

PLAN DE GOBIERNO MUNICIPAL 2019-2022

Municipalidad Provincial de Lima

Arq. Humberto Lay



Restauración Nacional

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPIOS Y VALORES DEL PARTIDO POLÍTICO RESTAURACIÓN NACIONAL

Creemos en la democracia participativa como la forma de organización política y social que permite el ejercicio de los derechos fundamentales, tanto individuales como sociales, dentro de un proceso de convivencia armónica, libre, solidaria; y participativa.

Creemos en la defensa de la vida y el sostenimiento de la paz. Rechazamos toda acción destinada a generar o alentar conflictos internos o externos.

Creemos en la plena comunión entre ética y política, con plena vigencia de los valores y principios cristianos en la función pública, un verdadero servicio social que lo asumimos con la disposición de servir y no de servirnos de ella, como un testimonio de nuestro compromiso con el país.

Creemos en un desarrollo capaz de atender las necesidades de todos los sectores, integrándolos en un justo orden social; que respete los derechos de trabajadores y empresarios por igual.

Creemos en la necesidad de una recta administración de justicia, que garantice los derechos de todas las personas sin distinciones de ninguna clase.

Creemos en la familia, en su acepción bíblica e histórica, como núcleo fundamental de la sociedad, y forjadora de valores.

Creemos en la defensa y conservación del medio ambiente, creado por Dios para el ser humano, como responsabilidad prioritaria del Estado para mantener la calidad de vida de nuestros ciudadanos y aún la misma supervivencia de la raza humana.

Creemos que la acción política debe comprometer la participación de jóvenes, adultos, hombres y mujeres de todos los sectores sociales, para que se pueda realizar un verdadero proyecto de desarrollo nacional, alentándose la solidaridad y el esfuerzo colectivo indispensables para construir una nación restaurada y reconciliada.

INTRODUCCIÓN

1. HECHOS QUE REFLEJAN LA REALIDAD DE LIMA

- a. Lima ha crecido a partir del "Dameron de Pizarro" original de una manera inorgánica, extendiéndose paulatinamente hasta formar los llamados "Conos"; cuyo crecimiento se aceleró con la migración durante las dos décadas de violencia en el país.
- b. Estos "conos" no han sido unidades urbanas integrales y autosuficientes, sino más bien ciudades-dormitorios que dependen de otras zonas para la oferta de empleo y servicios urbanos, con la estructura de una ciudad monocéntrica, pero cuyas dimensiones han sobrepasado largamente los límites razonables para un funcionamiento adecuado.
- c. Con el correr del tiempo y el crecimiento, surgió un segundo polo de desarrollo en los distritos del norte, y está surgiendo un tercer polo en los distritos del sur, y hasta un cuarto en Ate-Vitarte en el este, pero de una manera inorgánica y desordenada, complicando más la movilización de la población. El resultado es el caos urbano que tenemos hoy y especialmente el caos del tránsito y los problemas de los servicios públicos a la población.
- d. La gran movilización obligada de los "conos" al Centro de Lima, de los barrios-dormitorio a los centros laborales, financieros y de gestión estatal como Ministerios, Poder Judicial, etc., producen millones de viajes innecesarios, con enormes pérdidas económicas y de tiempo para la población, causando una mayor congestión de tránsito.
- e. El caos del tránsito, la contaminación ambiental y la inseguridad ciudadana, no son sino síntomas de la gran enfermedad que sufre Lima: la falta de planificación, falta de una visión de la ciudad que todos los limeños queremos y necesitamos; y el modelo de ciudad hacia la cual todos los alcaldes apunten a lo largo del tiempo, respetando un Plan Integral de Desarrollo de Lima y Callao, priorizándolo sobre eventuales intereses personales o de grupo.
- f. La atomización de Lima en 43 distritos, sin un trabajo coordinado bajo un plan integral con objetivos y metas comunes, muchas veces sin conexión con la alcaldía provincial y hasta en conflicto con ella, y a veces manteniendo por años conflictos entre distritos, dificultan la solución de los problemas e impiden una gestión eficiente y eficaz en favor de la ciudadanía.
- g. Lima y el Callao forman un conjunto urbano continuo, que aunque constituyen provincias administrativamente autónomas, son inevitablemente interdependientes. Por ello es absolutamente negativo y perjudicial, no sólo que no trabajen armónicamente con una visión integral y conjunta, sino que entren en pugnas y conflictos de jurisdicción.
- h. La corrupción enquistada en la administración pública recorta los recursos disponibles, impide una gestión eficiente y dificulta la solución de los problemas crónicos de la ciudad, resultando en la frustración permanente de la ciudadanía, no sólo perpetuando los problemas, sino que éstos se irán agravando con el correr del tiempo.

2. VISIÓN DE LA CIUDAD

- a. Una ciudad moderna, que aproveche al máximo su ubicación estratégica en el continente, para convertirse en el centro de inversiones justas en Sudamérica.
- b. Una ciudad ordenada, saludable, segura, que recupere su prestancia de Ciudad de los Reyes y Ciudad Jardín, una ciudad referente para el país y la región.

- c. Una ciudad que cultiva el arte, el deporte y la cultura, poniendo el énfasis en el respeto por la gente sin discriminar a nadie por ninguna razón.

3. PRINCIPIO RECTOR DEL PLAN DE GOBIERNO

Respeto por la gente es el principio rector del gobierno municipal que planteamos, para el cual el fin prioritario será el bienestar de todos los ciudadanos de Lima sin excepción.

- a. Por respeto a la ciudadanía, será un gobierno que dialogue y promueva su participación efectiva en la construcción de una Lima que sea un verdadero hogar para los limeños, y que se desarrolle armónicamente en el tiempo.
- b. Por respeto a su derecho a conocer cómo las autoridades que eligió administran los recursos de la ciudad, se hará una gestión transparente, informando continuamente a la ciudadanía con la verdad.
- c. Por respeto a su derecho a vivir con tranquilidad, el alcalde liderará el Comité Metropolitano de Seguridad Ciudadana, trabajando arduamente en la prevención y disuasión, y cooperando con la policía en su labor de represión del delito.
- d. Por respeto a su derecho a trasladarse con dignidad y prontitud, se solucionará integralmente el problema del tránsito, creando un sistema de transporte público eficiente y digno.
- e. Por respeto a su salud y la de su familia se combatirá la contaminación del aire que respiramos, de nuestro mar, del agua que utilizamos; y solucionaremos el problema de la basura que enferma y afea la ciudad.
- f. Por respeto a su derecho a la cultura y al esparcimiento sano, promoveremos el deporte, el arte y la cultura en general, especialmente hacia los sectores tradicionalmente excluidos o con menos recursos.
- g. Por respeto a la importancia de Lima como centro histórico, cultural y económico en la región, promoveremos y pondremos en valor su variada riqueza y atractivos, tanto históricos como actuales, fomentando así el turismo receptivo.

4. PARÁMETROS GENERALES DE LA GESTIÓN MUNICIPAL

La gestión se enmarcará dentro de dos parámetros fundamentales: **Obras con honestidad dentro de un Plan Integral**, y la **eliminación radical de la corrupción**, como respuesta a los dos factores señalados como causas del caos que vive Lima: la crónica falta de planificación y la corrupción. Estos dos factores impiden que nuestra capital sea la gran urbe moderna, ordenada y con bienestar que todos deseamos.

LOS PRIMEROS 100 DÍAS

1. Reactivación del trabajo y la economía de Lima

Destrabaremos los proyectos de obras que por más de \$1,400'000,000 están embotelladas por trámites en la Municipalidad de Lima, priorizando y analizando con criterio técnico y legal los que más beneficien a la población, reactivando así el trabajo y la economía en la metrópoli.

“... SEMANAeconómica filtró un total de US\$1,480 millones en obras de infraestructura comercial de iniciativa privada para Lima. Éstas tienen trámites iniciados y anuncios de construcción ya hechos, y que hoy dependen de alguna aprobación por parte de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) para arrancar con la construcción.” (21/2/2018)

2. Reestructuración de la Municipalidad Metropolitana

- a. Evaluaremos el desempeño de los 23 gerentes y 68 subgerentes de la Municipalidad, así como los directivos de las 4 empresas municipales y los 10 organismos municipales descentralizados, de acuerdo a su idoneidad profesional y especialidad según su cargo, la eficiencia y honestidad demostradas en su desempeño.
- b. Optimizaremos el funcionamiento de la Municipalidad en base a una reestructuración integral, tomando en cuenta el carácter que se quiere imprimir a la labor edilicia, con una visión de futuro hacia una Lima única, moderna, en la que la calidad de vida de los limeños sea la prioridad.
- c. Restituiremos la COMULTEC (Comisión Multisectorial Técnica de Lima), para desarrollar con participación de los interesados los proyectos que se requieran para mejorar la seguridad y la calidad de vida de los habitantes.
- d. Actualizaremos el Plano Catastral de Lima, como instrumento imprescindible para la planificación de un desarrollo sostenible de la ciudad hacia el 2035 y el 2050.

