



PLAN DE GOBIERNO DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA 2019-2022



JULIO GAGÓ PÉREZ

ÍNDICE

1. PRESENTACIÓN
2. DIAGNOSTICO SITUACIONAL
3. POTENCIALIDADES
4. PROBLEMAS Y ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN
5. DESARROLLO METROPOLITANO
6. PROPUESTA DE DESARROLLO
7. ORIENTACIONES GENERALES
8. SEGURIDAD CIUDADANA
9. GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES

1. PRESENTACION.

El Plan de Gobierno contiene los lineamientos básicos del pensamiento y ejercicio de acción del candidato a Lima, por Avanza País, Julio César Gagó Pérez y de su equipo de Plan de Gobierno Municipal de Lima Metropolitana, quienes decididamente han tomado el Compromiso de hacer de Lima, un mejor lugar para vivir. Para que ello ocurra, no bastan las meras promesas, ni las buenas intenciones, sino que por el contrario, se requiere de una experiencia nueva de hacer Gestión.

Esta nueva experiencia en Gestión, implica necesariamente un cambio de visión en el tratamiento de los problemas de la Ciudad Capital. Para el Partido Político **AVANZA PAÍS**, hay que volver a los orígenes, a la esencia del municipalismo, esto es, a la relación directa entre ciudadano y autoridad, al trato directo, a la resolución pronta de los conflictos, pero sobre todo a la prevención de ellos, para lo cual apostamos por el fortalecimiento de los gobiernos locales como motor del desarrollo del País.

El marco normativo de acción, lo constituyen la Constitución Política del Perú, la Ley Orgánica de Municipalidades, las demás normas vinculadas y las normas reglamentarias, si bien no son suficientes para conseguir el éxito de la Administración Municipal, constituyen el inicio del nuevo camino a andar. Si queremos ofrecer nuevos servicios públicos, que incidan en el cambio de calidad de vida de los vecinos, así como atender a las poblaciones más vulnerables y en general a toda la población, resulta necesaria una reorganización de la propia administración edil, apoyados en las normas ya existentes y buscando que las futuras normas, hagan ágil y dinámica la nueva conducción municipal a cargo de Avanza País y Julio Gagó.

Lima dejó de ser hace mucho tiempo una ciudad elitista y centralista, hoy por hoy, es un crisol de vecinos mal llamados provincianos, pero en realidad son los nuevos limeños y los verdaderos emprendedores y motores de ésta Lima compleja, que viven, sufren y se desarrollan sobre una Lima emergente, pero la vez distante del ciudadano. La Corporación Municipal es vista solo como un ente recaudador, siendo el SAT su brazo aliado, a la cual el ciudadano ve como un enemigo y no a un ente de formalización. En mi gestión no se permitirá ningún abuso de parte de SAT.

Esto debe cambiar, recuperaremos la esencia del Cabildo, las puertas estarán abiertas al ciudadano y el Alcalde y Presidente Regional de Lima, será un funcionario con autoridad, pero a la vez amigo, promotor y buen gestor, buscando el bien común y el desarrollo sostenido de los 43 distritos de la Ciudad.

El propósito del Plan 2019 – 2022, consiste en poder mantener una ciudad con orden, equidad, cultivando el sistema de la prevención, el desarrollo económico, mejorando el transporte público y urbano, así como la educación y la salud.

Para ello debemos cultivar una sociedad que respete el orden, que pueda enfocar sus esfuerzos en el cierre de brechas y pueda invertir recursos en mejorar la cobertura y calidad de la atención a la ciudadanía.

En consecuencia, debemos lograr:

- Gobernar con ética y transparencia.
- Gobernar con principios éticos y morales.

- Gobernar con la ciudadanía y para cada ciudadano de Lima Metropolitana,.
- Lograr el fortalecimiento de la gestión social en favor de los más necesitados de la comuna.
- Gobernar con equidad laboral de género y apostando por el liderazgo joven e innovador.

Este Plan de Gobierno Municipal para Lima, tiene como intención difundir en nuestra comunidad y en los espacios de opinión pública, las propuestas de trabajo del candidato a la Alcaldía de Lima, Julio Gagó, ciudadano peruano que cuenta con la experiencia necesaria en política, gestión empresarial y gestión pública, al haber sido Congresista de la República y tiene como visión ejecutar un trabajo gerencial de calidad en beneficio de los ciudadanos de Lima.

En los últimos años están eligiendo a muchos candidatos que son políticos tradicionales. Ellos aprenden a gerenciar durante dos años aproximadamente. Algunos se contaminan y luego tenemos que pagar la factura. Eso ya debe acabar en Lima Metropolitana y es lo que buscaremos cumplir.

Se considera que la gestión municipal para Lima Metropolitana, no es una gestión desarrollada en su totalidad y para todos, aun así queremos plantear una visión de trabajo que permita entender y viabilizar una gestión municipal transparente y social en beneficio del ciudadano. Lo importante primero es saber gerenciar. Lima es una gran empresa y los limeños quieren resultados. Quieren que Lima tenga un norte.

La idea que tenemos para nuestra ciudad, no es solo la de un Alcalde de Lima, sino procurar que la mayoría de los distritos tengan los mejores gerentes, que sepan administrar bien sus distritos y recursos, vamos a evitar que se contaminen con la corrupción. Quiero cambiar lo malo que existe, pero también quiero mejorar lo bueno que hay.

Voy a ser el alcalde que camina todos los días. No me van a encontrar sentado en el sillón municipal. Pero no voy a caminar solo, sino con mis funcionarios. Alcalde que no camina Lima todos los días, no va a poder gobernar esta ciudad que merece ser gobernada por un buen vecino y un mejor gerente.

Me identifico como un emprendedor, que apoya a los emprendedores limeños, porque ser emprendedor va a ser fundamental en mi gestión. Todos los emprendedores que recién empiezan encuentran trabas burocráticas para abrir y sacar una licencia. A todos los emprendedores, especialmente a los de las Pyme que recién se inician, los voy a exonerar de todo impuesto tributario el primer año. Prefiero tenerlos formalizados y que sepan que su Alcalde y su ciudad los están apoyando. Estoy seguro de que cuando comiencen a desarrollarse y a ganar dinero, comenzarán a partir del segundo año a pagar y a tributar. Se hará el seguimiento correspondiente.

Sabemos que, la normativa peruana en materia de gobiernos locales, establece entre las funciones de la Municipalidad, brindar la prestación de servicios, la administración del territorio y la promoción del desarrollo. De estas funciones la última ha sido incorporada recientemente en la legislación del proceso de descentralización.

Para esto se debe tener en cuenta la incorporación de conceptos sobre el desarrollo, los diferentes enfoques como el género, la interculturalidad, los derechos, así como incorporar los temas de planificación estratégica, desarrollo de capacidades entre otros.

Estos deben de reflejarse en acciones concretas para el desarrollo local y se debe definir como un proceso en la mejora de la calidad de vida de nuestra población.

Cuando se habla de mejorar la calidad de vida de nuestra ciudadanía, se debe llegar a lograr concretar varias condiciones como las siguientes:

- Aumentar la calidad de los servicios que coberturen las necesidades básicas del ciudadano.
- Contribuir con la mejora del nivel educativo de la población (Coordinación con el sector Educación).
- Generar condiciones de infraestructura urbana, para atender las necesidades de desplazamiento de las personas dentro de la ciudad, con seguridad y eficacia.
- Fomentar la prevención en temas de salud a través la difusión.
- Fomentar la prevención en temas de seguridad a través la difusión.
- Fomentar la prevención en temas de Gestión del Riesgo de Desastres a través la difusión.
- Mejorar el nivel de seguridad en la ciudad para un normal tránsito de las personas.
- Mejorar el acceso al servicio de transporte urbano, que traslade a las personas de manera segura, eficaz y en el menor tiempo posible.
- Permitir a la ciudadanía tener mayor participación, una mejor información y que pueda dar opinión y sugerencias respecto de la Municipalidad.
- Aplicar y difundir el tema de la Gestión de Riesgo de Desastres.

Para esto hay que asumir conceptos y enfoques de desarrollo de una manera integral, lo que permitirá realizar una planificación de la ciudad, hay que hacerlo en conjunto con los especialistas técnicos y nuestra ciudadanía, lo que va a permitir lograr ser más competitivos y orientados al desarrollo económico de la ciudad.

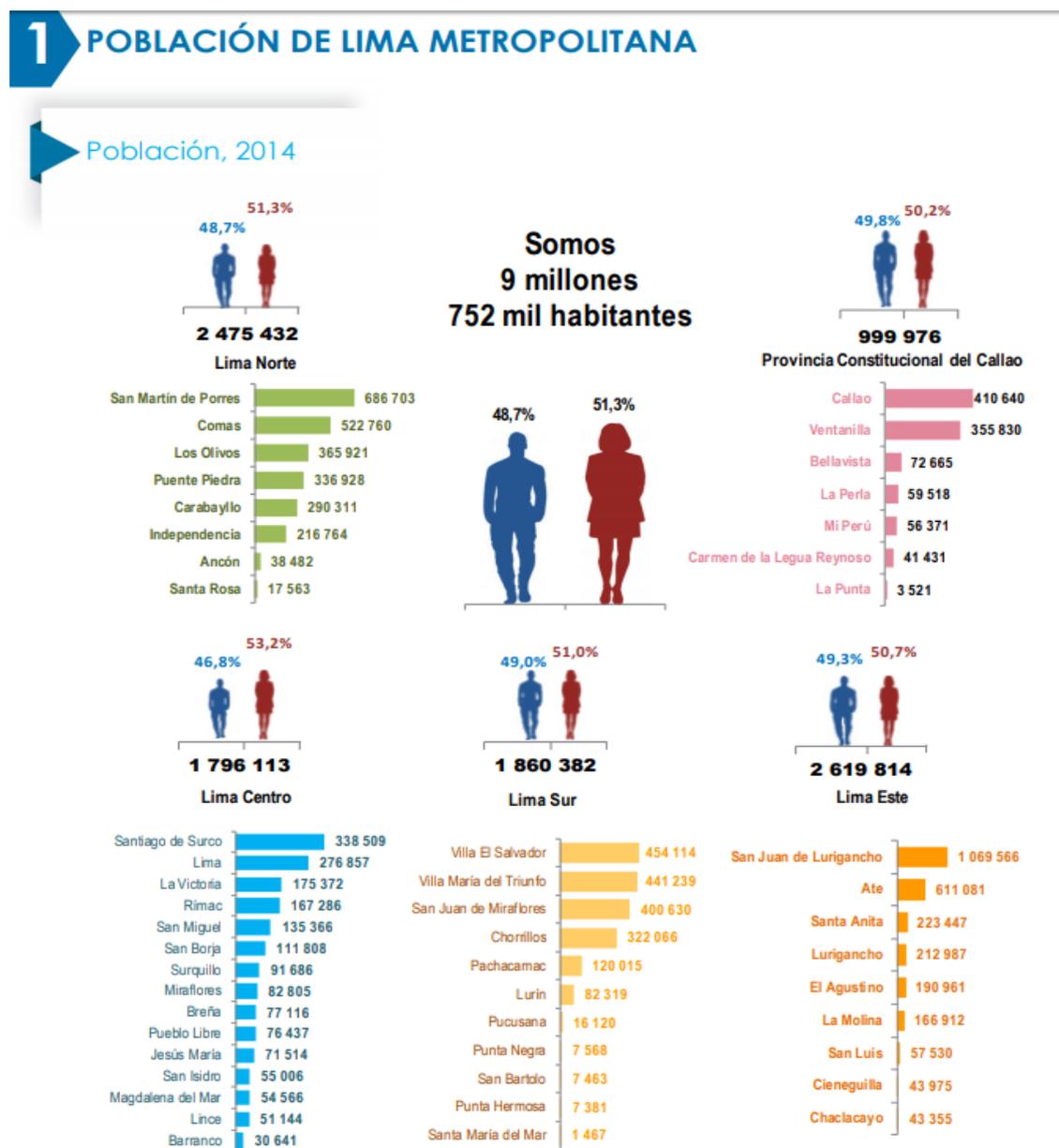
2. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL

Lima tiene una extensión de 2,670.40 km², y cuenta con 43 distritos y por tanto una densidad de 3,255.68 hab/km².

