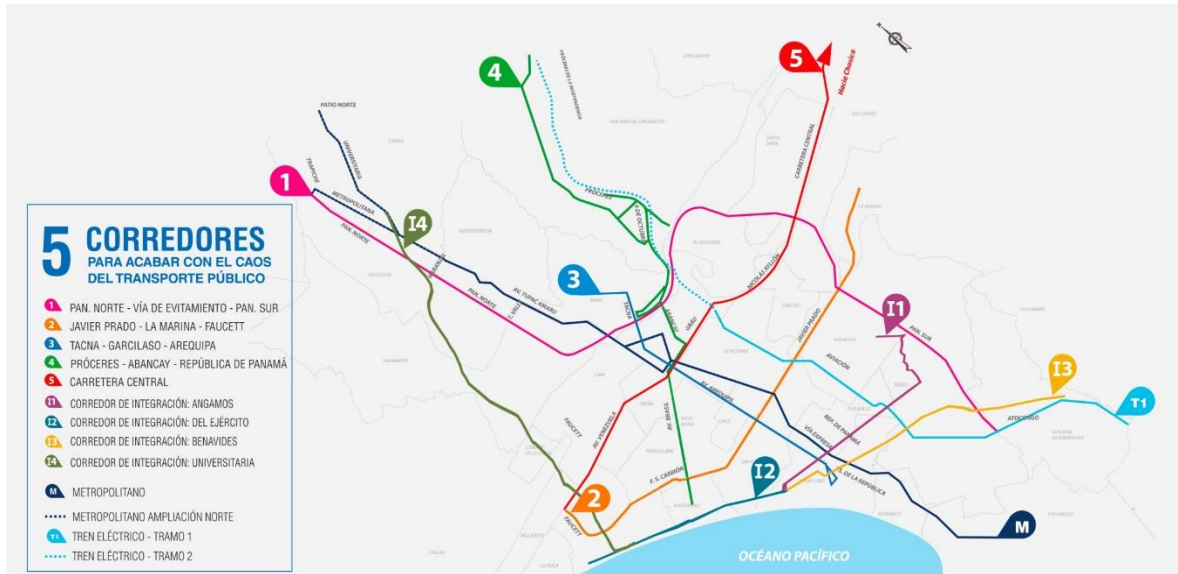
3.4 Propuestas en Transporte y Movilidad

- Se expandirá la troncal del Metropolitano 11 Km. y se implementarán 13 estaciones. El costo del proyecto será de S/.205 millones. A cargo de Protransportes o la nueva autoridad única del transporte.

-Se construirán los intercambios viales que sean necesario para solucionar la conexión e integridad territorial en el sentido Este-Oeste del Distrito.

-Apoyaremos la implementación de los corredores complementarios. Se añadirán 5 millones de viajes adicionales en un transporte ordenado y seguro. En el Gráfico N° 10 están las troncales de los Corredores Complementarios. Además, la MML tiene previsto ejecutar mejoras en la infraestructura de los corredores para completar su ciclo semafórico y lograr que funcione el tratamiento preferencial para el transporte público.

Gráfico N°10. Nuevo Sistema de Transporte Integrado



Las troncales y las rutas alimentadoras de los Corredores Complementarios abarcan toda la ciudad.

-Gestionaremos los corredores de Aproximación previstas en el sistema de transportación de la Ciudad y esto abarca 4.5 millones de viajes adicionales. Todo el conjunto de rutas que completa el sistema de rutas de Lima. En el 2019 se licitarán y en el 2020 se firmarán los contratos y las rutas del servicio se implementarán el 2021. (Ver Gráfico)

Gráfico 11. Corredores Complementarios, rutas troncales y alimentadoras



-Se diseñará un paquete de rutas de interconexión Lima Callao para facilitar los viajes de las 200,000 personas que se mueven diariamente entre Lima y el Callao. Estas rutas deben ser parte de un nuevo régimen de interconexión.

-Como consecuencia de los contratos que se firmarán en los corredores complementarios, de integración y de aproximación, hacia el 2021, la flota se reducirá de 31,500 unidades a 16,500. La edad promedio de las unidades de transportes se reducirá de 22 años a entre 7 y 5 años. La reducción de la contaminación será sustantiva, pues los vehículos nuevos implicarán inversiones por US\$1,700 millones y serán de tecnología euro 4, 50 veces menos contaminantes que los mejores buses pre-existentes a la reforma.