3. Impulsar la visión de una Lima Única con todos los alcaldes distritales

- a. Convocaremos la Asamblea Metropolitana de Lima, para iniciar un trabajo conjunto con los 42 alcaldes distritales, bajo la visión de una Lima Única en tres frentes iniciales:
 - i. El reto inmediato de los Juegos Panamericanos, a realizarse del 26 de julio al 11 de agosto del 2019, y cuyas obras están alarmantemente retrasadas.
 - ii. Plantear un Plan de Desarrollo Urbano para Lima, tomando como base el PLAM 2035, actualizándolo y perfeccionándolo, como única manera de asegurar el desarrollo sostenido de la ciudad, para que llegue a ser la ciudad digna, ordenada y moderna que enorgullezca a los limeños y a todos los peruanos.
 - iii. Unir esfuerzos en planes conjuntos como única manera de solucionar los problemas comunes a todos, como el caos del transporte y el tránsito, la contaminación ambiental, las deficiencias en la salud y educación públicas.
- b. Convocaremos el Concejo Metropolitano de Seguridad Ciudadana, para planificar con los 42 alcaldes y la PNP el Sistema Metropolitano de Seguridad Ciudadana.
- c. Convocaremos a los alcaldes de los distritos ribereños para reactivar y potenciar la Autoridad del Proyecto de la Costa Verde, para impulsar la Costa Verde como cara de Lima al mar,

indispensable para hacer de Lima la ciudad moderna y más atractiva de la costa del Pacífico, y lugar de recreación y cultura para todos los limeños.

- d. Ver las zonas afectadas por el fenómeno del Niño, los déficits en las tareas de prevención y reconstrucción que corresponden a la MML, y plantear un cronograma para su ejecución.

PROPUESTAS

1. DESARROLLO URBANO DE LIMA CON VISIÓN DE FUTURO

"La ciudad es ... la realización humana más compleja, la producción cultural más significativa que hemos recibido de la historia. Si lo que nos distingue del resto de los seres vivos es la capacidad de tener proyectos, la ciudad es la prueba más evidente de esta facultad humana. La ciudad nace del pensamiento, de la capacidad de imaginar el hábitat, no solo como una construcción para acobijarse, no solo un templo o una fortaleza como manifestación del poder. Hacer la ciudad es ordenar un espacio de relación, es construir lugares significantes de la vida común. La ciudad es pensar el futuro y luego actuar para realizarlo." (La Ciudad Conquistada, Jordi Borja, 2003, p.26)

Problemática

- a. El crecimiento inorgánico de la ciudad ha causado muchos otros problemas como la sobrecarga de los servicios de agua y desagüe; congestión vehicular, contaminación ambiental; sobre costos por obras no planificadas oportunamente; etc.
- b. Aunque ha habido desde su nacimiento el año 1535 planes o bocetos de desarrollo urbano, ha sido después del año 1920 que Lima comienza a crecer aceleradamente, experimentando una explosión demográfica a partir de los años 60, no previsto por el Plan Piloto elaborado por la ONU en 1948. Los siguientes planes de desarrollo (EIPLANDEMETS 1967, cuando la ciudad tenía 2.7 millones de habitantes, y el PLANMET 1992-2010 sirvieron de muy poco para solucionar el crecimiento de la ciudad, por el poco interés de las autoridades edilicias en respetar dichos planes.
- c. El surgimiento de "centros" de desarrollo por la actividad comercial en forma espontánea, sin planificación, ha complicado aún más el tránsito y la atención de los servicios públicos.
- d. La falta de respeto a los planos de zonificación por una búsqueda de mayor recaudación por tributos municipales, aumentando antitécnicamente la densidad de ocupación, perjudica a los habitantes y sobrecarga los servicios públicos y vías.
- e. La desaparición progresiva de las áreas verdes indispensables para la salud, por no tomarse en cuenta el factor ambiental en la planificación del desarrollo urbano, ha causado que Lima haya sido considerada por la OMS, el año 2014, la ciudad más contaminada, y en la actualidad la 2ª más contaminada de Latinoamérica.
- f. La falta de un plan de desarrollo urbano a futuro, considerando que Lima crece a razón de 150,000 habitantes por año, hace prever que el desorden urbano, el caos del tránsito (el parque automotor en Lima crece a razón de 100,000 vehículos por año), la contaminación ambiental etc., se agudizarán para perjuicio de los 13 millones de limeños que habrá en el año 2035.
- g. Sin embargo, el Art. 73° de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece que es responsabilidad de la municipalidad provincial:
 - i. *Planificar integralmente el desarrollo local y el ordenamiento territorial, en el nivel provincial. Las municipalidades provinciales son responsables de promover e impulsar el proceso de*

- planeamiento para el desarrollo integral correspondiente al ámbito de su provincia, recogiendo las prioridades propuestas en los procesos de planeación de desarrollo local de carácter distrital.*
- ii. *Promover, permanentemente la coordinación estratégica de los planes integrales de desarrollo distrital. Los planes referidos a la organización del espacio físico y uso del suelo que emitan las municipalidades distritales deberán sujetarse a los planes y las normas municipales provinciales generales sobre la materia.*
 - iii. *Promover, apoyar y ejecutar proyectos de inversión y servicios públicos municipales que presenten, objetivamente, externalidades o economías de escala de ámbito provincial; para cuyo efecto, suscriben los convenios pertinentes con las respectivas municipalidades distritales.*
 - iv. *Emitir las normas técnicas generales, en materia de organización del espacio físico y uso del suelo así como sobre protección y conservación del ambiente.*
- h. Esta falta de planificación integral de parte de la MML, adelantándose o acompañando el surgimiento de los asentamientos humanos en la periferia de la ciudad, ha permitido que luego, siempre por iniciativa privada, se constituyeran conglomerados comerciales e industriales, locales universitarios, escuelas, etc. Finalmente, se les ha reconocido como distritos, se les ha provisto poco y mal de los servicios básicos, con una red vial antitécnica, y con casas construidas en terrenos inapropiados con los consiguientes peligros por sismos, huaycos e inundaciones.
 - i. El resultado: miles viviendo en condiciones desventajosas y hasta infrahumanas, y la seguridad de que con el inevitable crecimiento, los problemas crezcan también y se agrave el caos que ya se vive en Lima.
 - j. Por ello es indispensable que la MML inicie acciones organizadas y concatenadas para producir mejores condiciones de vida de los habitantes de esa Lima emergente, corregir hasta donde sea posible lo mal hecho, y planificar nuevas áreas de urbanización que, a bajo precio, puedan ser utilizadas para movilizar a los habitantes de las zonas en riesgo inminente por su ubicación y la calidad del suelo.
 - k. Tanto los distritos consolidados como los emergentes son parte de una sola Lima. No hay 43 "limas". Por tanto, existe el deber de atenderlos, acompañarlos y ayudarlos a alcanzar el nivel, por lo menos igual, al de otros distritos consolidados.

Propuestas

- a. Renovar el Instituto Metropolitano de Planificación, con el concurso de urbanistas, ingenieros, sociólogos, etc., con el fin de actualizar y perfeccionar el PLAM 2035 (año del Sesquicentenario de la fundación de Lima) en un plazo de seis meses.
- b. Restituir la COMULTEC (Comisión Multisectorial Técnica de Lima), para desarrollar con participación de los interesados los proyectos que se requieran para mejorar la seguridad y la calidad de vida de los habitantes.
- c. Actualizar el Plano Catastral de Lima, instrumento imprescindible para la planificación de un crecimiento sostenido de la ciudad.
- d. Ordenar los cuatro polos de desarrollo que se han ido creando espontáneamente en Lima Metropolitana (Norte, Centro, Sur y Este), haciéndolos autosuficientes y autosostenibles, con todo su equipamiento necesario, servicios del Estado y áreas de comercio, vivienda y recreación.