De acuerdo a la información que es publicada por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en estos últimos años la ciudad ha incrementado su población en más de un millón de habitantes.

**fuente: INEI 2014

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



Más de la mitad de limeños viven en los distritos de Lima Este y Lima Norte.

San Juan de Lurigancho, distrito de mayor población, es el único que supera el millón de habitantes.

De noviembre de 2017 a enero 2018

POBLACIÓN OCUPADA EN LIMA METROPOLITANA SE INCREMENTÓ EN 21 MIL 500 PERSONAS

El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), dio a conocer que en el trimestre móvil noviembre-diciembre 2017 y enero 2018, la población ocupada en Lima Metropolitana aumentó en 0,5% (21 mil 500 personas), en comparación con similar periodo del año anterior.

Mediante el Informe Técnico de Situación del Mercado Laboral en Lima Metropolitana, elaborado con los resultados de la Encuesta Permanente de Empleo-EPE que ejecuta el INEI y que permite contar con indicadores de empleo en el corto plazo; se dio a conocer que en dicho periodo de análisis, la población ocupada alcanzó los 4 millones 853 mil 100 personas.

Empleo femenino aumentó en 1,9%

En este trimestre de análisis el empleo femenino en la Lima Metropolitana aumentó en 1,9% (42 mil 100 personas); en tanto que el empleo masculino disminuyó en 0,8% (20 mil 500 personas); en comparación con similar trimestre móvil noviembre-diciembre 2016 y enero 2017.

Población ocupada de 45 y más años de edad aumentó en 7,0%

Según grupos de edad, la población ocupada de 45 y más años de edad se incrementó en 7,0% (87 mil 900) y que por general se caracteriza por contar con mayor experiencia laboral. En cambio, disminuyó la población ocupada menor de 25 años de edad en 5,2% (51 mil 400 personas) y la de 25 a 44 años en 0,6% (15 mil personas).

Población ocupada con educación superior no universitaria se incrementó en 3,8%

Según nivel de educación alcanzado, la población ocupada con educación superior no universitaria aumentó en 3,8% (33 mil 700 personas), principalmente los auxiliares de contabilidad, administración, enfermería; mecánicos y electricistas, entre otros. También, creció la población ocupada con educación primaria o menor nivel en 0,8% (3 mil personas) y la población ocupada con educación secundaria en 0,4% (8 mil 900 personas).

Por el contrario, se registró menor demanda de la población con educación universitaria que disminuyó en 2,0% (24 mil 200 personas), principalmente profesionales de las áreas administrativas; ingenieros, arquitectos, profesionales de informática, entre los principales.

Mayor proporción de empleo se generó en Comercio al aumentar en 3,6%

Según ramas de actividad, en Lima Metropolitana en el trimestre móvil noviembre-diciembre 2017 y enero 2018 la población ocupada se incrementó en mayor proporción en Comercio en 3,6% (34 mil 200 personas) en su mayoría dedicados al Comercio al por menor, en la venta de alimentos y bebidas, en almacenes especializado y no especializados; venta al por menor de productos textiles y calzados; venta en puesto de mercado y alrededores.

Del mismo modo, el empleo aumentó en Manufactura en 0,9% (6 mil 300 personas), en fabricación de muebles, fabricación de calzado y productos químicos (detergentes y jabones). Igualmente, aumentó en Servicios en 0,8% (22 mil 600 personas) que se desempeñaron en mantenimiento y reparación de vehículos automotores; actividades jurídicas y asesoramiento en materia de impuestos; actividades relacionadas con la salud.

En cambio, el empleo en el sector Construcción disminuyó en 7,4% (26 mil 500 personas) como resultado de la menor demanda de personal en la construcción de edificios y obras de ingeniería civil.

Población con empleo adecuado ascendió a 3 millones 77 mil 300 personas

De noviembre 2017 a enero 2018, la población con empleo adecuado de Lima Metropolitana se ubicó en 3 millones 77 mil 300 personas disminuyendo en 0,9% (28 mil 200 personas), respecto a similar periodo del año anterior.

Este comportamiento se explicó por la menor demanda de mano de obra en el sector Construcción en -3,8% (10 mil 600 personas) y en Servicios -1,7% (31 mil 900 personas); sin embargo, la población adecuadamente empleadas se incrementó en los sectores de Manufactura en 2,8% (12 mil 300 personas) y Comercio en 3,6% (16 mil 600 personas).

Por otro lado, la población subempleada aumentó en 2,9% (49 mil 700 personas), debido al incremento del subempleo por horas en 5,9% (34 mil personas) y la población subempleada por ingresos en 1,4% (15 mil 600 personas).

Tasa de desempleo se ubicó en 7,3%

En el trimestre de análisis, en Lima Metropolitana la tasa de desempleo se ubicó en 7,3%. Recalcula en 382 mil 200 personas que buscaron trabajo de manera activa. La tasa de desempleo femenina se ubicó en 7,9% y el masculino en 6,8%.

Ingreso promedio mensual proveniente del trabajo en Lima Metropolitana aumentó en 1,4%

El INEI informó que el ingreso promedio mensual proveniente del trabajo en Lima Metropolitana se ubicó en 1 704,0 soles, incrementándose en 1,4% (24 soles) al compararlo con similar trimestre del año anterior.

Este incremento se sustentó por el mayor ingreso promedio de las mujeres en 6,3%; en tanto que el ingreso promedio de los hombres disminuyó en 1,0%.

Sector Construcción registró el mayor aumento en el ingreso promedio mensual por trabajo con 8,5%

En el trimestre móvil noviembre-diciembre 2017 y enero 2018, el ingreso promedio por trabajo aumentó en Construcción en 8,5%, en Manufactura en 3,4% y Servicios en 3,3%; mientras que disminuyó Comercio en 2,9%.

**FUENTE: <http://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/noticias/nota-de-prensa-n-018-2018-inei.pdf>

TASA DE DESEMPLEO DEL ÁREA URBANA, SEGÚN PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS Y REGIÓN NATURAL, 2007-2016

(Porcentaje)

Principales características / Región natural	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total	6.3	6.0	5.9	5.3	5.1	4.7	4.8	4.5	4.4	5.2
Sexo										
Hombre	5.7	5.3	5.6	4.6	4.8	4.0	4.1	4.2	4.2	4.9
Mujer	7.0	6.9	6.1	6.0	5.5	5.5	5.6	5.0	4.5	5.6
Grupos de edad										
14 a 24 años	14.8	13.4	12.8	12.9	13.0	12.3	11.1	13.1	11.2	14.1
25 a 44 años	4.2	4.3	4.2	3.5	3.3	3.1	3.9	3.1	3.4	3.9
45 a 64 años	3.4	3.2	3.3	2.7	2.3	2.0	1.9	1.4	1.9	1.9
65 y más	2.6	2.6	3.5	1.7	2.9	1.6	2.6	2.1	2.7	3.1
Nivel de educación										
Primaria o menos 1/	3.6	2.5	3.3	2.4	2.9	2.5	3.0	1.6	1.9	2.5
Secundaria 2/	7.3	7.2	7.1	6.2	6.3	5.5	4.8	5.5	4.9	5.8
Superior 3/	6.5	6.2	5.6	5.6	4.7	4.7	5.5	4.7	4.8	5.7
Región natural										
Costa Urbana	6.5	6.3	6.1	5.5	5.4	4.9	4.9	4.7	4.6	5.4
Sierra Urbana	6.4	5.9	5.6	5.3	4.9	4.4	5.2	4.5	4.1	5.2
Selva Urbana	4.8	4.2	4.5	3.3	3.7	3.4	3.2	3.5	3.0	3.4

1/ Incluye: sin nivel e inicial.

2/ Incluye: secundaria incompleta y secundaria completa.

3/ Incluye: superior no universitaria, superior universitaria y post grado.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Hogares.

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA DESEMPLEADA, SEGÚN ÁMBITO GEOGRÁFICO Y SEXO, 2007 - 2016

(Miles de personas)

Ámbito geográfico/Sexo	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total	709.3	697.2	688.9	645.5	641.4	600.3	643.6	599.5	579.1	706.6
Área de residencia										
Urbana	675.0	657.7	658.3	611.2	604.1	566.9	591.6	563.9	549.0	676.5
Rural	34.3	39.6	30.6	34.3	37.3	33.4	52.0	35.6	30.1	30.1
Región natural										
Costa	493.9	488.8	484.5	450.6	444.0	420.9	419.7	401.5	401.0	489.8
Sierra	160.4	156.3	151.7	149.7	146.3	132.8	171.5	146.0	133.1	167.3
Selva	55.0	52.1	52.8	45.2	51.2	46.7	52.4	52.0	45.1	49.5
Hombre	360.5	343.4	368.5	315.7	331.6	285.9	307.6	310.6	316.5	367.1
Área de residencia										
Urbana	340.2	321.4	352.1	296.1	310.9	267.0	281.7	287.0	297.1	351.1
Rural	20.3	22.0	16.3	19.6	20.7	18.9	25.9	23.6	19.4	15.9
Región natural										
Costa	244.1	229.8	254.0	212.0	228.0	190.3	198.1	204.2	211.8	242.6
Sierra	84.9	85.0	84.1	77.9	73.0	72.1	84.5	76.7	80.7	95.2
Selva	31.5	28.6	30.3	25.7	30.6	23.5	24.9	29.7	24.1	29.3
Mujer	348.8	353.8	320.5	329.9	309.8	314.5	336.0	288.9	262.6	339.5
Área de residencia										
Urbana	334.8	336.2	306.2	315.1	293.2	299.9	309.9	276.9	251.9	325.4
Rural	14.0	17.6	14.3	14.8	16.6	14.6	26.1	12.0	10.7	14.1
Región natural										
Costa	249.8	259.0	230.5	238.6	215.9	230.6	221.5	197.3	189.2	247.2
Sierra	75.5	71.3	67.5	71.8	73.3	60.6	87.0	69.4	52.3	72.1
Selva	23.5	23.5	22.4	19.5	20.5	23.2	27.5	22.3	21.0	20.2

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Hogares.