3.5 Apoyo al Desarrollo de la infraestructura Vial

Proyectos de Inversión Privada en Ejecución o con Acuerdo de Concejo que culminarán en el período 2019-2022.

Vía Parque Rímac

Es el proyecto más ambicioso de infraestructura vial y renovación urbana que Lima ha ejecutado. Con US\$ 700 millones de inversión y con un túnel por debajo del río Rímac que se terminará el 2016, este megaproyecto conectará 11 distritos de la capital, reducirá en 80% la congestión de la Vía de Evitamiento. Con tecnología de punta y el más moderno sistema de seguridad se construirá un túnel por debajo del río Rímac de 2 Km. que permitirá conectar Ate Vitarte con el Callao en 20 minutos. Vía Parque Rímac es:

- Conectividad e integración
- Transporte público seguro y de calidad
- Infraestructura vial
- Recuperación del patrimonio histórico de la humanidad
- Recuperación del río Rímac
- Creación de áreas verdes
- Reubicación de familias que habitan en zonas de riesgo
- Creación de espacios para cultura y de deporte
- Desarrollo de la obra tecnológica más importante de Lima: Túnel bajo el río Rímac
- Tecnología y seguridad

Se reubicará a más de mil familias que viven en zona de riesgo, se crearán 25 hectáreas de áreas verdes para cultura y deporte, se implementará infraestructura para transporte público seguro y de calidad, y, a través de un intercambio, se conectará San Juan de Lurigancho con el Centro de Lima. Vía Parque Rímac es un proyecto integral de la ciudad de Lima que, además de modernizar la gestión del tránsito vehicular, mejorará las condiciones ambientales del río Rímac y la calidad de vida de miles de familias del Cercado.

Vía Expresa Sur

Con una inversión de US\$ 220 millones, Vía Expresa Sur construirá los 4.5 Km. que faltan para concluir el trazo original de dicha autopista urbana, construida en los años 60 cuando Lima contaba con una población que no superaba los 3 millones de habitantes. Este proyecto culminará esta importante obra iniciada 40 años atrás. Vía Expresa Sur unirá el distrito de Barranco y la Panamericana Sur. Son 4.5 Km. de autopista que contará con 4 intersecciones viales y 11 rampas. El proyecto contempla el cobro de peaje mediante free flow o flujo libre para el tránsito de vehículos, lo que constituye una innovación tecnológica que posiciona a Lima al nivel de las ciudades más modernas. La vía central de esta obra será empleada para la prolongación del servicio de transporte Metropolitano, para que todos los limeños estén mejor conectados mediante transporte público seguro y de calidad.

Concesión Eje Vial Javier Prado-La Marina-Faucett

Con una inversión aproximada de US\$ 920 millones, esta iniciativa privada diseñará, construirá, operará y mantendrá tres grandes avenidas que soportan el tráfico en 8 distritos de Lima. Una obra de 20 Km. que involucra ampliar la Vía Expresa de Javier Prado hasta la Av. Faucett y que beneficiará a millones de limeños. La obra a construirse en el derecho de vía existente, agregará la capacidad del servicio actual. Además, contempla la implementación de infraestructura para el transporte público seguro y de calidad.

Túnel del Centinela-Primavera-Angamos

Con una inversión aproximada de US\$400 millones, este proyecto es una iniciativa privada que permitirá unir La Molina con San Isidro en 20 minutos a través de un túnel por debajo de las avenidas Primavera y Angamos. La obra adiciona capacidad de vía y permitirá que en la superficie funcione adecuadamente el corredor de integración Angamos-Primavera.

Proyectos de Inversión Privada en preparación que se ejecutará o iniciarán ejecución en el período 2019-2022

Periférico Vial Norte

Una obra muy importante que conectará la Panamericana Norte con la Carretera Central, la Autopista Ramiro Prialé se extiende por la Separadora Industrial hasta la Panamericana Sur. Este proyecto es una inversión privada cofinanciada que será ejecutado por el MTC y Proinversión con una delegación de la MML. El proyecto está valorado en US\$2,000 y es importante y funcionará como una nueva vía de Evitamiento para la ciudad que conectará el Callao con La Molina y la Panamericana Sur en muy pocos minutos.