- e. Dos ciudades satélites (Ancón y Lurín), unidas a Lima por un tren de cercanías (que ya está siendo considerado por el gobierno central), para absorber el crecimiento futuro de la población, y con áreas de terrenos de tipo social para solucionar el problema de los miles de habitantes en peligro permanente que viven en los cerros y quebradas.
- f. Mejora de la red vial con anillos desconcentradores construyendo nuevos puentes y túneles para ello; una nueva vía de evitamiento (periurbana), y teleféricos en las zonas de difícil acceso vehicular.
- g. Aplicar “acupuntura urbana”, concepto creado por el alcalde-arquitecto Jaime Lerner con gran éxito en Curitiba, Brasil, hace 40 años, y que es hoy una ciudad referente a nivel mundial, consistente en obras puntuales de poco costo y de rápida ejecución, pero con poder de renovar, estimular su zona de influencia positivamente, mientras se perfecciona y ejecuta el Plan de Desarrollo Urbano para el mediano y largo plazo.
- h. Recuperación del río Rímac, como zona de recreación para la población de Lima, para lo cual se rescatará y actualizará el Proyecto del Parque Río Verde, el cual, planteado inicialmente el año 1981, a pesar de los 37 años transcurridos y haber pasado por casi nueve gestiones municipales, todavía no se ha iniciado.
- i. Recuperación y desarrollo de la Costa Verde como cara de la ciudad hacia el mar. Por su importancia, este tema se trata en acápite aparte.
- j. La problemática de los distritos de Lima Norte, Lima Este y Lima Sur no ha sido abordado por la MML a lo largo del tiempo, por lo que merece mayor detalle:
 - a. Los distritos llamados emergentes vienen sufriendo transformaciones debido a la instalación de centros comerciales, de locales públicos, bancos comerciales, universidades, clínicas, escuelas, etc.) que originan a su vez nuevos negocios de servicios con el correspondiente incremento poblacional tanto permanente como transitorio, y el incremento del transporte público a niveles caóticos.
 - b. Frente a esta realidad, no basta con que cada distrito tenga su propio plano de zonificación ya que surgen choques de intereses y de puntos de vista para un mismo problema, mientras que los proyectos de desarrollo urbano deben ser integrales y no un simple juego de rompecabezas que cubra los servicios públicos básicos dentro de cada distrito, sino que debe contemplar colateralmente los problemas de rutas interdistritales, calidad de vías, la seguridad ciudadana, servicios complementarios, etc.
 - c. Es ahí donde la Municipalidad de Lima debe jugar nuevamente su olvidado rol planificador de la ciudad. Por ende, nuestra obligación será formular Planes Integrales de Desarrollo para:
 - i. Lima Norte (Independencia, San Martín de Porres, Los Olivos, Comas, Carabayllo, Puente Piedra, Santa Rosa),
 - ii. Lima Sur (San Juan de Miraflores, Villa María del Triunfo, Villa El Salvador, Pachacamac, y Lurín)
 - iii. Lima Este (Carretera Central, con los distritos de El Agustino, Santa Anita, Ate-Vitarte, Chaclacayo, Lurigancho-Chosica).
 - iv. San Juan de Lurigancho, que por sus dimensiones físicas será tratado de manera independiente con su propio plan de desarrollo. Este plan debe incluir la **vía de unión con el distrito de Carabayllo**, proyecto largamente esperado por sus pobladores, y que ha sido ejecutada informalmente por los mismos pobladores de manera parcial sin los requisitos técnicos necesarios.

2. LUCHA FRONTAL CONTRA LA CORRUPCIÓN

Problemática

- a. Aunque en nuestros días la corrupción en el ámbito político está en las primeras planas y en las pantallas de la TV, produciendo una reacción violenta de repudio, la triste realidad es que la corrupción institucional y estatal han estado presentes en nuestra historia desde la época colonial, y la “viveza criolla” -que es corrupción en pequeña escala- es elemento común en nuestra cultura y germen natural de la otra corrupción.
- b. La corrupción es uno de los elementos más perniciosos en la vida de la nación, pues frena el progreso, impide una distribución más equitativa de la riqueza, hace ineficiente el aparato estatal, produce desconfianza, entrapa proyectos generadores de riqueza, afecta los sistemas de salud, educación, judicial, policial, etc. En una palabra, afecta la gobernabilidad democrática y atenta contra el bienestar de la ciudadanía.
- c. Los casos Lava Jato y Odebrecht han sacado a la luz la profunda corrupción en el aparato público, que se sabía que existía pero se carecía de pruebas concretas. Las municipalidades no han sido ajenas a esta corrupción.
- d. La corrupción ha dilapidado los escasos recursos de la Municipalidad Metropolitana en sobrevaloraciones, adendas dudosas, consultorías costosas sin utilidad concreta, obras asignadas a contratistas sin experiencia (puente Solidaridad); etc.
- e. La corrupción provoca la burocracia, el entrapamiento y la demora en los trámites de documentos, licencias de funcionamiento, licencias de obras.

*“Inversiones por US\$1,400 millones están paralizadas en la Municipalidad de Lima”
(Semana Económica, 21/2/2018)*

- f. La corrupción ha hecho inoperantes a los agentes municipales en la fiscalización de obras ilegales (incendio en Las Malvinas); el cumplimiento de reglamentos de construcción, de seguridad; en la eliminación de la venta de artículos robados:

“Según un estudio de Aprosec, en 32 de los 43 distritos de Lima hay lugares donde se comercializan artículos robados o de segundo uso... En el mercado informal de San Jacinto abunda la transacción de autopartes de dudosa procedencia. Las Malvinas, Paruro, Polvos Azules, Polvos Rosados, El Hueco, Tacora, La Chancadora, La Pascana, los alrededores del terminal pesquero de Villa María del Triunfo, las inmediaciones de La Parada, son otros puntos de venta...” (Correo, 3/6/2016)

- g. La corrupción en el Estado permitió la importación de los peligrosos “ticos” y de vehículos usados contaminantes como transporte público. Pero la Municipalidad, por la corrupción o por desidia, sigue permitiendo la circulación de vehículos sin revisión técnica arrojando nubes de humo contaminante que mata cientos de limeños cada año:

“... la contaminación por vehículos es considerada el principal problema ambiental en Lima por el 73.5% de capitalinos... según la Municipalidad de Lima, la capital emite 15'789,438 toneladas de CO2, siendo el transporte el sector que más genera (40.25%). Y acaso, ¿se está haciendo algo al respecto?” (Perú 21, #LimaHabla, 19/3/2018)

- h. La corrupción permite que tengamos tantas “combis” y “custers” con rutas superpuestas, choferes sin experiencia, a veces sin licencia de conducir o licencias suspendidas, y otros con miles de soles en multas no pagadas, realizando carreras para ganarse los pasajeros, con los consiguientes accidentes, atropellos y muertes.

- i. Finalmente, es importante destacar la relación que existe entre la corrupción y la seguridad ciudadana: A mayor corrupción, menor seguridad ciudadana.

Propuestas

- a. Implementar el gobierno digital o electrónico integral (hoy sólo atiende algunas pocas gestiones), con información accesible a la ciudadanía, permitiendo hasta donde sea posible las gestiones y trámites por vía electrónica desde la oficina o el hogar.
- i. **Gobierno Electrónico:** *“Es el uso intensivo de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) para redefinir la relación del Estado con los ciudadanos, mejorar la gestión y los servicios, garantizar la transparencia y la participación, apoyar la integración y el desarrollo de los distintos sectores y regiones.*
- ii. *Es la herramienta que transforma al Estado para que pueda cumplir su misión en la Sociedad de la Información y el Conocimiento.”* (Plan Nacional de Gobierno Electrónico 2013-2017)
- b. Colocar profesionales **íncorruptibles** en las funciones claves (compras, contratos, licencias, fiscalización); premiar el desempeño eficiente y honesto, y sancionar drásticamente los actos de corrupción en todos los niveles, difundiendo y aplicando el Código de Ética de la Función Pública con todo rigor.
- c. Implementar un Programa de Gestión de Riesgos para prevenir y detectar los posibles actos de corrupción en la gestión edilicia en todos sus niveles.
- d. Cumpliendo con la ley de transparencia, se informará mensualmente a la ciudadanía lo hecho, cuánto y en qué se ha gastado, los problemas encontrados y los proyectos a futuro.
- e. Dar el ejemplo rindiendo cuentas sobre el patrimonio personal cada año, así como al asumir y al dejar el cargo dentro de la Municipalidad.

3. POR LA SEGURIDAD CIUDADANA

La Ley 27933, que crea el Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC), define en su Art. 2 la seguridad ciudadana como:

“... la acción integrada que desarrolla el Estado, con la colaboración de la ciudadanía, para asegurar la convivencia pacífica, la erradicación de la violencia y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos, así como para contribuir a la prevención de la comisión de delitos y faltas.”

Y establece las siguientes responsabilidades del gobierno regional y local, que en el caso de la provincia de Lima es el mismo:

Artículo 17.- Funciones de los Comités Regionales, Provinciales y Distritales

Los Comités Regionales, Provinciales y Distritales de Seguridad Ciudadana tienen las siguientes funciones:

- a) *Estudiar y analizar los problemas de seguridad ciudadana a nivel de sus respectivas jurisdicciones.*
- b) *Promover la organización de las Juntas Vecinales de su jurisdicción.*
- c) *Formular, ejecutar y controlar los planes, programas y proyectos de Seguridad Ciudadana en sus respectivas jurisdicciones.*

- d) *Ejecutar los planes, programas y proyectos de seguridad ciudadana dispuestos por el Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana.*
- e) *Supervisar la ejecución de los planes y programas de seguridad ciudadana.*
- f) *Celebrar convenios institucionales.*
- g) *Coordinar y apoyar los planes, programas y/o proyectos de seguridad ciudadana con las jurisdicciones colindantes.*

La Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, en su artículo 161°, establece como competencia o función especial de la Municipalidad Metropolitana de Lima lo siguiente:

- 8. *En materia de Seguridad Ciudadana:*
 - a. *Crear, normar, dirigir y controlar el Sistema Metropolitano de Seguridad Ciudadana, con arreglo a la ley de la materia.*

Por lo tanto, es responsabilidad ineludible de la Municipalidad Metropolitana y específicamente de su Alcalde, asumir el liderazgo en la tarea mancomunada de construir una ciudad segura, pues no puede haber bienestar sin seguridad.