Es necesario entender que los procesos de crecimiento implican un contenido diferente al de desarrollo urbano, el cual puede ser definido como un conjunto de procesos adecuados y sostenibles de evolución y mejora en los aspectos físicos, económicos y sociales que se dan en determinados territorios.

Visto así, ante la posibilidad de cambiar el proceso de evolución y crecimiento de la ciudad de Lima durante los últimos cincuenta años, y dibujar un nuevo límite de lo urbano que asegure condiciones de vida saludable, segura y equitativa para toda la población, ¿Cuál sería este límite?

Cabe preguntarse ante los hechos consumados: ¿era y es adecuado o estaba preparado el territorio sobre el cual se asienta nuestra ciudad para soportar la carga poblacional que hoy alberga y que constituye un tercio de la población del país?

Lima Metropolitana, con más de nueve millones de habitantes, alberga a casi la tercera parte de la población del país, convirtiéndose en una megalópolis sin necesariamente ser una gran concentración urbana de calidad.

En ese sentido, el término megalópolis es connotativo respecto a sus dimensiones físicas y a determinada cantidad de población con la que cuenta, y no a su conformación como una ciudad planificada, segura y equitativa.

Lima es el resultado de un boom demográfico ocurrido durante la segunda parte del siglo XX a partir del centralismo hiperbólico del país y el progresivo desarrollo comercial e industrial de la ciudad.

Este proceso de crecimiento obedeció también a las mejoras en los servicios de salud y educación urbana, las cuales atrajeron incontenibles migraciones de la Sierra a la Costa, y del campo a ciudad, y más recientemente por la expulsión de población rural huyendo del conflicto armado interno.

A partir del año 2000 las tasas migratorias hacia Lima disminuyeron sustancialmente, siendo las dinámicas internas de la ciudad las que han moldeado el escenario complejo y diverso que hoy conocemos.

Se moldeó el espacio urbano actualmente existente a partir del gran incremento de zonas que fueron pobladas en torno a la ciudad preexistente, sin que se estuviera produciendo «más ciudad».

Aun así, debemos insistir en una propuesta política que promueva que la gente se adueñe de la ciudad que habita mediante el ejercicio de la vida colectiva, ampliando el espectro social, permitiéndose así ver la ciudad como un producto tanto cultural como político, cuestionando la visión que afirma que determinados ciudadanos, y las dinámicas que estos producen, son una imperfección del mercado que impide una mayor acumulación de capitales.

Cabe recalcar que el derecho a la ciudad no es uno más, sino más bien el derecho que busca hacer cumplir los demás derechos ya consagrados formalmente. Sin duda este es un derecho basado en una dinámica de procesos y de conquistas, donde los movimientos sociales son el motor para lograr su cumplimiento.

Fuente: <http://urbano.org.pe/descargas/investigaciones/PERU-HOY/PH-2015.pdf>

Por lo tanto, como todos sabemos en la actualidad la ciudad de Lima se ha convertido en el centro político, económico e histórico del Perú desde la fundación.

De allí que la ciudad de Lima se ha convertido en el eje administrativo, articulador, comercial y logístico de una economía nacional casi organizada y dirigida a los consumidores locales y extranjeros.

Hoy la ciudad de Lima Metropolitana tiene mayor desarrollo y menor índice de pobreza y pobreza extrema, sin embargo como región es la que tiene mayor concentración regional de pobres de todo el país, y esta va creciendo año tras años en términos absolutos.

Teniendo en cuenta que Lima Metropolitana es el área urbana con más extensión del país, esta se extiende sobre los valles de 3 ríos: Chillón, Rímac y Lurín.

Lima es la Quinta Ciudad más poblada de América Latina y una de las 20 áreas metropolitanas más grandes del mundo.

Lima es la ciudad más importante del Perú, y nuestro país ya cuenta con más de 30 millones de habitantes.

El crecimiento de la ciudad de Lima no se basa en la inmigración desde otras regiones del Perú, sino en el natural crecimiento de la población de los asentamientos humanos de la periferia y otras zonas de la capital.

Es necesario y obligatorio, se podría decir reconocer los factores y los elementos negativos y distorsionadores que generan el desequilibrio en la ciudad de Lima y afectan a todos nuestros ciudadanos, como es el caos vehicular y la inseguridad ciudadana, todo ello se puede resolver con una propuesta articulada dentro de un plan de gobierno municipal coherente y eficiente.

En el plano económico la población está conformada por grupos o clases sociales con una desigualdad distributiva, hay sectores que gozan de una gran riqueza y grandes ingresos y que han tenido acceso a barrios y urbanizaciones con todos los servicios de gran calidad.

Pero por otra parte y en forma paralela tenemos a los sectores de extrema pobreza con escasos recursos que se han establecido en los alrededores de los ejes de desarrollo económico, en la periferia y sin los servicios básicos, conformando una gran Lima Metropolitana, con desigualdad.

Como consecuencia del crecimiento desordenado de la ciudad, tenemos una población que vive en las laderas, con alto riesgo de sufrir desastres naturales que necesitan de políticas municipales integrales, que permitan tener muros de contención, escaleras, saneamiento básico y zonas de recreación pública.

La expansión urbana sin planificación adecuada a llevado a destruir los Valles del Río Chillón y del Río Rímac y a poner en peligro el único pulmón verde importante de la ciudad como el Valle del Río Lurín. Por otra parte el Centro Histórico declarado como Patrimonio de la Humanidad, a pesar de los múltiples esfuerzos de las gestiones

municipales anteriores, presenta predios deteriorados, deshabitados y en ruinas que necesitan de un plan de renovación urbana.

3. POTENCIALIDADES

Sabemos que la gran Lima aún tiene potencial urbano y ciudadano por lo que debemos aprovecharlos y mejorar y entre estas tenemos:

El Turismo.-

Porque, existe una gran variedad de recursos turísticos en la ciudad, de tipo arqueológico, arquitectónico, monumental entre otros, que bien pueden adquirir más valor a fin de incrementar la presencia de turistas de todas partes , para que dentro de la ciudad accedan a nuevos circuitos turísticos y se fomente la atención hotelera y las demás actividades que van de la mano.

Los Negocios.-

Nuestra Lima es una ciudad que se encuentra a merced de las políticas de ajuste y crecimiento económico sostenido, lo que por una parte ha generado un buen clima de negocios. Por lo que se debe tratar de repotenciar la capacidad de la ciudad para atender las necesidades del sector empresarial tanto con infraestructura para oficinas, los llamados centros empresariales, como para atenciones y eventos, haciendo de Lima una ciudad centro de negocios internacionales.

La Ubicación estratégica en el contexto del Pacífico Sur.-

Tenemos que la ubicación de Lima resulta ser estratégica para los intercambios comerciales y financieros, una gran potencialidad que se debe de aprovechar.

**LIMA: INDICADORES DE
POTENCIALIDADES, 2011 - 2016**

Indicador	Unidad de Medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016
INDICADORES DE CAPITAL SOCIAL Y CULTURAL							
Población Total de 15 y más años de edad	Personas	6,876,758	7,015,494	7,156,137	7,298,287	7,441,536	7,583,586
Masculina	Personas	3,303,967	3,368,672	3,434,380	3,500,868	3,567,932	3,634,459
Femenina	Personas	3,572,791	3,646,822	3,721,757	3,797,419	3,873,604	3,949,127
Población con Educación Superior 1/	Porcentaje	37.6	38.5	37.5	36.9	36.7	38.9
Población que saben leer y escribir	Porcentaje	96.8	97.7	97.7	97.5	97.7	97.9
Asistencia Escolar según el año que le corresponde 2/							
Población de 6 a 11 años que asiste a Primaria	Porcentaje	63.3	63.8	65.0	58.6	59.2	59.9
Población de 12 a 16 años que asiste a Secundaria	Porcentaje	51.2	53.6	53.5	55.2	51.3	54.4
Alumnos Matriculados en Institutos Superiores	N°	168,542	172,420	174,570	171,087	196,540	205,431
Enseñanza Pedagógica	N°	1,755	2,414	3,504	3,810	5,248	5,916
Enseñanza Tecnológica	N°	165,581	169,494	170,500	166,746	190,726	198,954
Enseñanza Artística	N°	1,206	512	566	531	566	561
Docentes de Institutos Superiores	N°	8,054	7,533	8,990	10,399	10,153	11,131
Enseñanza Pedagógica	N°	333	398	459	497	468	567
Enseñanza Tecnológica	N°	7,425	6,972	8,337	9,696	9,499	10,383
Enseñanza Artística	N°	296	163	194	206	186	181
Institutos Superiores	N°	222	226	229	217	223	233
Enseñanza Pedagógica	N°	30	33	36	32	32	34
Enseñanza Tecnológica	N°	184	188	188	180	185	194
Enseñanza Artística	N°	8	5	5	5	6	5
Universidades Nacionales y/o Privadas	N°	50	53	53	55	55	...
Universidades Nacionales	N°	11	11	11	11	11	...
Universidades Privadas	N°	39	42	42	44	44	...
Postulantes a universidades públicas y privadas	N°	240,351	252,623	278,373	...	287,420	...
Graduados en universidades públicas y privadas	N°	38,949	41,050	44,308	...	32,962	36,074
Titulados en universidades públicas y privadas	N°	24,438	27,686	30,859	...	24,798	23,116
Bibliotecas de educación superior registradas en el Sistema Nacional	N°	523	365	125	125	125	125
Población en Edad de Trabajar	Miles	7,040	7,182	7,322	7,464	7,607	7,752
Población Económicamente Activa	Miles	4,989	5,108	5,079	5,062	5,183	5,388
Población Económicamente Activa Ocupada	Miles	4,719	4,867	4,847	4,828	4,926	5,048
Masculina	Miles	2,568	2,659	2,666	2,637	2,723	2,790
Femenina	Miles	2,150	2,208	2,181	2,191	2,203	2,258
PEA Ocupada por Tamaño de Empresa	Porcentaje	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
De 1 a 10 trabajadores	Porcentaje	60.2	59.1	58.3	57.2	57.6	59.4
De 11 a 50 trabajadores	Porcentaje	10.6	11.2	12.2	11.8	12.4	11.0
De 51 y más trabajadores	Porcentaje	26.2	26.4	27.5	29.2	28.6	29.5
No especificado	Porcentaje	3.0	3.3	2.0	1.8	1.4	0.1
PEA Ocupada por Categoría de Ocupación	Porcentaje	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Empleador / patrono	Porcentaje	5.0	5.8	4.6	4.8	4.8	5.0
Trabajador independiente	Porcentaje	27.2	26.4	26.0	26.6	25.6	27.1
Asalariado 3/	Porcentaje	58.4	58.9	61.0	61.1	61.3	60.3
Trabajador familiar no remunerado	Porcentaje	4.8	4.8	4.0	3.8	4.1	3.8
Trabajador del hogar	Porcentaje	4.6	4.2	4.2	3.7	4.2	3.8
Otro	Porcentaje	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0