Proyecto Canta Callao

Este proyecto es una iniciativa privada gestionada por la Municipalidad de Lima que conecta el cruce del Periférico Vial Norte con el acceso a la provincia de Canta. Esta iniciativa financieramente autosustentable es muy importante pues la nueva conexión interprovincial que articula Canta con Cerro de Pasco, derivará un tercio de la carga pesada de la Carretera Central a dicho acceso norte de Lima. Por tanto, es muy importante la aceleración de la ejecución de este proyecto.

Proyecto Vía Expresa Norte

El proyecto Vía Expresa Norte consiste en la Prolongación Norte de la Vía Expresa Paseo de la Republica prevista en la red vial metropolitana y que como política actual de mejoramiento de la infraestructura vial urbana de la ciudad, se encuentra priorizado su implementación mediante un nuevo eje vial con características de vía rápida de alta velocidad. La idea es consolidar uno de los ejes viales longitudinales de carácter expreso más importante de la ciudad, integrando la zona norte con el centro y sur de la ciudad y generar una alternativa de movilidad. La inversión es privada y se estima en US\$ 650 millones de dólares.

Proyecto Eje Vial Canadá - Par Vial Canevaro/Pardo De Zela - San Felipe - Cipriano - La Mar - Precursores

El proyecto eje vial Canadá - Par Vial Canevaro/Pardo de Zela - San Felipe - Cipriano (La Mar) - Precursores, forma parte de la política actual de mejoramiento de la infraestructura vial urbana, mediante la implementación de un eje transversal con características de colector vial, a fin de mejorar las condiciones de accesibilidad de la ciudad de Lima. La idea es implementar el proyecto para contar con un eje transversal de interconexión entre las zonas sureste centro y oeste de la ciudad, permitiendo redistribuir el tránsito sobre los ejes viales actualmente congestionados. La inversión es privada y se estima en US\$ 285 millones de dólares.

Proyecto Eje Vial Brasil

El proyecto eje vial Brasil forma parte de la política actual de mejoramiento de la infraestructura vial urbana, cuyo objetivo es proporcionar una nueva vía rápida con características de vía expresa urbana, mejorando las condiciones de desplazamiento de la ciudad de Lima. La idea es generar un eje vial alternativo a la actual Avenida Brasil que solucionará

en parte los graves problemas de congestión entre las zonas sur y oeste de la ciudad, motivado por la densificación urbana y permitiendo a su vez mantener las áreas verdes existentes a nivel. La inversión es privada y se estima en US\$ 285 millones de dólares.

Proyecto Periurbana Norte

El Proyecto Periurbana Norte tiene por objetivo implementar una autopista de acceso a la zona nor-este de la ciudad como un eje alternativo a la autopista Panamericana Norte prevista en la Red Vial Metropolitana y que como política actual de mejoramiento de la infraestructura vial urbana de la ciudad, se encuentra priorizado su implementación mediante un nuevo eje vial con características de vía expresa de alta velocidad. La idea es conectar los distritos ubicados más al norte de la ciudad mediante una vía rápida carácter expreso, mejorando las condiciones de accesibilidad. La inversión es privada y se estima en US\$ 650 millones de dólares.