Problemática

- a. Más del 75 por ciento de limeños señala que la delincuencia y la inseguridad ciudadana son los principales problemas de la ciudad. La percepción de inseguridad en Lima Metropolitana afecta a casi el 90% de la población.
- b. Casi el 30 por ciento de la población en Lima ha sido víctima de algún hecho delictivo. Sin embargo, sólo 2 de cada 10 víctimas denunciaron el delito. La mayoría de denuncias son por delitos patrimoniales (robo y hurto en la vía pública, robo de autos, etc.), delitos sexuales (violación) y violencia doméstica.
- c. Para un tercio de la población limeña, el desempleo, la falta de trabajo, la falta de educación, valores y cultura son las principales causas que originan la delincuencia y la falta de seguridad ciudadana. Un 10% afirma que los hogares disfuncionales, hijos abandonados, y la falta de control por parte de los padres para con los hijos, serían también causas de dicha problemática.
- d. La opinión pública limeña demanda medidas urgentes contra la delincuencia, leyes más severas, más policías en las calles, la pena de muerte, mejorar la educación de la juventud y darle valores, entre otras.
- e. Dos tercios de la población desapruueba la gestión del Gobierno, del Poder Judicial y del Ministerio Público contra la delincuencia y la falta de seguridad ciudadana. Más del 50% desapruueba el desempeño de la Policía Nacional en dicha materia y 37% desapruueba la labor del serenazgo municipal.
- f. El delito patrimonial está asociado al aumento del delito cotidiano, a la ausencia de sanciones efectivas, pero también a la amplia tolerancia y permisividad para la circulación de objetos robados y de contrabando.
- g. Las respuestas del Estado parecen haber estado limitadas al fortalecimiento del sistema de justicia y la policía en un enfoque normativo-punitivo y no en una intervención preventiva clara respecto a las causas de la delincuencia.
- h. Los alcaldes metropolitanos, por regla general, no han asumido el liderazgo en la responsabilidad señalada por ley para combatir la inseguridad ciudadana,

Propuestas

La gestión se basará en cuatro aspectos: Liderazgo, Prevención, Disuasión y Represión, tomando como referencia lo hecho en Medellín y aplicándolo a nuestra realidad.

a. LIDERAZGO

Se cumplirá con lo señalado en la Ley 27933, que el Alcalde Provincial preside el Comité Provincial de Seguridad Ciudadana, asumiendo el liderazgo para trabajar con los 42 alcaldes distritales y con la Policía Nacional para planes conjuntos de seguridad. Se revisará y pondrá en acción el Sistema Metropolitano de Seguridad Ciudadana, creado por Ordenanza N°1907 del 2015.

b. PREVENCIÓN

i. Restaurar valores.

Se solicitará que se restablezca en la currícula escolar los cursos de valores y cultura cívica, enseñando a los niños a amar y cuidar su ciudad, así como sus derechos y deberes ciudadanos.

Se realizarán campañas intensivas de promoción de valores, con el apoyo de los medios de comunicación social, universidades, escuelas, policía, empresa privada, organizaciones de la sociedad civil, iglesias, etc.

Se realizarán convenios con instituciones para el fortalecimiento de la familia y la educación de padres e hijos, mediante cursos, seminarios, talleres y retiros, para combatir la violencia familiar, generadora de potenciales delincuentes.

Se fortalecerá la Subgerencia de Servicios Integrales a la Mujer para realizar campañas intensivas de concientización sobre el abuso y violencia contra la mujer, que con frecuencia desemboca en crímenes de feminicidio.

ii. Promover el deporte y la cultura

Se intensificará y promocionará la práctica del deporte especialmente de la juventud, facilitando la creación de clubes distritales, proveyendo profesores y entrenadores en diversas disciplinas; realizando eventos deportivos con apoyo de la empresa privada, y premiando a los mejores deportistas.

Se promoverá el arte con talleres de teatro, danza, música, etc, prioritariamente entre los adolescentes y jóvenes, y la cultura por medio de bibliotecas itinerantes a los sitios más apartados. Se crearán auditorios al aire libre para conciertos, obras de teatro, etc.

iii. Combatir la drogadicción

La experiencia indica que la delincuencia está estrechamente ligada al consumo de drogas. Se harán convenios con instituciones como CEDRO, Alianza para un Perú sin Drogas, etc., en temas de prevención de consumo de drogas y alcohol y violencia sexual, desarrollando un trabajo conjunto con instituciones e iglesias para la recuperación de adolescentes y jóvenes de las pandillas.

c. DISUASIÓN

i. Perfeccionar el servicio de Serenazgo, uniformizando criterios, recursos técnicos y capacitación en toda la metrópoli; apoyar a las municipalidades distritales que no cuentan con serenazgo suficiente mediante puestos de auxilio y/o caravanas de seguridad ciudadana.

ii. Actualizar y perfeccionar el Mapa de Incidencia Delictiva (Mapa del Delito), para intensificar el patrullaje conjunto del serenazgo con la policía en las zonas señaladas de mayor riesgo.

- iii. Equipamiento adecuado y moderno con cámaras de vigilancia inteligentes, con comunicación satelital para todo el Sistema Metropolitano de Seguridad Ciudadana, con una Central Metropolitana de Alerta Ciudadana conectada con la PNP, con apoyo de la empresa privada.
 - iv. Elevar el nivel de la iluminación pública, especialmente en parques y los lugares de mayor riesgo con alta incidencia de delincuencia, utilizando luminarias LED con sensores reguladores de la intensidad de luz de acuerdo al nivel de la luz solar, obteniéndose así un gran ahorro de energía eléctrica.
- d. **REPRESIÓN**
- i. Apoyar decididamente a la PNP, responsable directa de la represión, con logística y recursos.
 - ii. Crear Módulos de Acción Rápida en conjunto con la PNP, ubicados en las zonas con mayor índice de delincuencia.
 - iii. Intensificar los operativos en los fumaderos, lugares de micro-comercialización de drogas, locales donde se atenta contra la moral y buenas costumbres, venta de licores adulterados y la prostitución callejera.
 - iv. Combatir decididamente la venta de objetos y piezas robadas; proponiendo leyes drásticas tanto contra los que venden como contra los que compran cosas robadas.

4. EL TRANSPORTE URBANO Y EL TRÁNSITO

Problemática

- a. En el 2016, Lima y el Callao tenían el mayor número de vehículos en el país con 1,7 millones de unidades, cifra que aumenta en alrededor de 100,000 vehículos por año, con lo cual, el parque automotor podría superar los 3 millones en el 2035.
- b. 78% de limeños se moviliza en transporte público o colectivo; 11% en auto propio; 3% en taxis; 8% usa bicicleta o va a pie. (Proyección a partir de *Lima cómo Vamos*, 2015)
- c. El transporte urbano de Lima atraviesa por su peor crisis. Un estudio de la Escuela de Posgrado de la Universidad del Pacífico y la consultora Marketwin, publicado en *Perú.com* el 19/8/2017, reveló el desembolso económico –y de tiempo– de los limeños que viajan tanto en transporte público como privado:
 - Los que viajan en transporte público gastan S/. 50.00 semanales;
 - Los que usan vehículo particular (16.5%) gastan S/ 238.00 semanales
 - 3.5% tarda menos de 20 minutos diarios para movilizarse.
 - 14.9% pierde entre 1 hora y 1 ½ horas
 - 17% pierde entre 1 ½ y 2 horas
 - **21.1% de los encuestados pierde entre 2 y 3 horas diarias.**
 - **12.1% pasa más de 4 horas al día movilizándose hacia sus destinos**
- d. El caos del tránsito causa numerosos accidentes. El Comercio del 18/10/2017 publicó el siguiente informe del observatorio ciudadano *Lima Cómo Vamos*:

“Según cifras de la Policía Nacional recopiladas por el observatorio, en el 2016 hubo 49,304 accidentes en Lima y 3,430 en el Callao. En total suman 52,734, más de 140 al día. Un promedio de 6 cada hora.”

De estos accidentes, más de 500 fueron fatales.

- e. El pésimo sistema de semaforización empeora el caos del tránsito:

“...los semáforos no cumplen su cometido: permitir a los autos avanzar un kilómetro en un minuto... Los semáforos de la capital funcionan al revés: empeoran en un 30% la congestión vehicular...”