**LIMA: INDICADORES DE
POTENCIALIDADES, 2011 - 2016**

Indicador	Unidad de Medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PEA Ocupada por Niveles de Empleo							
Población adecuadamente empleada	Porcentaje	57.3	61.3	62.9	63.4	64.9	...
Población subempleada	Porcentaje	37.3	34.0	32.6	31.9	30.2	...
PEA Ocupada por empleo formal e informal							
	Porcentaje	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Empleo formal	Porcentaje	39.4	38.8	39.7	42.9	42.1	44.1
Empleo informal	Porcentaje	60.6	61.2	60.3	57.1	57.9	55.9
Programas Sociales							
Club de Madres							
Beneficiarios	N°	2,176	1,772	1,660	1,377	855	...
Beneficiarios	N°	213,022	205,654	132,569	108,123	64,576	...
Comité del Programa Vaso de Leche							
Beneficiarios	N°	16,181	15,959	15,495	15,544	14,594	...
Beneficiarios	N°	967,154	899,355	821,261	785,407	780,658	...
Niños de 0 a 6 años	N°	412,103	388,792	373,105	336,481	333,268	...
Niños de 7 a 13 años	N°	353,177	322,396	290,138	291,464	290,762	...
Madres gestantes	N°	16,088	17,812	13,280	12,096	10,375	...
Madres en periodo de lactancia	N°	27,049	24,499	20,809	16,060	17,966	...
Personas afectadas con tuberculosis	N°	7,856	4,458	4,042	4,507	2,595	...
Adulto mayor	N°	128,705	116,168	98,870	107,098	108,355	...
Otros (Personas con discapacidad y otros casos sociales)	N°	22,176	25,230	21,017	17,701	17,337	...
Comedores Populares							
Beneficiarios	N°	4,372	3,635	3,873	3,607	3,608	...
Beneficiarios	N°	344,741	283,536	298,727	270,113	273,280	...
Pensión 65							
Beneficiarios	N°	-	7,379	9,097	22,073	29,358	27,437
QaliWarma							
Niños y niñas atendidos	N°	-	-	357,695	381,416	540,869	511,908
Institución Educativa	N°	-	-	1,885	2,837	3,347	3,094
Juntos							
Hogares beneficiarios	N°	-	-	258	242	218	374
Beca 18							
Beneficiarios	N°	-	348	673	1,145	2,991	1,293
Ordinaria Nacional	N°	-	247	361	573	2,221	1,032
Fuerzas Armadas	N°	-	90	196	408	561	154
VRAEM	N°	-	-	-	-	2	1
Otras modalidades	N°	-	11	116	164	207	106
Visitas a Museos y Centros Arqueológicos							
Visitantes Nacionales	N°	532,617	677,928	640,774	587,441	550,298	663,125
Visitantes Nacionales	N°	345,469	432,059	411,958	373,588	336,465	454,983
Visitantes Extranjeros	N°	187,148	245,869	228,816	213,853	213,833	208,142

Fuente: https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1455/index.htm

4. PROBLEMAS Y ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

Vamos a tratar de mostrar lo que se puede considerar como los principales problemas de la ciudad.

Sabemos que hay muchos más temas, que se deberán tener en cuenta; pero trataremos de exponer los más relevantes para la opinión pública.

Sobre una población que sobrepasa los 9 millones de habitantes a pesar del desarrollo económico observado en los últimos años, Lima Metropolitana presenta elevados niveles de pobreza, los cuales inciden en forma determinante en la calidad de vida de sus habitantes.

Si dividiéramos los 43 distritos que la conforman en 4 grupos en relación con los niveles de pobreza observados, diríamos que los 11 distritos que presentan mayor cantidad de población en situación de desnutrición son los siguientes:

San Juan de Lurigancho, Ate, Villa El Salvador, Comas, Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores, San Martín de Porres, Puente Piedra, Carabaylo, Lurigancho y Chorrillos.

Fuente: Mapa de pobreza de FONCODES

Fuente Mesa de Concertación de Lucha contra la Pobreza

La pobreza se manifiesta en diversos aspectos sobre la población identificada, es necesario implementar propuestas integrales que permitan desarrollar programas efectivos.

Por lo que se debe, cubrir aspectos vinculados al ámbito de la salud pública, facilitando el acceso a postas médicas y centros de salud, los cuales deben tener un equipamiento básico que permita atender y cubrir las necesidades de esta población que favorezca el acceso a la salud de los más pobres.

Asimismo, se debe contrarrestar los efectos de la desnutrición infantil, los cuales disminuyen drásticamente la calidad de vida de los pobladores, potenciando los programas de asistencia existentes, mejorando los canales de distribución e identificación de beneficiarios, evitando las filtraciones de recursos.

El acceso de la población de menores recursos a sistemas educativos de calidad y con una mejor infraestructura.

Se debe considerar que, aún dentro de las zonas de pobreza es posible identificar grupos de personas con mayor vulnerabilidad o con discapacidad, los que deberán acceder a trato preferencial en cualquier política a implementar, las cuales deberán enmarcarse en los principios de equidad y justicia, participación social, descentralización y autonomía.

En esta línea se deberá promover la creación o mejora de programas de apoyo para los adultos mayores, mediante los servicios médicos y actividades orientadas a incrementar su autoestima y autonomía.

Por otro lado, en cuanto al ámbito de la seguridad, es un problema que va en aumento, por eso es un deber prevenir y combatir el crimen, generando una mayor sensación de seguridad.

El problema de la inseguridad se ve incrementado entre otros, por la elaboración y aplicación improvisada de estrategias ministeriales, policiales y de gobiernos locales, intentando cada una de ellas da una respuesta inmediata a la comunidad que reclama mayor seguridad ciudadana.

La pobreza, la desigualdad social, el crecimiento acelerado y desordenado de las ciudades, la marginalidad, el uso de armas, el consumo de drogas y alcohol son algunos factores de riesgo para la seguridad ciudadana.

Al parecer la inseguridad ciudadana seguirá siendo un problema creciente mientras se sigan ensayando programas sin sustento técnico, en algunos casos tratando de imitar experiencias foráneas.

La seguridad ciudadana es una tarea que debe involucrar no sólo a la policía, sino a las autoridades locales, los medios de comunicación y a la ciudadanía en general.

En ese sentido nuestro gobierno municipal hará un mayor esfuerzo por incrementar los recursos económicos para la seguridad ciudadana.

La falta de Educación es un problema para el desarrollo, si bien existen ciertos avances, es necesario mejorar la gestión en los centros educativos con la finalidad de elevar el nivel de educación nacional.

Lo más grave es que la MML desde que se otorgaron las transferencias de funciones a los gobiernos regionales ha sido reacia a tomar cartas en el asunto y asumir la conducción de las políticas educativas, tal como manda la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y la Ley Orgánica de Municipalidades.

La atención de la Salud es otro problema, y según la OMS, Una Comunidad Saludable, es aquella en donde sus habitantes, los gobernantes, y las organizaciones públicas y privadas, se comprometen a emprender un proceso de construcción económica, social, de preservación del ambiente y de construcción de salud en pos de una mejor calidad de vida de la población, dentro está el componente social importante que es el trabajador, como ente importante de la población, quien se integra en los centros laborales para generar riqueza, bienestar a la familia y a su comunidad.

Es por ello que, hay que tratar de manera primordial, la limitada capacidad de la población para acceder a seguros de salud, que le permita en caso de necesitarlo ser atendida, con un costo más bajo del promedio, pues los costos asociados a los servicios de salud existentes se encuentran fuera del alcance de las mayorías de la población limeña.

En relación con la identificación de los grupos que no cuentan con acceso a estos seguros, se estima que en Lima más de 3 millones de habitantes no cuentan con ningún tipo de seguro de salud.

El índice de desempleo en Lima sigue en ascenso, según los reportes del INEI.

La falta de empleo genera diversas consecuencias sociales, siendo el principal la migración a la que recurre la mayoría de personas.

Otra consecuencia social, pero que se da como una solución al problema, viene a ser el autoempleo o la creación de MYPES (Micro y pequeñas empresas) que buscan generar empleo y ayuda a muchas personas con entusiasmo de progresar.

Un ejemplo de ellos sería "Gamarra", un clúster de pequeñas empresas industriales, comerciales y de servicios dedicados a la confección de prendas de vestir que agrupa a unas 10 mil empresas que dan empleo aproximadamente a 60 mil personas.

Existen grupos especialmente afectados por el desempleo. En primer lugar, el grupo más afectado, el de los jóvenes, quienes exhiben tasas de desempleo equivalentes a casi dos veces el promedio de ellas. La causa probable es que los jóvenes cuentan con menor experiencia laboral, lo cual reduce sus probabilidades de inserción en el mercado del trabajo.

Otro de los grupos afectados por el desempleo es el de las mujeres, cuya tasa de desempleo es claramente mayor que la de los varones. De allí que, de llegar a la Municipalidad de Lima, debemos de actuar como promotor del desarrollo económico local de manera efectiva y buscar la inserción laboral de los jóvenes.

Lima, es una ciudad con limitado planeamiento estratégico, por ello, la planificación para el desarrollo de las ciudades debe ser una tarea fundamental de las Municipalidades y por lo tanto, es responsabilidad del gobierno local lograr que nuestros distritos puedan cumplir de manera adecuada con el desarrollo económico-social de nuestra ciudad.

El Tránsito y el Transporte en Lima Metropolitana, son un problema público para la gran mayoría de ciudadanos y constituyen los más importantes en la consideración de la población limeña. Se pueden identificar varias causas del problema, entre ellas podemos mencionar, la deficiente infraestructura vial, el incremento de vehículos sin planificación, el inadecuado sistema de control de tráfico, la mala señalización, la antigüedad del parque automotor, el sistema comisionista enganchador del transporte público que genera otro sistema de explotación irracional de rutas, la informalidad de las empresas de transporte público que no asumen responsabilidades por sus faltas e infracciones que pudieran cometer, la falta de capacitación de los conductores de las unidades de transporte público que atentan muchas veces contra los mismos pasajeros y suelen ignorar reiteradamente el reglamento de tránsito.