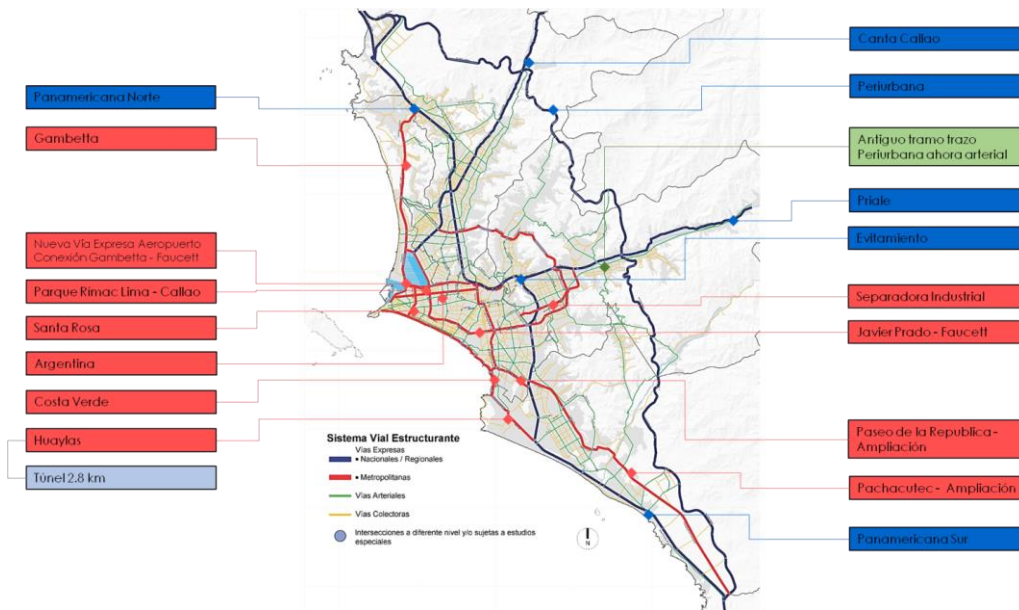
Proyecto Túnel Rímac (Nicolini)

El proyecto se enmarca dentro de la política general de mejorar la infraestructura vial urbana, mediante la construcción de un túnel nuevo eje vial con características de autopista de alta velocidad, a fin de contribuir en el desarrollo sostenible de la ciudad de Lima. La idea es generar un anillo vial de interconexión entre la zona Este con el centro-sur de la ciudad de Lima. La inversión es privada y se estima en US\$ 285 millones de dólares.

Proyecto Ampliación Costa Verde

El proyecto Ampliación Costa Verde se encuentra prevista en la Red Vial Metropolitana y se enmarca dentro de la política de mejoramiento de la infraestructura vial urbana, con la implementación de un nuevo eje vial con características de autopista de alta velocidad, a fin de contribuir en el desarrollo sostenible de la ciudad de Lima. La idea es contar con un eje vial de mayor continuidad a lo largo del Circuito de Playas permitiendo conectar de manera directa las zonas norte y sur de la ciudad. La inversión es privada y se estima en US\$ 650 millones de dólares.

Gráfico 13. Propuesta Sistema Vial Estructurante



VI. PARTICIPACION CIUDADANA Y DESARROLLO HUMANO

RESUMEN DE PROPUESTAS:

PROPUESTA 1:

Presupuesto Participativo.

Nuestra propuesta es implementar un efectivo Presupuesto Participativo por Resultados, de acuerdo a lineamientos del Ministerio de Economía y que al mismo tiempo respondan, con obras y servicios concretos, a las demandas de la ciudadanía, particularmente de los sectores populares y emergentes. Sin marginaciones ni exclusiones, democrático en todas sus etapas.

Por otro lado, se requiere retomar y optimizar el uso de los canales de participación que actualmente la ciudadanía usa y demanda. Nos referimos al uso de consultas virtuales, bajo formatos amigables y masivos, a través de mensajería de texto, plataformas virtuales en redes sociales, entre otros. Página virtual en tiempo real.

Del mismo modo, es indispensable volver a los niveles de inversión del periodo previo a la actual gestión, en línea con las demandas de una población cada vez más numerosa y al mismo tiempo más consciente de su derecho a la ciudad, y con una mirada territorial alineada con las competencias de gobierno local beneficiado por contar en su territorio el Centro Económico Local de Lima Norte.

PROPUESTA 2:

Implementar una Políticas de Juventud en todos sus tópicos.

Se requiere retomar el fortalecimiento de verdaderas políticas públicas en materia de juventud, de acuerdo a las competencias de un gobierno local. En ese sentido, se debe pasar de los declarativo y normativos; a acciones de gestión con resultados concretos principalmente

en el ámbito de oferta de servicios para las y los jóvenes. Para ello se requiere una mirada más fina y territorial de las juventudes de la ciudad, distinguiendo entre grupos de edad adolescente (14 a 17 años), juvenil (18 a 20 años) y joven adulto (21 a 29 años): ESCUELA MUNICIPAL PARA EL DEPORTE, PALACIO DE LA JUVENTUD, INSTITUTOS DE FORMACION Y CONVENIOS PARA EL ACCESO A CENTROS de estudios SUPERIORES.