Unos semáforos son responsabilidad de la Municipalidad de Lima y otros de los municipios distritales... Es decir, carecemos de una sola entidad que lidere el tránsito y que vea la red de semáforos como un todo (sistema vial completo) y no a los semáforos como partes independientes...

Según el ingeniero y experto en semáforos Jorge Estrada, Lima está por debajo de Curitiba, México D.F. y Bogotá respecto a la organización de semáforos y señalización. Estas ciudades cuentan con semáforos inteligentes, así como paneles y señalética electrónica...” (El Comercio 2/5/2015)

- f. La existencia de varias autoridades en los temas de tránsito y transporte público: Congreso, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Municipalidad Provincial de Lima (Gerencia Municipal de Transporte, ProTransporte, ProTránsito, EMAPE), Municipalidad Provincial del Callao, Policía Nacional, Indecopi, SUTRAN (Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía); y la falta de definición o superposición de facultades entre ellas, hace confusa la legislación y normatividad, y difícil el manejo eficiente del tránsito y transporte público.
- g. La falta de autoridad y de una real gerencia de los servicios públicos de la ciudad se revelan en el caos del sistema de transporte público.
- h. Exceso e informalidad en el servicio de taxis:
- | | |
|---|---------|
| Taxis registrados oficialmente en Lima: | 94,000 |
| Taxis informales o registrados en el Callao | 106,000 |
| Sobre-oferta de taxis: | 50% |
- i. Persistencia del servicio de colectivos a pesar de su prohibición (Perú21, 5/9/2015):
- “Pese a que los taxis colectivos han sido declarados "informales" e "ilegales" por la Municipalidad de Lima, más de 80 mil de estas unidades circulan a diario por las pistas de la capital, según datos de la Federación Nacional de Taxis y Colectivos (Fentac).”*
- j. Alta contaminación ambiental por el mal estado de los vehículos, consumo de combustible diesel, y un parque automotor antiguo (22.5 años en el transporte público y 15.5 años en el privado), saturado por la importación masiva de vehículos usados.
- k. Exceso de rutas de transporte público otorgadas sin criterio técnico, con miles de kms de trayectos superpuestos, con más de una empresa en cada ruta crea peligrosa competencia por ganarse los pasajeros. Competencia agravada por el hecho que muchos conductores son a la vez propietarios, o sin experiencia y hasta sin licencia de conducir, y muchos de ellos con miles de soles en papeletas por infracciones de tránsito hasta muy graves, y sin pagar.
- l. Utilización de unidades pequeñas, inapropiadas por ocupar mayor espacio de vía pública por pasajero (combis, microbuses).
- m. Falta de previsión y planificación del sistema de transporte público a futuro, considerando que Lima tendrá en el año 2035 aproximadamente 13'000,000 de habitantes y 3'000,000 de vehículos. Los sistemas de transporte por buses y aún el tren eléctrico o Metro 1, cuyo diseño y características ya tienen más de 30 años de antigüedad, no podrán abastecer la creciente demanda.

- n. En junio del 2012 la MML aprueba la Ordenanza 1613 que crea el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana. En su Art.4° lo define así:

“El SIT es el sistema de transporte público de personas de la ciudad de Lima compuesto por las distintas modalidades del servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, reconocidas en la normatividad legal vigente, que cuenta con integración física y operacional, de medios de pago y tarifaria.”

Sin embargo, después de casi 6 años, vemos que poco o nada se ha hecho al respecto.

- o. Hay que considerar la futura ATU (Autoridad del Transporte Urbano de Lima y Callao), en cuya propuesta de creación se señalan las siguientes atribuciones:
- Fijar normas que permitan la integración física, operacional, tarifaria y medios de pago de los distintos modos que conforman el Sistema Integrado de Transporte Urbano de Lima y Callao, así como el sistema de recaudo y estandarización del mismo.
 - Otorgar las concesiones en la prestación del servicio de transporte y de infraestructura vial.

Propuestas:

El problema del tránsito y el transporte en una ciudad como Lima es muy complejo, y depende de cuatro elementos complementarios e interdependientes:

- El **tránsito** (semáforos, dirección del tránsito y de los giros, velocidades máximas, etc.), debe responder a un análisis, diseño y operación con el uso de tecnología de punta y de una manera integral para toda la ciudad, y no librado a iniciativas locales y sin criterio técnico. Es aplicar **ingeniería de tránsito**, y acompañar ello con el diseño y desarrollo de un sistema de transporte eficiente y una red vial adecuada.
- El **transporte** (vehículos, buses, trenes, taxis, automóviles particulares, bicicletas, funiculares, etc.), especialmente el transporte público masivo, demostrado hasta la saciedad como el único modo de solucionar la creciente densidad poblacional de las metrópolis como Lima, cuyas redes viales ya no pueden contener el número de vehículos pequeños necesarios para la movilización cotidiana de la población.
- La **red vial** (calles y avenidas, bypasses, puentes, etc.), que tiene que estar en función de la planificación de una ciudad con visión de futuro, ya que la red vial condiciona en gran parte el crecimiento de la ciudad. Pero en el caso de una ciudad ya consolidada como Lima, debe ser modificada y complementada para responder a la necesidad actual de movilización de la población, pero previendo su crecimiento y la expansión geográfica de la ciudad y direccionándola mediante un diseño inteligente, con un horizonte razonable en el tiempo (2050, por ejemplo)
- **Educación vial**, tanto de los conductores como de los peatones. Muchos accidentes son producto de manejar ebrio, de hablar o *chatear* por el móvil mientras se maneja, peatones que cruzan imprudentemente vías de tránsito rápido, peatones ebrios, etc.

Lamentablemente, en los últimos años se han priorizado obras aisladas como bypasses, ampliación de vías, etc. pero se ha hecho muy poco, o de una manera parcial y errónea en muchos casos, en los temas del transporte y el tránsito. Y esto es lo que hay que corregir radicalmente, porque queremos tener resultados positivos y sostenibles en el tiempo.

En vista de que está en proceso la creación de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU), pero no conociendo cuándo se concretará e iniciará su labor directriz, y cuáles serán finalmente sus facultades en el tema, planteamos las siguientes propuestas:

a. Aplicar ingeniería de tránsito con tecnología de punta

- i. Se aplicará ingeniería de tránsito con tecnología de punta en un sistema integrado de semaforización, mediante semáforos inteligentes dotados de cámaras y sensores conectados a una Central Metropolitana de Control de Tránsito (CMCT), optimizando en tiempo real el flujo del tránsito, sin necesidad de que policías alteren dicho flujo a discreción, generalmente complicando más el caos que aliviándolo.
- ii. Se generalizará el control de velocidad electrónico (radares y cámaras), promoviendo una cultura de prudencia, con lo cual disminuirán los accidentes, y se podrá ir reduciendo paulatinamente los “rompemuelles”, que retardan el tránsito, aumentan el gasto de combustible y la contaminación, y malogran los vehículos.

b. Crear un Sistema Integrado de Transporte Público digno, cómodo y eficiente

- i. Con un transporte de calidad, se desanimará espontáneamente el uso de autos particulares y taxis, aliviando así la congestión vehicular sin mayores conflictos sociales, tal como ha sucedido y sucede en otras grandes ciudades del mundo.
- ii. Se cumplirá con la creación de un verdadero Sistema Integrado de Transporte Público (SIT), que cumpla con lo acordado en la Ordenanza 1613: *“que cuenta con integración física y operacional, de medios de pago y tarifaria”* desde los buses alimentadores, el Metropolitano, los corredores viales y el Metro. Para ello se buscará la asesoría especializada necesaria que asegure la calidad y eficiencia del servicio y su sustentabilidad en el tiempo.
- iii. Se elaborarán las normas necesarias, y se convocará a un diálogo amplio a fin de crear verdaderas empresas de buses a partir de las actuales empresas-cascarón de “combis”, “custers” y buses obsoletos. Se invitará a sus propietarios-conductores a integrarse a las nuevas empresas, con las cuales la autoridad municipal pueda coordinar y regular la oferta de acuerdo a la demanda, y organizar una red integrada (Ejemplo de *Bus al Toke*), elevando la calidad del servicio de transporte público de pasajeros al nivel de las grandes ciudades del mundo, sin perjuicio y más bien con beneficios para los actuales operadores y trabajadores (choferes y cobradores).
- iv. Parte de las actuales “custers” y “combis”, servirán de “alimentadores” de la red troncal de buses, eliminándose inicialmente las unidades de más de 15 años de antigüedad, para llegar en el futuro a unidades de no más de 5 años de antigüedad, y reemplazándolas por buses modernos de mayor capacidad y no contaminantes.
- v. Se organizará el Servicio Metropolitano de Taxis, con empresas o asociaciones que deseen integrarse, vehículos debidamente identificados, equipados con GPS y conectados a centrales telefónicas. Se crearán estaciones de taxis ubicadas estratégicamente en la ciudad, de manera que no todos estén circulando sin pasajeros congestionando inútilmente las calles, desperdiando combustible, contaminando el ambiente y produciendo stress en los conductores.
- vi. Se normará el servicio de taxis por aplicativos -que actualmente operan informalmente- para regular su funcionamiento, garantizar la idoneidad de los conductores, y disminuir el peligro de ser usados por delincuentes como ha ocurrido en varios casos ya.
- vii. Se regulará temporalmente el servicio de taxis colectivos, que aunque están prohibidos siguen funcionando debido a la demanda de transporte público no cubierto por los buses; y para evitar su uso por delincuentes como ocurre con frecuencia.
- viii. Implementar teleféricos en las zonas marginales y laderas de cerros de difícil acceso vial, como parte del Sistema Integrado de Transporte.