El sistema Metropolitano de transporte, así como el tren eléctrico o Metro de Lima, que funcionan en nuestra ciudad están colapsando, pues no se complementan o porque no existe una adecuada sincronización de ambos sistemas.

La solución al tema del tránsito hecha por otras gestiones, ha sido principalmente incrementar las obras viales, anchando pistas, bypass e intercambios que al poco tiempo terminaban siendo saturados y es que, como decía un alcalde bogotano: *“creer que resolvemos el problema del tránsito haciendo más pistas es como pensar que la obesidad se resuelve con una talla más de pantalón”*

Podemos apreciar que en Lima Metropolitana se cuenta con diversos organismos que se encargan de la administración del transporte público, pero que no parecen coordinar propuestas entre sí, siendo necesario articular esfuerzos para promover una única propuesta integral en un solo organismo que regule y administre las riendas del transporte en sus diversas modalidades, bajo el liderazgo de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Además de contar con una única autoridad del transporte en Lima y Callao, es necesario que se continúe con la reforma del transporte, haciendo los ajustes necesarios para una adecuada integración con los proyectos del Metro por ejemplo; pero además se requiere que el Metropolitano extienda sus rutas.

De otro lado, no se evidencia en la autoridad municipal el interés por desarrollar una campaña de educación vial a la población, empezando desde la población escolar, que permita concientizar a la población limeña acerca de la problemática del transporte y de cómo su participación efectiva, forma parte de la posibilidad de enfrentar el problema existente.

Asimismo, se hace necesario promover desde la autoridad municipal, la capacitación de las personas que laboran directamente brindando el servicio de transporte público (conductores y cobradores).

Es necesario establecer, un programa de mejoramiento del transporte de Lima, porque sabemos que no es una tarea financieramente imposible, sino todo lo contrario. Actualmente las ineficiencias de la infraestructura vial y del transporte tanto público como particular, su baja velocidad operativa por las congestiones viales, las deficiencias del equipamiento urbano, entre ellos, la señalización y control del tránsito y de la circulación peatonal, etc., vienen creando un ambiente urbano con alto riesgo de que se traduce en niveles altos de inseguridad vial.

Más de Un millón de habitantes de Lima carece de abastecimiento de agua potable ya que la población ha venido ocupando el espacio urbano a una velocidad mucho mayor de la que, la empresa de Servicios SEDAPAL ha incrementado en su oferta, y esto ocurre principalmente por falta de voluntad política y entrapamientos burocráticos a nivel del gobierno central, para viabilizar una inversión en la ampliación de redes de captación de agua, para los sectores no atendidos y rehabilitación de redes que cuentan con 40 o 50 años de antigüedad.

Falta de regulación y ordenamiento del comercio ambulatorio, esto es una responsabilidad importante del Gobierno Local, por lo que es necesario establecer

mecanismos de formalización y de desarrollo empresarial afín de promover la recuperación de los espacios públicos y el desarrollo económico local.

Se debe tener presente que el comerciante informal que realiza actividades económicas en la vía pública es un empresario que genera empleo directo, en tal sentido, se requieren nuevas regulaciones que lo aparten de esta definición marginal de un trabajador y no de empresario con una visión e iniciativa propia, que incentive a su formalización.

5. DESARROLLO METROPOLITANO.

El Desarrollo Metropolitano, es un objetivo al que debemos aspirar y lograr en nuestra metrópoli y que debe estar orientada al desarrollo de Lima Metropolitana. Para ello, se requiere que las diversas gestiones ediles que se sucedan, continúen con éstas políticas públicas, para concertar el manejo de los recursos, las iniciativas y las decisiones que poseen las autoridades y los diversos actores sociales, económicos, culturales y políticos; tanto públicos como privados, que se desempeñan en su territorio.

La Visión que se puede apreciar en el “Plan de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana al 2025”, es la siguiente:

“Lima es una ciudad milenaria y sostenible, que se reencuentra con sus diversas culturas y con su naturaleza, reconocida como centro turístico y de servicios especializados en la cuenca del Pacífico sur occidental, hogar ordenado, seguro y democrático de una ciudadanía inclusiva, productiva y emprendedora”.

En base a esto se puede mejorar o ampliar de la siguiente forma:

- 1) Lima debe ser una ciudad integrada, moderna, competitiva y participativa. Una metrópoli que estará desarrollando y ejecutando políticas eficientes para reducir la inseguridad ciudadana y lograr un sistema de transporte público y privado con mayor eficiencia.
- 2) Lima, será una ciudad que brindará a sus habitantes una cobertura eficiente y oportuna en los servicios de salud, educación y cultura. Con una orientación a atender a los más vulnerables, a las mujeres y los adultos mayores, para crear una ciudad con identidad y valores.
- 3) Lima deberá además, promover y ejecutar obras para dotar de agua potable a toda la población, mejorar la calidad de la vivienda y la infraestructura vial y de servicios que permitan elevar la calidad de vida de sus habitantes, sin exclusión.
- 4) Lima también será una ciudad en la que se enfrenta la contaminación con medidas de conservación y protección ambiental innovadoras y en donde se incremente la vegetación, para minimizar los efectos ambientales negativos, así es como debe de ser una ciudad preparada para enfrentar los potenciales desastres naturales.
- 5) Lima deberá tener un ambiente propicio para el desarrollo económico articulado con los mercados del Pacífico, mediante la promoción de la inversión, las

asociaciones Público-Privadas, junto con las actividades de los emprendedores y profesionales.

- 6) Lima deberá ser una ciudad turística y cultural para su gente y los visitantes, donde revaloremos nuestras costumbres y tradiciones de cara a la modernidad; mediante un gobierno metropolitano eficiente, concertador y promotor que asume las funciones de región metropolitana que la ley le confiere.

La Visión de la Municipalidad Metropolitana de Lima, debe poner énfasis, en los próximos años por la ciudad y la propia Municipalidad Metropolitana, así como estar alineada con el Plan Bicentenario.

6. PROPUESTA DE DESARROLLO

6.1 SALUD.

En el campo de la salud, en los hospitales de la Solidaridad solamente se atienden a aquellas personas que puedan pagar sus 10 o 13 soles. Haremos que se atiendan todos los incorporados al SIS. Para eso nos avocaremos a realizar convenios con el Ministerio de Salud, a fin de que toda persona que tenga SIS, pueda ser atendida en el sistema SISOL.

6.2 TRANSPORTE Y CAOS VEHICULAR.

PARTE UNO. EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE BUSES o METROPOLITANO

Algunos ciudadanos consultan, con algo de incredulidad y sorna, ¿Qué harás Julio por solucionar el caos vehicular en Lima?, ¿Qué harás, me insisten?!!!. Mi respuesta es siempre, casi la misma. Julio solo, NADA. Pero Julio, sus 42 alcaldes, sus 39 regidores, sus funcionarios y 10 millones de limeños, con seguridad haremos lo que hemos denominado, **la revolución social en el transporte.** Esta revolución a diferencia de otras, no implica más violencia, más caos o conflictos sociales conexos, más pérdidas de horas hombre, más calles cerradas por meses o más sobrecostos en obras, en mérito a adendas interminables. La nuestra será una Revolución de Compromisos. Compromisos con el Ciudadano, Compromisos con la Ciudad, Compromisos con Lima. !!!!Para ello, haremos uso del debido criterio, la innata sensatez, la creatividad del peruano, la continuidad de lo bueno ya construido o en marcha, pero sobretodo, Cero Corrupción!!!!

Es así, que esos mismos vecinos me dicen, “hablas como político y no dices nada o muy poco”, ¿dame un ejemplo concreto?!!!.

A. EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE BUSES. EL METROPOLITANO.

-Se prolongará la ruta del Metropolitano, por el norte hasta por lo menos Carabayllo, Km. 22 de la Av. Túpac Amaru y por el sur, hasta Villa el Salvador. Para disminuir la congestión vehicular a producir, se trabajará de noche, en 3 frentes. Se construirán las estaciones tipo módulos y se instalarán rápidamente en el momento preciso. Adicionalmente a ello, en la misma ruta del Metropolitano ampliado, se sentarán los pilotes de una vía rápida de posterior construcción, que irá de ida y vuelta, por encima de éste sistema de transporte.

-Pero para que ello ocurra, paralelamente mejoraremos cosas tan necesarias que hoy generan caos en el Metropolitano. A1. Las puertas actuales de las estaciones del Metropolitano que no se abren, lo harán de manera manual, de modo que si llegan varias unidades al mismo tiempo, no se generen colas de buses y la descarga de pasajeros se haga ágil, rápida, ahorrando tiempo, generando confianza y elevando el ánimo de los pasajeros. A2. Se mejorará el sistema de control de rutas, de forma que los Expresos y buses regulares, lleguen en menos tiempo y con mayor frecuencia a las estaciones. Terminará de un solo acto, esa vista actual de buses que circulan vacíos desde Naranjal a Chorrillos, así reduciremos las largas filas de pasajeros no atendidos adecuadamente. Una estación casi vacía, debe ser sinónimo de Eficiencia. A3. La carga de las tarjetas de transporte, podrán efectuarse vía internet, en supermercados, agentes bancarios, con beneficios adicionales de hacerlo en dicha forma, como sorteos de paquetes de viajes, canastas de víveres, participación en remates del SAT, etc. A4. Adquisición de nuevas unidades para dicho servicio, la ampliación del horario de atención hasta la medianoche y desde las 4.30 am., para contribuir al desarrollo de nuevas actividades comerciales y el ahorro del costo del transporte. A5. Con una aplicación a sus celulares, usted podrá conocer el horario exacto de llegada de buses en sus diferentes rutas, los paraderos de cada una de ellas, el nivel de ocupación, hasta la placa del bus y el nombre del chofer, de modo que el ciudadano podrá decidir su hora de arribo a la estación, presentar un reclamo, sugerencia o aporte, vía formulario virtual.

PARTE DOS. AMPLIACIÓN DE LA VÍA EXPRESA.

Para que el Metropolitano, pueda llegar hasta la Panamericana Sur y conectarse con Villa el Salvador y demás distritos sureños, es vital que se concluya con la Ampliación de la Vía Expresa. Durante años, dicho espacio reservado ha sido tomado y usufructuado por terceros, que hoy reclaman derechos y compensaciones que traban, demoran e incrementan costos, sobre una obra que enlaza, el Norte, Centro y Sur de la Ciudad. Una obra que mejorará la calidad de vida del ciudadano. En la gestión de AVANZA PAÍS, no solo se liberará dicha área, sino que los espacios verdes ahí desarrollados se mantendrán y mejorarán, de modo que la combinación de gris y verde, no sea un sueño imposible, sino parte del nuevo amanecer de la Ciudad.