PROPUESTA 3:

Mejores Servicios de atención al ciudadano

Sistema de Atención al Ciudadano Fortalecido, con la mayoría de procedimientos y trámites en línea, y con una Defensoría del Usuario Municipal que permita rápidamente atender reclamos y quejas. Implementación de sistemas de atención vía internet, convenios con la Banca Nacional para el pago de Tributos, impuestos municipales y autorizaciones.

PROPUESTA 4:

Vigilancia y Diálogo Ciudadano

Los periodos de gobierno edil de Evans Sifuentes Ocaña han sido de absoluta oscuridad en cuanto acceso a la información, diálogo y concertación con la gente y las organizaciones sociales de todo tipo. Por ello se propone retomar a una serie de medidas de vigilancia ciudadana como son:

- ✓ Acceso libre a las sesiones del Consejo.
- ✓ Comités de Obra Vecinal en todas las obras de alcance metropolitano con roles establecidos en el sistema de supervisión de obra y los planes de manejo socio ambiental de acuerdo a la normativa vigente.
- ✓ Asambleas, Cabildos y Movilización Vecinales descentralizadas a cargo de un órgano del más alto nivel, adscrito directamente a Alcaldía, para el seguimiento a los acuerdos y compromisos arribados con la población y sus organizaciones.

PROPUESTA 5:

Fortalecimiento de las organizaciones sociales

Promover la formalización en el Registro Único de Organizaciones Sociales - RUOS de las organizaciones sociales en sus diferentes niveles de representación, cumpliendo con los criterios que exige la nueva Ordenanza Municipal N°1762 promulgada en el 2013.

Desarrollo de las Escuelas de Formación Ciudadana para dirigentes y líderes zonales.

Conformación del Instituto de Formación Ciudadana y Gestión Pública que tenga como objetivo fortalecer las competencias de los diferentes actores del desarrollo local, especialmente de líderes y lideresas que aportan al desarrollo de su comunidad, pero que requiere de un nuevo reimpulso de su rol social. Estos procesos de formación contendrán 03 niveles formativos y de capacitación según el territorio, los procesos participativos y el público objetivo.

Promover espacios de intercambio de experiencias a nivel interdistrital, metropolitano, nacional e internacional para fortalecer el diálogo e intercambio de experiencias y de esta forma consolidar la interlocución entre la ciudadanía organizada y los diversos niveles de gobierno. Para eso generaremos hermanamientos con otras megaciudades de América Latina y Europa lo que permitirá potenciar el intercambio de experiencias y nos incorporaremos a redes y espacios orientados al intercambio de experiencias entre diversos actores del desarrollo local de la región. Se realizarán como mínimo 10

pasantías en experiencias exitosas sobre participación ciudadana y gestión municipal en donde participarán alrededor de 100 líderes, dirigentes y funcionarios en los próximos 4 años.

Crearemos el Concurso de “Buenas Prácticas de la Organización Social” todos los años cuyo objetivo sea reconocer las buenas prácticas de las organizaciones sociales que tengan una labor importante en el Distrito, aportando al desarrollo de su comunidad o de determinados sectores de la ciudad.

Implementación del Consejo de Participación ciudadana, que coordinará directamente con la Alcaldía, una de cuyas funciones será de canalizar la rendición anual de cuentas de la gestión.

Creación de la Escuela de gestión vecinal, para la capacitación de los líderes y lideresas para la gestión y vigilancia de las obras públicas, así como en rendición de cuentas.

Mejorar los mecanismos del Presupuesto Participativo que faciliten el acceso para proponer iniciativas de proyectos en favor de la ciudad, con información oportuna.