- ix. Se apoyará decididamente el Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao, con la red proyectada de 6 líneas de “metros”, como única solución definitiva en el largo plazo para el creciente tránsito y transporte urbano.

c. Infraestructura vial

- i. El PLANMET 2035 contiene lineamientos y proyectos para el mejoramiento y ampliación de la red vial, para solucionar el problema del caos vehicular en Lima y Callao en el mediano y largo plazo.
- ii. Sin un plan técnico que contemple los problemas actuales, como también el crecimiento inevitable de la población y del parque automotor, será imposible llegar a una solución real y definitiva de este problema, que actualmente significa la pérdida de hasta 4 horas diarias y miles de millones de dólares al año sólo en Lima.
- iii. Se revisará y aplicará el PLANMET 2035, que prevé la implementación de 3 anillos viales para desconcentrar el tránsito, adecuando las vías existentes y complementándolas con los puentes y túneles en puntos estratégicos ya contemplados en el Plan.
- iv. Se iniciará la construcción de una nueva vía de evitamiento (llamada periurbana en el PLAM 2035) para descongestionar la actual vía de evitamiento, que ya ha colapsado;
- v. Se crearán 3 terminales terrestres (norte, centro y sur) para el transporte interprovincial de pasajeros, para evitar su ingreso al centro de la ciudad debido a que ello agrava la congestión del tránsito.

d. Educación vial y reglamentación

- i. Se impulsará un plan de educación vial desde la escuela primaria, con campañas de información y concientización vial para el chofer y el peatón.
- ii. Se hará cumplir estrictamente las reglas y normas existentes para el tránsito vehicular en el Área Metropolitana, y crear las que sean necesarias, con amplia información a los usuarios.
- iii. Se revisará y corregirá, aplicando conceptos de la ingeniería de tránsito, los giros a la izquierda o a la derecha en las intersecciones, la señalización vial, ubicación de los semáforos, etc.
- iv. Se analizará el horario de reparto del transporte de carga dentro del área urbana para no recargar las vías en horas punta.

5. LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

Problemática

- a. La contaminación del aire mata cinco veces más limeños que los accidentes de tránsito, que ya son muchos, y causa enfermedades respiratorias a cientos de miles. En el 2014 Lima ocupó el primer lugar en la lista de ciudades más contaminadas de Latinoamérica y, aunque el año pasado descendió al segundo puesto, la situación sigue siendo igual de preocupante.
- b. Añadamos a esto el último informe del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) sobre calidad de aire en los distritos limeños. En abril de este año, Ate, Huachipa, Puente Piedra y Villa María del Triunfo, registraron la mayor contaminación de nuestra capital, superando los índices del Estándar de Calidad Ambiental Nacional. Otros distritos, aunque en menor magnitud, son San Juan de Lurigancho y Santa Anita.

- c. En el 2015, el 71% de las 42 municipalidades en Lima no supervisaba la contaminación del aire.
- d. Lima cuenta con un promedio de menos de 3 m²/hab. de áreas verdes, cuando la recomendación de la OMS es de 9 m²/hab, para una descontaminación y oxigenación adecuadas del aire. Extractamos los siguientes datos:

“Lima es la 2ª segunda ciudad más grande del mundo construida sobre un desierto después de El Cairo (Egipto). En los 43 distritos de la provincia tiene 8.8 millones de habitantes según el (INEI). De acuerdo a esta cifra y a las recomendaciones de la OMS de 9 m² por persona para una buena calidad de vida, la provincia de Lima debería tener por lo menos 79 millones de m² de áreas verdes...”

“RPPData accedió al inventario de áreas verdes de la MML con información de 32 de sus 43 municipios. En total han reportado 18 millones de m² de parques y jardines. Si completamos los 11 distritos faltantes con el inventario del 2011, la cifra llegaría a 23 millones de m², con un déficit en áreas verdes de 56 millones de m², unas 5185 canchas de fútbol profesional.” (RPPdata, 12/1/2017)

Estas cifras arrojan un promedio de 2.6 m²/habitante. Con la población actual de 10 millones, el déficit crece a 64 millones de m² -6400 hectáreas de áreas verdes y bosques- equivalentes a 5925 canchas de fútbol profesional.

- e. Los relaves mineros, desagües domiciliarios y desechos agrícolas e industriales contaminados hacen del río Rímac una verdadera cloaca a tajo abierto, encareciendo el proceso de potabilización del agua y anulándolo como área de recreación para la población limeña.
- f. Los residuos sólidos -la basura- es otro gran problema en varios distritos de Lima, con un deficiente servicio de recolección en la mayoría de distritos. En Lima se producen 8,200 TM/día de residuos sólidos (domésticos, del comercio, servicios e industria) y se proyecta 16,000 TM/día en el 2034.

“... el 86% de los residuos sólidos es trasladado a los cuatro rellenos sanitarios que hay en Lima y Callao. El destino final del 14% restante es la calle o alguno de los 29 botaderos informales que existen en la capital.” (El Comercio, 8/4/2015)

- g. Lima solo tiene tres rellenos sanitarios y un relleno de seguridad para materiales peligrosos, de los cuales sólo dos cumplen con las exigencias técnicas modernas (Portillo Grande a 40 kms. al norte de Lima y El Zapallal a 34 kms al sur de Lima), pero cuyas vidas útiles están cercanas a cumplirse. De no proyectarse y crearse nuevos rellenos sanitarios, o por medio de un manejo industrial en gran escala de los residuos sólidos, este problema será gravísimo en el futuro próximo.
- h. A ello, se suma la falta de escombreras autorizadas para disposición de residuos de construcción, la proliferación de botaderos informales y la casi nula segregación de residuos en la fuente. (OEFA, 2016)
- i. La Ley Orgánica de Municipalidades determina en el artículo 80º, párrafo 3.1 que es función específica de las municipalidades distritales proveer el servicio de limpieza pública determinando las áreas de acumulación de desechos, rellenos sanitarios y el aprovechamiento industrial de desperdicios. Esta norma, que disemina la responsabilidad entre 43 autoridades edilicias diferentes, quita la posibilidad de consolidar en 1, 2 o 3 grandes sectores la limpieza de Lima Metropolitana, mejorando así las condiciones del servicio con un menor costo para el vecino, y un mejor manejo y aprovechamiento económico de los residuos sólidos.

Propuestas

a. Para la contaminación del aire

- i. Continuar con la conversión de los vehículos de transporte público de diesel a gas, (euro 6) que son más económicos y más limpios que los movidos a gasolina o diesel, y plantear la introducción gradual del transporte eléctrico.
- ii. Llegar a los 9 m²/habitante de áreas verdes, utilizando primordialmente aguas servidas tratadas con *reactores aeróbicos secuenciales*, para no agudizar el problema de la falta de agua potable para uso humano, al mismo tiempo que se aliviaría la carga de dicho tratamiento a las plantas existentes que luego las arrojan al mar. Con esa agua tratada se hará lo siguiente:
- iii. Crear un Cinturón Ecológico repotenciando los parques de la ciudad, especialmente en las zonas áridas, hasta llegar a 9,000 ha. verdes para la población de 10M del día de hoy, incluyendo las zonas de las bermas laterales y centrales de las carreteras al norte y sur, como de la Vía de Evitamiento, tratadas con arbolado nativo especial para zonas desérticas, para lo cual se solicitará la colaboración técnica de la Facultad de Ingeniería Forestal de la Universidad Agraria.
- iv. Se realizará lo mismo en la zona de Pachacamac, Villa El Salvador, Villa María del Triunfo, La Molina y Manchay en el sur, de los desiertos de la zona de Comas, Canto Grande y Carabayllo, de tal manera que formemos áreas de tipo alameda en las avenidas y de bosques en los desiertos.
- v. En este proceso se involucrará un Proyecto de "atrapa nieblas" para obtener agua de riego para los plantones.
- vi. Se iniciará la forestación de las 47,000 ha. de laderas alrededor de Lima en sus tres cuencas: Rímac, Chillón y Lurín. Al cabo de 8 años se podrá iniciar el proceso de industrialización de la madera y la reforestación.
- vii. Para todos estos proyectos se solicitará financiación del Banco Mundial, la ONU, y los Bonos de Carbono del Protocolo de Kyoto. También se proveerá puestos de trabajo a jóvenes profesionales, técnicos, campesinos y agricultores venidos de zonas rurales para la formación de viveros, sembrío, mantenimiento, etc.
- viii. Fomentar la creación de "techos verdes" con rebajas en los arbitrios u otras formas de incentivos.