Si ya nos ofrecen el concepto de Techo Verde, para los edificios, en la gestión edil 2019-2022, implementaremos LA VÍA VERDE, es decir Nuevas Vías, pero con Vida y Salud. Paralelamente a que ello ocurra, y sobre la Ampliación de la Vía Expresa, siempre en varios frentes y en horas de la noche de preferencia, construiremos las redes y bases de la extensión del Metropolitano, los pilotes para las plataformas de vías rápidas aéreas, los puentes modelos que conecten las calles adyacentes a la vía, de modo que la fluidez del tránsito sea el eje que caracterice dicha obra. Es así que, una persona podría llegar en un Bus Expreso, desde Carabayllo, hasta la salida de Chorrillos o viceversa, en sólo 30 minutos y con un pasaje preferencial.¿ES POSIBLE ELLO?!, LO ES!!!!.

Para que ello ocurra, hay que empezar por tomar decisiones firmes, aplicar la ley de manera inmediata, pero sobretodo contar con el apoyo ciudadano y el compromiso de todos los entes involucrados. ¿¿QUÉ QUEREMOS, EL BENEFICIO DE POCOS O EL SERVICIO DE CALIDAD, PARA TODOS?!. En ese orden de ideas, se reducirán los plazos de ejecución de obras, se incrementará la participación de nuevas empresas nacionales, que por años solamente son subcontratadas por las empresas ganadoras de la buena pro, las obras, buscar evitar largos procesos de adjudicación, que a la larga generan cuellos de corrupción y parálisis en la gestión. Se

efectuarán compras de materiales por volúmenes, buscando la reducción de costos y el incremento de la calidad del cemento, fierro, etc., elementos que redundarán en una obra final, de mejor acabado, durabilidad y diseño. ¡¡¡Construcción Sin Corrupción!!!, será nuestro OBJETIVO, nuestro Tren de Cambio. ¡¡¡Construcción Sin Corrupción!!!, será nuestra BANDERA, nuestro Tren de Cambio. Al final de la gestión, nuestros vecinos de Lima, podrán disfrutar no sólo de nuevas vías, puentes, intercambios viales, mayor flota de transporte en el Metropolitano y sus alimentadores. Sino que las mismas estarán en común respeto al medio ambiente y al entorno paisajístico. Lima se convertirá en una Ciudad de jardines colgantes, muros verdes, áreas de recreación y descanso, justo al lado de las obras a efectuar, cambiando el rostro de una Lima añeja y oscura, hacia una Lima inclusiva, incluyente, pero sobretudo con rostro humano. Una Lima, para sus vecinos. ¡¡¡Una Lima de Verdad!!!!.

PARTE TRES. LA RED DE TELEFÉRICOS.

Las escaleras son buenas, pero vamos a crear una red de teleféricos. Son once redes que tenemos en nuestro proyecto, que serán colocados de manera simultánea en Lima Este, Norte y Sur, que van a constituirse en una tercera vía provincial de transporte y a la vez, los alimentadores del Metropolitano, del tren eléctrico o Metro de Lima. Las estaciones se van a ubicar a media altura de los cerros de Lima. Con ello también vamos a dar más trabajo a los mototaxistas, previa formalización. Quiénes más que ellos que conocen todos los senderos y las trochas de todos los cerros para alimentar a estos teleféricos.

Algunas consideraciones técnicas, que debemos conocer:

- La inversión por kilómetro varía entre USD 8 millones y USD 25 millones, dependiendo del tipo de sistema y la capacidad de transporte planteada por hora (500 a 5000 pasajeros).
- Los sistemas pueden ser mono cable (como en La Paz, Bolivia), con cabinas de 15 pasajeros, en adelante. El sistema 35 (tres cables), con cabinas de 35 personas. Existen teleféricos con cabinas de 6 hasta 250 pasajeros.
- El área de acción de la Gran Red de Teleféricos para Lima, involucrará directamente a 14 distritos, La Victoria, El Agustino, San Juan de Lurigancho, Rímac, Independencia, Comas, Carabayllo, Chosica, Ate, San Juan de Miraflores, Villa María del Triunfo, Puente Piedra, La Molina. Distritos involucrados indirectamente. 11. El Cercado, San Luis, Santa Anita, Chorrillos, Villa el Salvador, Lurín, Pachacamac, Los Olivos, San Martín de Porres, Chaclacayo, Cieneguilla.
- Población directamente beneficiada. 5,000,000 (Cinco millones de limeños).
- Mínimo número de expropiaciones, dado que cada base o poste, bajo el suelo pueden tener 5x5 o 6x6mts. Arriba del suelo son cuadrados desde 1x1 a 2x2mts.
- La velocidad del teleférico no sobrepasa los 6m/s, el desplazamiento de las cabinas es continuo.
- Las personas con discapacidad o movilidad reducida tendrán acceso sin desnivel.
- Plazo de Ejecución de Obra. Dieciocho meses por cada línea y sin obstaculizar el tráfico.
- El financiamiento puede ser 100% privada, pública o a través de una APP.

Adicionalmente a ello, la obra como tal traerá otros beneficios a los ciudadanos de la ciudad capital, tales como, a) cero contaminación,

b) el desarrollo de un eje comercial, para limeños emprendedores, c) nueva red turística paisajista, d) acceso de la población a servicios, salud, seguridad, titulación, etc., d) lograr llevar hacia las partes medias y altas de los cerros, postas médicas, puestos de vigilancia de serenazgo, comisarías, oficinas multiservicios de Sunarp, Sunat, Cofopri, Essalud, Beca 18 y los diversos programas de atención social, e) reencuentro del Estado y la Municipalidad con la población, a través de una visión humana, de un compromiso de real gestión de integración e interrelación. Lima con Rostro Humano.

REVISION DE TODOS LOS CONTRATOS DE CONCESION EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA EL COBRO DE PEAJE, FIRMADOS POR LA MUNICIPALIDAD DE LIMA METROPOLITANA, TENIENDO EN CONSIDERACION, LOS HALLAZGOS, INFORMES EMITIDOS POR LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA, COMO DE LA COMISION DE TRANSPORTES DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA, PRONUNCIAMIENTOS DE SUS MIEMBROS EN FORMA INDIVIDUAL Y DE INDECOPI. A FIN QUE LOS INTERESES DE TODOS LOS CIUDADANOS SE VEAN REFLEJADOS EN LOS MISMOS, ELIMINANDO SU LESIVIDAD E INCLUSO LA RESOLUCION DE DICHOS CONTRATOS DE ASI DETERMINARLO.

6.3 INSEGURIDAD CIUDADANA, CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, DEPORTE, JUVENTUD, TRÁFICO VEHICULAR. INICIO DEL DIAGNÓSTICO.

El sondeo que ha realizado el diario El Comercio, también indica que el 82% de limeños cree que la delincuencia e inseguridad ciudadana es el principal problema de la ciudad. Ante este gran problema que es muy complejo, tiene que haber una participación activa de la ciudadanía. Tenemos que trabajar con mucha coordinación, la Municipalidad de Lima, la ciudadanía y, lo más importante, tenemos que estar conectados con la Dirección General de la Policía y del Ministerio del Interior. Les vamos a dar armas a las juntas vecinales, a la participación ciudadana. Las armas serán tecnológicas, aplicativos de alerta que estarán conectados con Serenazgo.

Otra forma de combatir la inseguridad ciudadana es mediante la cultura y el deporte, para ello haremos que los parques zonales que cierran a las 5 p.m., mantengan abiertas sus puertas hasta las 12 de la noche. Construcción masiva de canchas de grass sintético, para potenciar diversos deportes en los parques zonales, a costos accesibles a los jóvenes.

La contaminación ambiental y limpieza pública es uno de los problemas más importantes. Atacar la basura no es atacar a un solo distrito, no puede ser aislado. Limpiar la ciudad es favorecer la salud de todos los limeños. Podemos hacer un mejor trabajo si Lima Metropolitana trabaja de manera conjunta con cada uno de sus distritos. Asimismo es

necesario realizar acciones del reciclaje de la basura, considerado como segunda, primero hay que recolectar bien la basura y luego enseñarle a la población que la basura también tiene un gran valor.

Ante el gran problema del tránsito y tráfico de vehículos de transporte pesados Hay una medida que se tiene que hacer de forma inmediata. Los trailers y los camiones pesados que circulan en la ciudad todo el día y eso originan lentitud en el tráfico. Deberían circular de 12 de la noche a 5 de la mañana. Ello implicará que éstas unidades si no ingresan a la ciudad dentro de éste horario, deberán esperar en las afueras de Lima, lo que va a generar polos de desarrollo en los extramuros de la ciudad. Necesariamente la empresa privada construirá lugares de descanso, centros para alimentación y ocio, así como de servicios de grifos, talleres, centros médicos, tiendas, etc.

7. ORIENTACIONES GENERALES

- ✓ Asumir las funciones y atribuciones inherentes al gobierno regional.
- ✓ Liderar las estrategias que se adopten en materia de seguridad ciudadana, para la reducción de la inseguridad y el delito.
- ✓ Propiciar una auténtica descentralización funcional y fiscal.
- ✓ Mejorar la dotación de servicios públicos.
- ✓ Contribuir decisivamente en la mejora de la calidad de vida en los aspectos de la salud, educación, transporte, cultura y medioambiente.
- ✓ Impulsar la competitividad y el desarrollo económico.
- ✓ Posicionar a Lima como una ciudad líder de la costa del Pacífico.
- ✓ Desarrollar un buen gobierno con transparencia y fiscalización ciudadana.
- ✓ Mejorar la captación de recursos para la realización de nuevos proyectos de inversión.
- ✓ Mejorar las capacidades técnicas y profesionales de la institución Municipal.
- ✓ Mejorar la Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos (Defensa Civil).

8. SEGURIDAD CIUDADANA.

“La seguridad ciudadana se concibe como una condición necesaria para el desarrollo humano de las personas. Ésta es valorada como un bien público, cuya provisión es responsabilidad principal del Estado.”

La criminalidad que se viene suscitando en el ámbito de Lima Metropolitana constituye un tema de interés social porque afecta la seguridad de los Ciudadanos de la Capital de la República y que es necesario conocerla en todo su contexto.

Los Ciudadanos que habitan Lima sienten que la percepción de inseguridad aumenta, el índice de victimización igual, donde los Delitos Patrimoniales (el robo) es el que ocupa el primer lugar en la estadísticas delincuenciales.

A pesar que los Gobiernos han desarrollado reconocidos esfuerzos para combatir el crimen y el delito no se ha tenido éxito en este objetivo, el sistema de recompensas para la captura de requisitoriados por la Justicia, los mega operativos para desarticular organizaciones delictivas relacionadas con el crimen organizado y las estrategias de

prevención como Barrio Seguro no cambian la percepción de los Ciudadanos de Lima que opinan que el delito es el principal problema que afronta Lima Capital.