✓

PROPUESTA 6:

Políticas para las personas con discapacidad

Fortalecimiento de la Oficina de Atención a personas con discapacidad- Omaped, con presupuesto y Plan de trabajo, la municipalidad aprobará una Ordenanzas sobre accesibilidad, sobre infracciones y sanciones en lo referente a incumplimiento de normas de accesibilidad y atención preferente, y que lo recaudado por este medio sea transferido a actividades de promoción de derechos y desarrollo inclusivo. Apoyo y seguimiento al cumplimiento de la cuota laboral de 5% de la planilla municipal para personas con discapacidad.

Continuaremos con el apoyo a la capacitación de maestros en técnicas de aprendizaje para alumnos con discapacidad, en braille, en lenguaje de señas y seguimiento de inclusión de niños con discapacidad en los colegios de educación regular.

Continuaremos en la promoción de Transversalizar la atención a personas con discapacidad en los programas, proyectos y actividades de la Municipalidad con la de Lima Metropolitana de Lima, así como en el mejoramiento progresivo de la accesibilidad física y de las comunicaciones. Continuar con la atención en Lenguaje de señas en las oficinas de atención al público.

Desarrollaremos con la aplicación de la estrategia de Rehabilitación Basada en la Comunidad, y pondremos en marcha el Programa de Capacitación y colocación laboral en concertación con otras municipalidades distritales, organismos públicos y ONGs. Talleres de capacitación en desarrollo empresarial y de capacitación productiva en TICs, gastronomía, horticultura, costura

PROPUESTA 7:

Promoción de una cultura ciudadana a través de la participación

La cultura, en efecto, es un agente fundamental en la constitución de una sociedad con mejor calidad de vida, una sociedad más crítica de su historia y de sí misma.

Y para ello se desarrollará campañas de voluntariado cívico y servicios a la cultura ciudadana a través del Programa de Voluntariado Soy Independencia, promoviendo la participación de vecinos y ciudadanos en temáticas de interés como la reforma del transporte, el cuidado de los espacios públicos, e históricos, el respeto del medio ambiente, el fomento de las costumbres de nuestros pueblos, etc. Se calcula organizar campañas intensas anualmente, donde participen más de 200 voluntarios.

VII. EDUCACION

RESUMEN

I. Medidas educativas del Gobierno Municipal

1. MEJORANDO LOS APRENDIZAJES DE NUESTROS ESTUDIANTES

- 1.1 Creación del Programa de Acompañamiento Pedagógico Focalizado a IIEE en situación de desventaja para la mejora de los aprendizajes en lectura y matemáticas.
- 1.2 Matrícula plena de los niños y las niñas a la educación inicial, sin ninguna exclusión.
- 1.3 Mejorar la calidad del servicio educativo en los PRONOEI.
- 1.4 Movilización ciudadana por la lectura (campañas de sensibilización, cuentos, bibliobuses, bibliotecas municipales, asesoría escolar académica).
- 1.5 Creación de un Programa Municipal para la dotación de servicios básicos a las IIEE de los sectores más pobres del Distrito.
- 1.6 Programa de incentivos a los docentes innovadores (bonos, becas, materiales).
- 1.7 Creación del Programa Independencia Ciudad Digital, dirigido a la integración digital de las IIEE y las UGEL para facilitar la gestión pedagógica, y con las instituciones como comisarías, Ministerio Público y CEM, para garantizar la seguridad de la comunidad educativa.

2. INDEPENDENCIA, CIUDAD EDUCADORA

2.1 Fortalecimiento de la ciudadanía ambiental

1. Fortalecer conductas positivas y habilidades de los ciudadanos y las familias para reciclar y reusar los residuos domésticos, y moderar la producción de basura o desechos sólidos.
2. Fortalecer las capacidades de la ciudadanía para ahorrar y purificar el agua utilizando la tecnología.
3. Promover el ahorro de energía utilizando mejor la tecnología.
4. Disminuir la producción de gases tóxicos disminuyendo la quema de todo tipo de materiales.
5. Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, recreación y deporte.
6. Incrementar el área verde en su entorno inmediato.
7. Fomentar la protección ante la radiación solar y la protección efectiva.
8. Disminuir la contaminación auditiva regulando el uso de las bocinas de los vehículos.
9. Disminuir la contaminación visual regulando la colocación de propaganda en la ciudad.
10. Declarar la intangibilidad de las áreas verdes, parques, bosques urbanos, lomas y demás.