b. Para la contaminación del río Rímac

- i. Solicitar la intervención de los Ministerios de Energía y Minas y del Ambiente para evitar la contaminación del río en sus partes altas con relaves mineros.
- ii. Coordinar con SEDAPAL para eliminar totalmente los desagües domiciliarios de las poblaciones en las zonas altas que son arrojados al río.
- iii. Prohibir tajantemente el arrojamiento de basura en las riberas o cauce del río.
- iv. Retomar el Proyecto del Parque Río Verde, para que el Río Rímac sea un centro de recreación y ornato, y no una cloaca a tajo abierto como lo es hoy.

c. Para el problema de los residuos sólidos

- i. Proponer una ley que permita que la MML integre el servicio de limpieza pública de la ciudad y convoque las licitaciones que fuesen necesarias para mejorar el proceso de limpieza pública; o en su defecto, coordinar con los municipios distritales para lograr las mejores condiciones económicas y de eficiencia en el recojo y disposición de la basura de manera asociativa.

- ii. Revisar y perfeccionar los rellenos sanitarios existentes, proyectando los necesarios para el futuro, previendo el crecimiento de la población y la saturación de los rellenos existentes que tienen un horizonte de sólo pocos años de vida útil.
- iii. Promover la inversión privada o empresas APP para producir energía y fertilizantes agrícolas con los residuos orgánicos (51% de los residuos sólidos urbanos - RSU), y bloques para construcción con los residuos no orgánicos (49% de los RSU), utilizando las técnicas modernas ya existentes de industrialización de los RSU.
- iv. Con la utilidad por la venta de los productos de la gestión de los RSU, promover y premiar la segregación de los residuos sólidos domésticos con rebajas en los arbitrios o pasajes de transporte urbano público.

6. LA COSTA VERDE: CARA DE LA CIUDAD

Problemática

- a. La Costa Verde es la cara urbana de la Lima Moderna y es un factor importante para el desarrollo urbano de Lima tanto en el aspecto de centros comerciales, como de parques, y áreas de esparcimiento, culturales, deportivas, hoteles y restaurantes, como es en otras ciudades del mundo que miran al mar.
- b. De acuerdo a la Ley N° 26306, los terrenos de la Costa Verde pertenecen a los distritos del litoral, pero su desarrollo es dirigido por la Autoridad Autónoma de la Costa Verde, y su autoridad máxima es el Alcalde Metropolitano.
- c. Lamentablemente, no se ha ejercido ese liderazgo, y la Costa Verde no ha avanzado en su desarrollo como era de esperarse; por el contrario, se han hecho obras que no armonizan con el Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde actualizado al 2007, como el caso de obras en Barranco, Miraflores y San Isidro.

Propuestas

- a. Liderar, activar y empoderar a la Autoridad Autónoma de la Costa Verde. Hacer conocer el Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde, elaborado el año 1995 y actualizado el 2007.
- b. Coordinar con los alcaldes de los distritos del litoral la actualización de dicho Plan Maestro, y ponerlo en plena ejecución para convertir Lima en la gran metrópoli del Pacífico en inversiones inmobiliarias, turísticas, gastronómicas e inclusive deportivas como pueden ser los clubes de corte deportivo y náutico.
- c. Restaurar la vegetación que le dio el nombre a los acantilados, mediante riego por micro aspersión, utilizando aguas servidas tratadas, mejorando así su estabilidad y disminuyendo el riesgo de caída de rocas.
- d. Mejorar las condiciones de las playas mediante un estudio integral de costas, con intervención de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, y si fuere necesario, solicitando la cooperación técnica especializada en el tema como el de los laboratorios de Delf (Holanda), de Lisboa (Portugal) o el Laboratorio de Hidráulica de Dinamarca, los que cuentan con amplia experiencia en ingeniería de costas.
- e. Se invitará la participación del Gobierno Regional del Callao para que mediante esfuerzos mancomunados se tenga un resultado más adecuado para todos.

7. EL CERCADO Y EL CENTRO HISTÓRICO

Problema

- a. El Centro Histórico de Lima ha sido declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO desde el año 1991, pero el Cercado es más que el Centro Histórico, y demanda una atención especial por su importancia histórica, cultural, social y económica. Sin embargo, por no ser un distrito, no cuenta con un municipio dedicado a su atención, y por ello se encuentra muy abandonado.

“Más del 80 % de los 600 inmuebles declarados históricos en el Centro de Lima está a punto de desplomarse debido a la falta de control y conservación de sus estructuras, advirtieron este martes voceros del Centro de Investigación, Documentación y Asesoría Poblacional (Cidap).

La arquitecta de dicha organización, Silvia de los Ríos, explicó que las casonas y balcones declarados históricos necesitan medidas de control y conservación... En declaraciones a la agencia Andina advirtió que de continuar el riesgo de que colapsen casonas y balcones, el Centro Histórico de Lima perdería su condición de Patrimonio Cultural de la Humanidad, que ostenta desde hace 25 años gracias a la Unesco.” (Comercio, 3/1/2017)

- b. No existe en el organigrama de la MML un órgano dedicado al Centro Histórico, solamente una “subgerencia de patrimonio cultural, artes escénicas, museos y bibliotecas”, mostrando el poco interés que hay por la riqueza histórica y cultural de nuestra capital, aunque son reconocidas por el mundo entero.
- c. El Centro Histórico de Lima, está regulado principalmente por tres normas: el Reglamento de la Administración del Centro Histórico de Lima (1994); el Plan Maestro Centro de Lima (1999); el Reajuste Integral de la Zonificación de los Usos del Suelo del Cercado de Lima (2005).
- d. Sin embargo, existe el Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2025, elaborado el 2014 hasta la etapa de “Propuestas Específicas, Programas y Proyectos”, pero faltando su presentación y aprobación final como Ordenanza formal.
- e. La actual descoordinación normativa y de gestión entre la MML, el Ministerio de Cultura y el Instituto de Defensa Civil (INDECI) no permite avances significativos en la puesta en valor de este sector valioso de la ciudad, y más bien pone en mayor riesgo su condición de Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Propuestas

- a. Se reactivarán las 6 Agencias Municipales para el Cercado, dirigidas por una Comisión Especial del Cercado conformada por 6 regidores, con un Administrador General. Las 6 agencias serán las siguientes:
 - i. Barrios Altos (se verá la conveniencia de subdividirla en dos sectores);
 - ii. Centro Histórico;
 - iii. Puente del Ejército – Malvinas - Urb. Alexander;
 - iv. Mirones – U.V. No. 3 – Elio;
 - v. Santa Beatriz;
 - vi. Palomino;
- b. Culminar el Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2025, socializarlo y aprobarlo como Ordenanza para poder iniciar su ejecución.
- c. Gestionar la cooperación técnica y financiera de organizaciones internacionales, incluyendo el Banco Mundial, Banco Interamericano y la Corporación Andina de Fomento, aparte del aporte que pueda brindar UNESCO, así como del gobierno central. Esta recuperación debe servir para revalorizar y consolidar el Centro Histórico como punto de atracción de las actividades comerciales y turísticas.
- d. Coordinar con la Municipalidad Distrital del Rímac la misma labor con relación a la parte del Centro Histórico Patrimonio Cultural ubicado en dicho distrito.
- e. Revisar y armonizar las normas de la MML con las del Ministerio de Cultura y las de INDECI, para el tratamiento de los inmuebles declarados patrimonio cultural por su valor histórico, pero que por su antigüedad se hallan en condiciones de riesgo.

8. PROMOCIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO

La Ley 27972, L.O. de Municipalidades, establece en el artículo 161° las siguientes competencias y funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima:

- 2. En materia de promoción del desarrollo económico social:**
 - a. Promover el desarrollo de empresas;
 - b. Promover y controlar los centros de formación, capacitación y recalificación laboral;
 - c. Fomentar la inversión privada en proyectos de infraestructura metropolitana que impulsen el empleo; y
 - d. Evaluar los recursos laborales y mantener actualizadas las estadísticas del empleo.
- 4. En materia de industria, comercio y turismo:**
 - a. Dictar las políticas de la banca municipal para el apoyo y promoción de la micro y pequeña empresa industrial;
 - b. Establecer, fomentar y administrar parques y centros industriales;
 - c. Promover y controlar la calidad de los servicios turísticos;

A la luz de su ley orgánica y de una concepción moderna de la gestión municipal, la tarea de la Municipalidad de Lima va más allá de hacer obras de cemento, otorgar licencias, controlar y fiscalizar obras y comercio, solucionar el caos del tránsito, la inseguridad ciudadana y la contaminación.