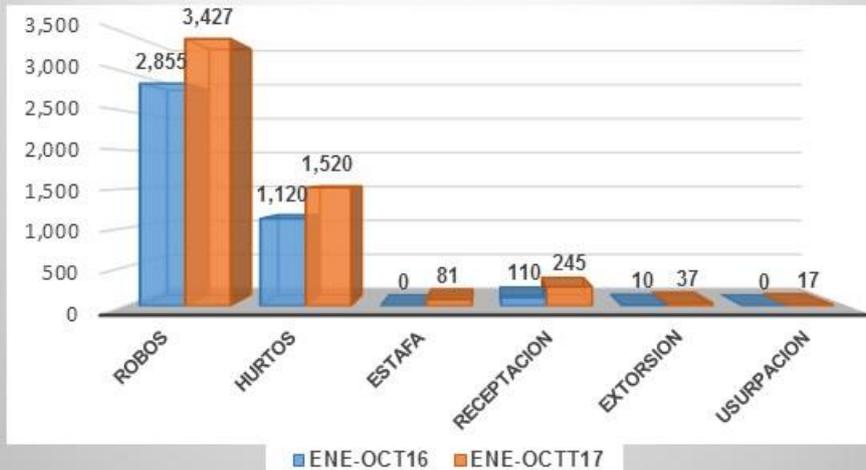
A continuación, la información en foto, nos dará una idea clara de la actividad delincinencial en Lima.



El a
en
inse
actu

partido
n de
en la

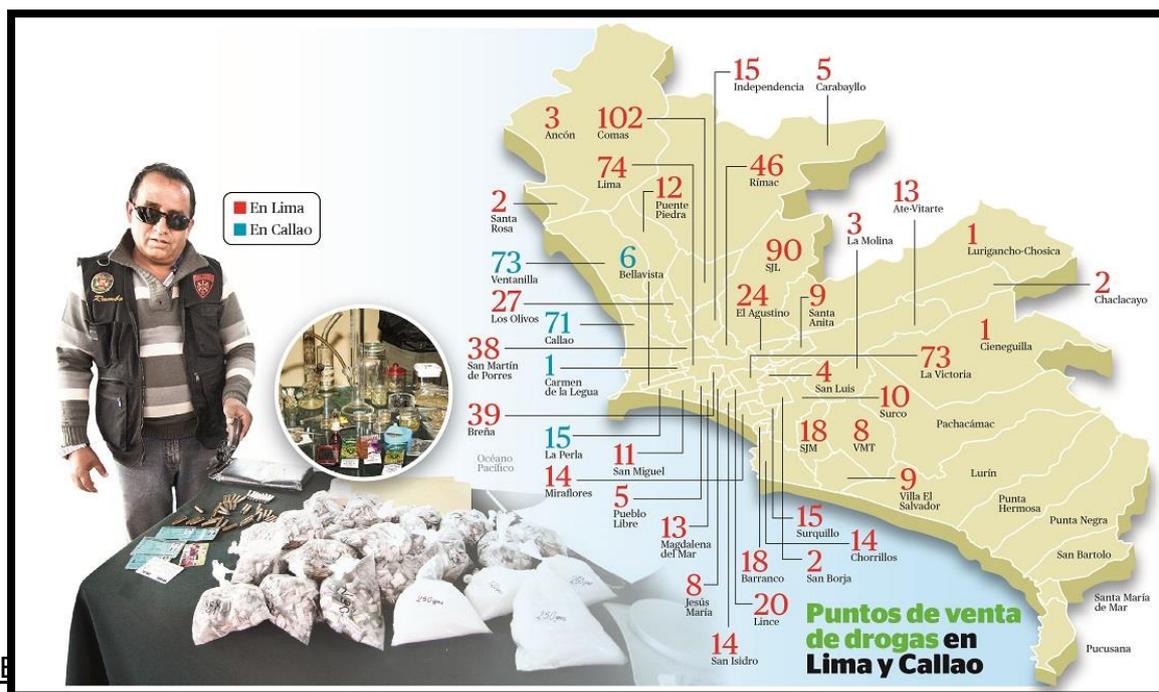
CUADRO COMPARATIVO DCP PERIODO ENE-OCT2016 Y 2017 LIMA METROPOLITANA



FUENTE: PNP/DIR-REGPOL-L

FACTOR DETERMINANTE PARA LA COMISIÓN DE LAS ACCIONES DELICTIVAS

Las drogas son facilitadores de la violencia, de allí que el incremento de la micro comercialización de drogas en los diferentes status de la sociedad y la alarmante proliferación de lugares de venta y consumo, de fácil acceso para los DD.CC. quienes en su mayoría consumen previo a la comisión de un ilícito penal.



- Las bandas Delincuenciales y/o OO/CC, estarían integradas por (02) a (06) sujetos en ocasiones con la participación de 1 a 2 mujeres.
- La edad de los DDCC. oscilan entre 17 y 43 años aproximadamente, se ha observado últimamente que con mayor frecuencia vienen utilizando menores infractores de 13 a 16 años de edad.
- Los DDCC y/o miembros de bandas y OO/CC, conciertan acciones delictivas, seleccionando a sus blancos objetivos, empleando la sorpresa, agresividad, rapidez y destreza física en la ejecución de su accionar delictivo.
- Utilizan con mayor frecuencia armas de fuego cortas (pistolas y revólveres) y ocasionalmente réplicas de pistolas. Últimamente, han utilizado armamento de guerra (fusil-MINI-UZI), ocurrido en el asalto a cambistas o empresarios.
- Generalmente emplean como medios para la ejecución del delito y posterior fuga, los automóviles, motocicletas (motos lineales).
- En el caso de los automóviles generalmente utilizan el casquete de Taxi, ocasionalmente han utilizado camionetas; actualmente, los facinerosos han utilizado camiones furgón para el traslado de las mercaderías robadas.
- Asimismo, se ha registrado el uso de vehículos, motos lineales, moto taxi, por los DD.CC. para cometer sus acciones delictivas en la modalidad de "Raqueto" y "Marca".
- Actúan con extrema frialdad y crueldad, no dudan en utilizar sus armas de fuego y

lesionar a sus víctimas que oponen resistencia.

- De preferencia los delincuentes escogen como sus víctimas a los estudiantes universitarios, mujeres, cambistas de moneda extranjera y cualquier persona que lleve consigo importantes sumas de dinero, objetos de valor.

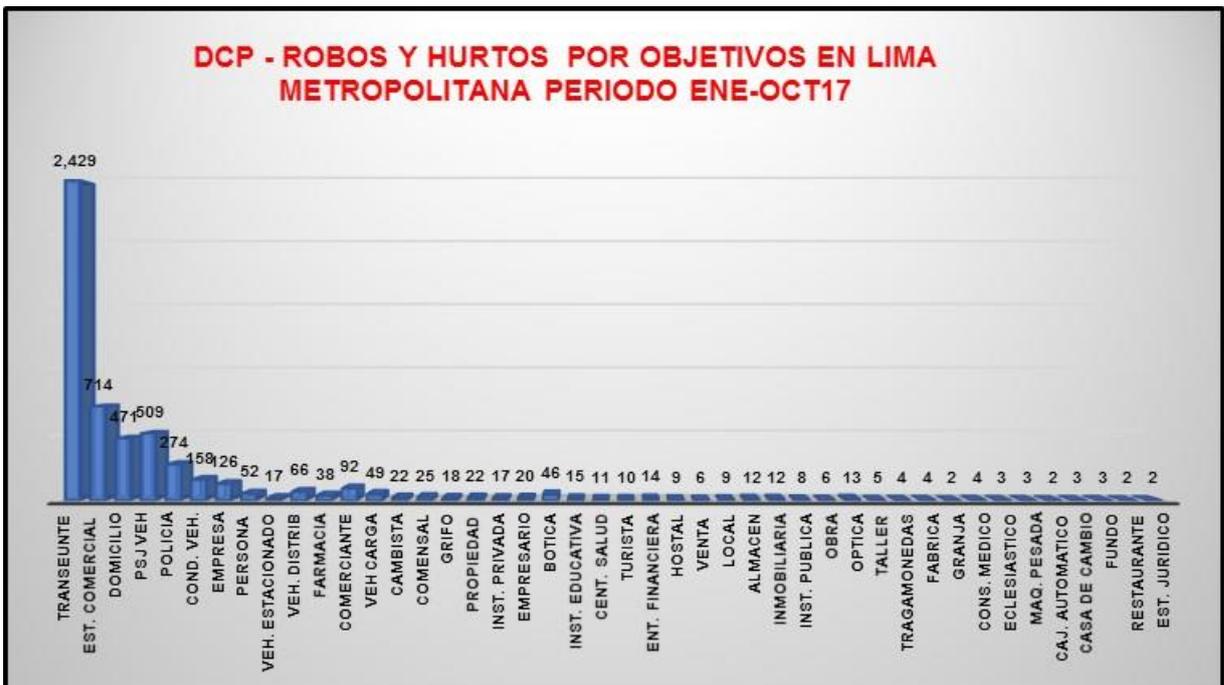
En el periodo ENE-OCT17, se registró en total (5,327) Robos y Hurtos (3,427 robos), (1,520 Hurtos), (37 Extorsiones) (81 Estafas) (245 Receptación) y (17 Usurpaciones); mientras que comparados con un mismo periodo del año anterior ENE-OCT16, que registró en total (4,095) Robos y Hurtos (2,855 robos, 1,120 hurtos y 10 Extorsiones), se observa un incremento general del 30.1% en robos y hurtos.

Durante el presente periodo ENE-OCT17, los distritos con mayor incidencia delictiva referente al D/C/P/ Robos y Hurtos, en sus diversas modalidades, Lima, COMAS con (488) hechos, SAN MARTIN DE PORRES con (394) hechos, LOS OLIVOS con (385) hechos y SAN JUAN DE LURIGANCHO con (346) hechos respectivamente.



El accionar delictivo en el periodo en análisis, fue dirigido con mayor incidencia en agravio de TRANSEÚNTES (2,429), ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES (714) y DOMICILIOS (471), entre otros objetivos que registraron menor incidencia a los mencionados.