2.2. Fortalecimiento con escolares, jóvenes, adolescentes y niños

1. Institucionalización del Municipio Escolar Distrital con ordenanza municipal.
2. Institucionalización del Consejo Consultivo de Niños, Niñas y Adolescentes.

2.3 Educación para el trabajo y la producción

Población en edad de trabajar (PET). El 25,9% de la PET está constituido por jóvenes entre 14 y 24 años, cuyas características es el subempleo y autoempleo, y muchos de ellos no terminaron la educación primaria o la secundaria. Cerca de dos millones de jóvenes requieren empleo y formación para el empleo, en tal sentido, tomaremos la siguiente medida:

1. **Crear la BECA MUNICIPAL, para que culminen la educación básica los jóvenes que trabajan, que no han concluido secundaria o para que realicen estudios técnicos,** canalizando convenios con CEBAs, CETPROS e Institutos Tecnológicos de Lima.
2. **Formalización y mejoramiento del servicio de trabajadores a domicilio (gasfiteros, electricistas u otros):** Creación de CETPRO municipal móvil, que funcione temporalmente en las casas municipales, para capacitar masivamente a los maestros gasfiteros, electricistas o de otros servicios. Serán certificados y se creará una página Web (bolsa de trabajo) con teléfonos y direcciones, por zonas, con la finalidad de garantizar sus servicios y acceso.

2.4 Educación para la prevención de la violencia

Frente a la gran frecuencia de delitos como feminicidio, abuso sexual, homofobia y bullying en la escuela, proponemos lo siguiente:

1. Relanzar la gerencia de la mujer, con programas como Warmi Wasi.
2. Campaña permanente de información y educación ciudadana para la prevención de la violencia de género, articulada con el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, para disminuir la incidencia del feminicidio.
3. Trabajo conjunto con el Ministerio de Educación, la DRELM, las UGEL y las IIEE para la prevención de la violencia contra los escolares.
4. Mayor vigilancia y control de las zonas y locales de trata de personas y violencia LTGBI fóbica.
5. Fortalecer la DEMUNA para la prevención y defensa de la niñez ante la violencia en las IIEE.

2.5 Integración digital de la escuela y la ciudad

El Gobierno de Juntos por el Perú ha decidido cerrar la brecha digital en la educación básica para mejorar la calidad de los aprendizajes y la gestión educativa. Es necesario contar con el servicio de internet, vincular a maestros, padres de familia y estudiantes, así como las IIEE con las instituciones de seguridad. Para este objetivo, tomaremos las siguientes medidas:

1. Promover que todas las IIEE públicas tengan servicio gratuito de internet de buena calidad.
2. Fortalecer las capacidades de los docentes y comunidad educativa en el uso de las TIC.
3. Promover la conectividad en espacios públicos para niños y jóvenes, con la expansión de la banda ancha para garantizar que todas las IIEE tengan acceso a internet y generando espacios abiertos de wifi.
4. Implementación de una red tecnológica para conectar a las IIEE, técnico-productivas y las redes educativas para potenciar el trabajo colaborativo y pedagógico.

5. Fortalecer las capacidades de los docentes y las capacidades de gestión de los directivos, para la toma de decisiones en temas digitales.
6. Integración digital de las IIEE y las UGEL para el tratamiento de temas pedagógicos y operativos de gestión.
7. Integración digital de las IIEE con las comisarías, Ministerio Público, CEM y similares, para garantizar la seguridad de la comunidad educativa.

II. Deporte y recreación

REFORMA DE LA RECREACIÓN Y EL DEPORTE

1. Crearemos la Escuela Deportiva de Formación Continua para técnicos y profesionales de la recreación y el deporte, con las modalidades semi presencial y a distancia. Para su concreción buscaremos el auspicio de universidades o entidades privadas de apoyo y respaldo.
2. Priorizar los juegos escolares y las actividades acuáticas, y de vacaciones útiles que concentran el mayor volumen de participación deportiva en el distrito.
3. Fondo de apoyo al deportista.
4. Masificación del ajedrez desde temprana edad.
5. Ampliar, restaurar o mejorar la infraestructura deportiva distrital.