Además de todo ello, es tarea de la Municipalidad promover y fomentar el desarrollo de empresas, la inversión para impulsar el empleo y la capacitación y recalificación laboral, como parte de su responsabilidad de buscar mejorar la calidad de vida de la población bajo su liderazgo.

Problemática

- a. El desempleo en Lima ha crecido a 8,1% de acuerdo a registros del INEI, lo cual significa que un total de 420,900 personas están sin trabajo; y 50 mil jóvenes se suman cada año a la fuerza laboral de la capital. Sin embargo, esta pobreza se concentra en la periferia de la ciudad, y en algunas zonas supera largamente el 50%.
- b. El desempleo y subempleo, sumados a la crisis de valores en la familia y sociedad en general, motivan a muchos a recurrir al delito para proveer para sus familias, agravando la inseguridad ciudadana.
- c. En el *Informe Estrategia de Desarrollo Integral y Reducción de la Pobreza en Lima Metropolitana* (MML/Banco Mundial, 2014, pág.39) leemos este diagnóstico sobre el desempleo y subempleo en Lima:
 - i. "Desempleo y subempleo
 - ii. El 66.6% de población laboral con empleos de baja calidad sujetos a bajos ingresos o sin empleo.
 - iii. Bajo nivel de educación de la población laboral limita su productividad.
 - iv. Incipiente desarrollo de las pymes en los conos de Lima limita la oferta de empleo en esas zonas e inhibe la retención en ellas de los jóvenes que accedieron a educación superior universitaria.
 - v. Baja calidad de educación en todos sus niveles e inadecuación de sus contenidos con las destrezas necesarias para el trabajo.
 - vi. Carencia de oferta de formación técnica de calidad especializada en las actividades de las pymes de cada zona.
 - vii. Falta de programas de educación no escolarizada para adultos.

- viii. *Restricciones de acceso al mercado por vigencia de elevados impuestos y cobros arbitrarios de arbitrios y licencias.*
 - ix. *Demora, burocratización y coimas en el otorgamiento de licencias.*
 - x. *Municipalidades sin enfoque de facilitación de la competitividad económica.*
 - xi. *Ausencia de programas de desarrollo de cadenas y redes productivas exportadoras con soporte multi institucional articulado y coordinado.*
 - xii. *Escaso desarrollo de la subcontratación como mecanismo para impulsar la vinculación de las pymes con medianas y grandes empresas.”*
- d. Falta de recursos para los grandes desafíos de Lima Metropolitana. La MML cuenta con S/.153 por habitante para atender todas las necesidades de la provincia, mientras que el Callao cuenta con S/.525 por habitante; Lima es 18 veces más extensa que el Callao, y su presupuesto es sólo 2.6 veces mayor (1,400 millones contra 540 millones de soles, al 2017)
 - e. Los ingresos por peajes están comprometidos por 40 años con las concesionarias. La MML sólo recibe el 7% y 4% de los ingresos por ese concepto.
 - f. Alto porcentaje de informalidad. Tanto la informalidad empresarial como laboral resta productividad y competitividad. La informalidad laboral permite la explotación laboral y el trabajo en condiciones de alto riesgo (caso incendio en galería Nicolini).
 - g. La MML no cuenta con las facultades para controlar la informalidad laboral (SUNAFIL), ni las ha solicitado como parte del proceso de descentralización en su calidad especial de Región.
 - h. Miles de limeños viven en zonas de alto riesgo por terremotos o huaycos. Un millón de limeños todavía no tienen acceso a servicios de agua potable y alcantarillado.

Propuestas

- a. El Alcalde de Lima, en su gestión del desarrollo humano y como líder de la ciudad, concordará con el Ministerio de Trabajo, de la Producción y de Educación la ejecución mancomunada de programas de capacitación y de reconversión laboral para permitir la formación de PYMES bajo promoción municipal.
- b. Crear empresas Municipales y APP productivas. Crear dos mercados mayoristas adicionales al de Santa Anita: uno en Lima Norte y otro en Lima Sur.
- c. Mejorar el desempeño de las empresas municipales para hacerlas productivas.
- d. Gestionar mayores recursos del Gobierno Central. Dada la importancia de Lima como capital de la República, como sede central de los poderes ejecutivo, legislativo, judicial y electoral; y como cara de la nación ante el mundo.
- e. Destruir proyectos de inversión. Evaluar los proyectos de inversión actualmente paralizados por trámites en la Municipalidad, y facilitar la solución de los obstáculos dentro de las normas vigentes.
- f. Facilitar la formalización de empresas, disminuyendo trabas burocráticas municipales. Promover capacitación a emprendedores, para mejorar su productividad y competitividad.
- g. Solicitar al Gobierno facultades del Ministerio de Trabajo (SUNAFIL), como Región, para poder controlar la informalidad laboral.
- h. Gestionar ante SEDAPAL la provisión de servicios básicos de agua y alcantarillado en las zonas no atendidas hasta ahora. Donde no sea posible, instalar cisternas comunales abastecidas por SEDAPAL.

- i. Saneamiento físico legal. Estudiar y ejecutar los cambios de zonificación necesarios, y coordinar con COFOPRI para la titulación de terrenos.
- j. Reubicación de la población en zonas de alto riesgo. Estudiar alternativas de solución mientras se implementan las ciudades satélites.

9. POR LA SALUD DE LA POBLACIÓN

Problemática

- a. Algunos datos sobre la salud en Lima:
 - i. Cáncer de mamas (3,500 casos nuevos por año; **4 mujeres mueren al día**)
 - ii. Cáncer de cuello uterino (4,000 casos nuevos por año; **5 mujeres mueren al día**)
 - iii. Cáncer de próstata (2,900 casos nuevos por año)
 - iv. Cáncer de estómago (4,500 casos nuevos por año)
 - v. Ceguera (**0,6 % de la población: 60,000 en lima**)
- b. Los 28 hospitales de la Solidaridad (24 en Lima y 4 en provincias) cumplieron un gran papel para suplir las tremendas deficiencias del sistema de salud del Estado; sin embargo, con el tiempo la mayoría de sus instalaciones han quedado obsoletas y en mal estado; se ha admitido muchas empresas tercerizadas restando rentabilidad a los médicos, imposibilitando la renovación de tecnología y la retención de especialistas.
- c. La falta de atención médica especializada, de procedimientos médicos y de tratamientos complejos, deja incompleta la atención de los pacientes, o estos son derivados a médicos y laboratorios privados, muchas veces costosos, convirtiéndose así en un negociado con la salud y necesidad de los limeños más necesitados.
- d. No hay una cultura de prevención y diagnóstico precoz, que es mucho más económico para el paciente y para el Estado que el tratamiento posterior.

Propuestas

- a. **Crear la Red de Salud de la Solidaridad**
 - i. Mejorar las condiciones físicas y ambientales de los actuales hospitales de la solidaridad, para un trato digno a las personas de cualquier condición social.
 - ii. Construir una red completa de servicios de salud de tres niveles:
 - a) Atención primaria de salud (postas médicas, policlínicos) en convenio con los 43 distritos de Lima;
 - b) Atención especializada y exámenes completos en los 24 Hospitales de la Solidaridad;
 - c) Atención especializada compleja y cirugía en un nuevo **Gran Hospital de la Solidaridad** como cabeza de red.
 - iii. Factibilidad de la construcción de un Gran Hospital de la Solidaridad:
 - Los actuales hospitales de la solidaridad realizan 280,000 consultas y 400,000 procedimientos por mes; lo que significa un ingreso de S/.17'000,000 mensuales, o S/.204'000,000 al año;
 - Los impuestos por IGV de estos ingresos ascenderían aproximadamente a S/.31'100,000.

- Bajo el régimen de Obras por Impuestos, se podrá financiar este hospital en poco más de tres años.

b. Desarrollar la prevención y la atención primaria de salud

- i. Desarrollar una campaña de educación para la salud por los medios, en convenio con el Ministerio de Salud, para disminuir los índices de morbi/mortalidad.
- ii. Ofrecer paquetes de evaluación precoz de acuerdo al grupo etario, género y ocupación;
- iii. Campañas masivas periódicas;
- iv. Vigilancia de la cobertura de vacunación en todos los distritos de Lima;
- v. Fomentar estilos de vida saludable por medio de campañas y educación preventiva por los medios masivos; literatura, etc.
- vi. Promover la construcción de gimnasios municipales, losas deportivas y centros de nutrición y dietética en todos los distritos.

c. Integrar la Red de la Solidaridad con los otros centros de salud del Estado

Establecer convenios con Essalud, Minsa (SIS), Hospitales de las FFAA y la PNP, para descongestionar la demanda, aumentar coberturas con menos costos y lograr sostenibilidad del sistema en el tiempo (subsido de Atención Primaria de Salud – APS).