VIII. SALUD

Breve diagnóstico en el acceso a la atención en salud y prioridades en la salud pública en Lima

Uno de los problemas más críticos que afectan las condiciones de vida de los y las ciudadanas en el Perú, están relacionados a la salud, lo cual se puede evidenciar en los resultados sanitarios, cuyas causas son en la mayoría de casos prevenibles y por la limitada respuesta de por ser una de las ciudades más importantes de la Región, con más de 9 millones de habitantes (INEI), similar a Nueva York y el doble de población que tiene Santiago.

Según el informe quinquenal **Salud en las Américas 2017**, de la OPS, el Perú está dentro de los países que gasta por debajo de las recomendaciones de la OMS (6%), y muy por debajo del promedio regional, y aunque en los últimos 10 años ha habido mejoras, esto aún no se ha expresado en cambios sustantivos tanto en el perfil epidemiológico, como en el acceso real a servicios de calidad, dando como resultado que el 28% del gasto en salud, sea el de bolsillo (cubierto por los propios ciudadanos) y que el sistema sanitario lejos de ser eficiente, se caracterice por:

- a) Una plataforma institucional débil y desorganizada (coexistencia de distintos sistemas sanitarios, con escasa o nula relación entre los mismos), con un Ministerio de Salud, con pobre accionar en la rectoría y en el desarrollo de la política sanitaria
- b) Una elevada segmentación, tanto en la provisión de servicios como en el aseguramiento. La coexistencia de varios subsistemas conviviendo con sus propios mecanismos de financiamiento y distorsionado por la valoración de la riqueza monetaria. Un sistema prestacional fraccionado, la inexistencia de una red asistencial

con mandato territorial, y una proporción significativa (21% de la población), sin ningún tipo de acceso.

- a) Un avance desmesurado y desregulado de oligopolios en salud (instituciones financieras, prestaciones sanitarias y de especialidades, medicamentos), que han incrementado la privatización, sin una evaluación de los impactos, afectando de manera particular a las poblaciones más pobres y vulnerables.
- b) Deterioro de las condiciones laborales de los profesionales de la salud, con alto impacto en la calidad de atención. Escases de especialistas, incluyendo salubristas y científicos sociales en los distintos niveles de atención.
- c) Altos niveles de corrupción, practicas altamente extendidas y aceptadas de conflictos de intereses, debilidad e insuficiencia de instancias de protección de derechos de los pacientes. Alta impunidad y desconfianza en los distintos sistemas sanitarios.

PROPUESTAS DE PLAN DE GOBIERNO (2019-2022)

PROPUESTA 1:

Disminución de la TBC sensible, multidrogo resistente y extremadamente resistente
Instalación del Comité Lucha en contra de la tuberculosis, orientada a la detección oportuna, adecuada notificación de los casos y tratamiento garantizado.

PROPUESTA 2:

Integración de la atención médica, psicológica y de emergencia al sistema de atención de las víctimas de violencia de género.
Impulsar y conducir el Comité Multisectorial de prevención y atención de la violencia familiar y sexual de la Región Lima, en el marco del cumplimiento de la última ley de Violencia Familiar y sexual. Fortalecer el liderazgo de la Municipalidad para el funcionamiento de los Comités Distritales de Prevención y Atención de la Violencia. Coordinar y fortalecer las obligaciones del sector salud.

PROPUESTA 3:

Fortalecimiento de la atención comunitaria y los centros comunitarios existentes de salud mental. Campañas de sensibilización sobre la importancia de la salud mental y fortalecimiento de los Programa de Salud Mental.
Vigilar el funcionamiento de centros de rehabilitación en términos de competencias profesionales, infraestructura y derechos humanos de los y las internas.

PROPUESTA 4:

Plan de Emergencia para instaurar alimentación saludable, segura y reducción de la comida chatarra

Campañas educativas, fortalecimiento de los comedores para la introducción de las comidas saludables.

PROPUESTA 5:

Integración del primer nivel de atención de los servicios de salud vía redes abiertas a toda la población: cartera de servicios, territorio determinado, repotenciación de centros de salud.

PROPUESTA 6:

Promoción de la actividad deportiva, recreativa y artística con la creación de encuentros deportivos, recreativos y artísticos de los principales deportes, programa barrio activo y creativo.