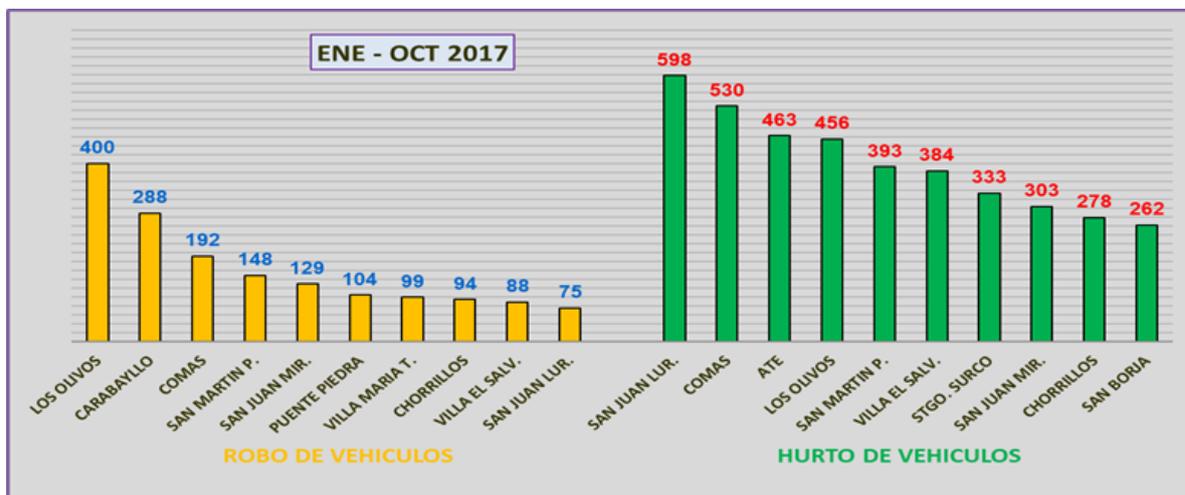
FUENTE: PNP/DIR-REGPOL-L



La modalidad empleada con mayor incidencia es el RAQUETEO en (1,584) hechos, ARREBATO en (1,257) hechos, FRACTURA propiamente dicho en (554) hechos y LANZA con (521) hechos, entre otras modalidades que registraron menor incidencia.



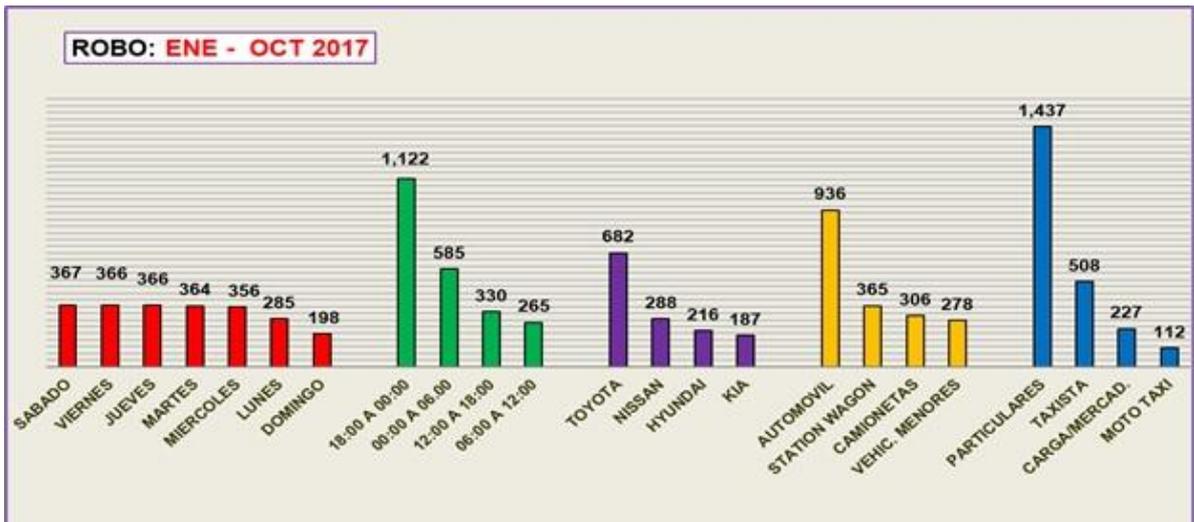
En el mes de SETIEMBRE del año 2017, se ha registrado mayor incidencia en robos y hurtos con (710) hechos, seguido del mes de JUNIO con (695) hechos y AGOSTO con (689) hechos; en cuanto a otros registran incidencia.



Robo: El distrito de Los Olivos, registra mayor incidencia con (400) hechos; seguido por los distritos de Carabayllo (288) y Comas con (192) casos.

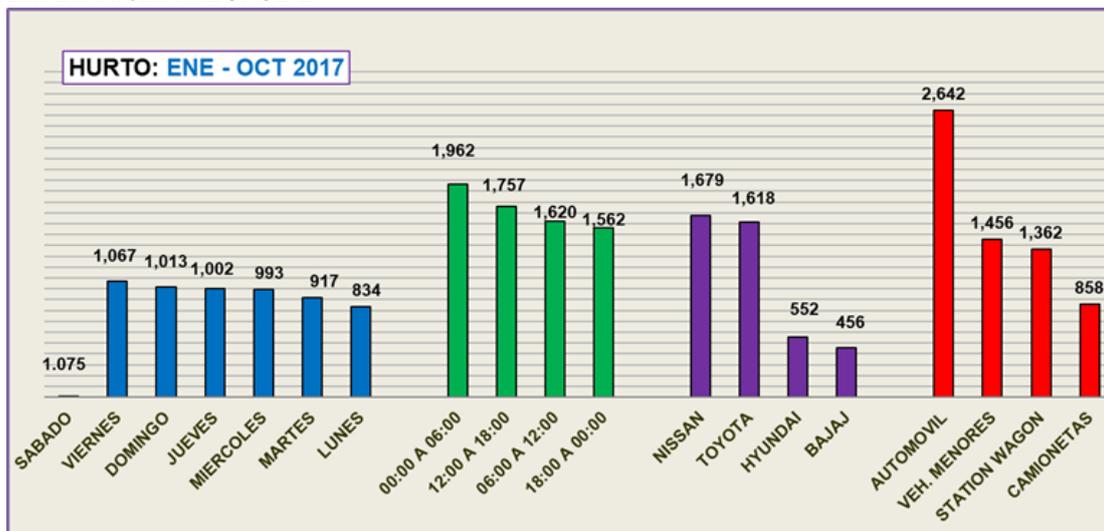
Hurto: El distrito de San Juan de Lurigancho, registra mayor incidencia con (598) hechos; seguido por los distritos de Comas (530) y Ate con (463) casos.

FUENTE: PNP/DIR-REGPOL-L



Se produjeron con mayor incidencia los días sábado, viernes y jueves, en horarios de 18:00 a 00:00 horas; las marcas “preferidas” fueron los Toyota (682) y Nissan (288); teniendo como principales blancos objetivos los automóviles (936) y station wagon (365). Sus principales blancos fueron los conductores particulares (1,437) (abogados, médicos, comerciantes, ingenieros, estudiantes, etc.), taxistas (508) y vehículos de transporte de carga y/o mercadería (227).

FUENTE: PNP/DIR-REGPOL-L



Se produjeron con mayor incidencia los días sábado, viernes y domingo, en horarios de 00:00 a 06:00 horas; las marcas “preferidas” fueron los Nissan (1,679) y Toyota (1,618); teniendo como principales blancos los automóviles (2,642) y vehículos menores (1,456), principalmente estacionados en lugares como establecimientos públicos y privados, centros comerciales, avenidas, calles desoladas y oscuras.



En el periodo de análisis de 01ENE-31OCT2017 se registró DOSCIENTOS SETENTA Y TRES (273) Homicidios; en el 2016 DOSCIENTOS DOS (202), aumento en 35.1 % con respecto al periodo anterior.

En mismo periodo de análisis de ENE-OCT17 se registró MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y CUATRO (1834) Lesiones; en el 2016 MIL CIENTO OCHENTA Y TRES (1183), aumento en un 55 % según cuadro.



Se aprecia que la mayor cantidad de Homicidios se produjeron en los distritos de SAN JUAN DE LURIGANCHO (35) y HUACHO (26); representando estos el 22.34 % del total de casos en este delito, se omite en el cuadro el resto de distritos por los hechos ser menor el índice.

INCIDENCIA HOMICIDIO: DIA y HORA



Se aprecia que la mayor cantidad de Homicidios se produjeron los días JUEVES (49) y DOMINGOS (46); a su vez el horario con mayor índice en este delito es de 18:00 a 23:59 hrs. Los días DOMINGOS (365) y SÁBADOS (273); a su vez el horario con mayor índice en este delito es de 18:00 a 23:59 hrs.

DCVCS POR MEDIO-TIPO ARMA EMPLEADO ENE-OCT17



En el periodo de 01ENE-31OCT2017, se registraron (273) Homicidios los mismos que fueron perpetrados usando diferentes medios tales como ARMA DE FUEGO (185),

ARMA BLANCA (32) y OTROS (56); asimismo, se registraron (1834) Lesiones que fueron perpetrados usando ARMA DE FUEGO (956), ARMA BLANCA (185) y OTROS (693).



En el periodo de ENE-OCT17, se registraron (273) Homicidios los cuales fueron a consecuencia de móvil: AJUSTE DE CUENTAS (71), DCP -ROBO AGRAVADO (30), FEMINICIDIO (18), VIOLENCIA FAMILIAR (11), SICARIATO (06) y OTROS (137); asimismo se registraron (1834) Lesiones a consecuencia de AJUSTE DE CUENTAS (143), DCP-ROBO AGRAVADO (514), FEMINICIDIO (31), VIOLENCIA FAMILIAR (341) y OTROS (803).



FUENTE: PNP/DIR-REGPOL-L

En el periodo de análisis de 01ENE-31OCT2017 se registró CINCUENTA Y TRES (53) Secuestros; en el 2016 TREINTA Y CUATRO (34), aumento en 55.9 % con respecto al periodo anterior.

En mismo periodo de análisis de ENE-OCT17 se registró DOSCIENTAS VEINTE Y SEIS (226) Violaciones; en el 2016 DOSCIENTAS CUARENTA Y SEIS (246), disminuyo en - 8.1 % según cuadro.



Se aprecia que la mayor cantidad de Secuestros se produjeron en los distritos de SURCO (07) y HUACHO (06); representando estos el 24.52 % del total de casos en este delito, se omite en el cuadro el resto de distritos por los hechos ser menor el índice.

MARCO LEGAL Y HERRAMIENTAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD CIUDADANA

- Constitución Política del Perú.
- Ley de la Policía Nacional
- Ley del Ministerio del Interior
- Ley de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales
- Ley del SINASEC
- DS que autoriza la participación de la Vigilancia Privada en la Seguridad Ciudadana.
- Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013 - 2018

Ley 27933- SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA

ARTICULO 4°

Componentes de Sistema:

- a) Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana
- b) Comités Regionales de Seguridad Ciudadana
- c) Comités Provinciales de Seguridad Nacionales
- d) Comités Distritales de Seguridad Ciudadana

LEY ORGÁNICA DE MUNICIPALIDADES-27972

ART.85 SEGURIDAD CIUDADANA

Establecer un sistema de seguridad ciudadana. Con la participación de la sociedad civil y de la Policía Nacional, normar los servicios de Serenazgo, vigilancia ciudadana, rondas urbanas, campesinas o similares.

Con esta prerrogativa convierte al Alcalde Municipal en líder en la promoción de la convivencia y la seguridad ciudadana.

ACCIONES IMPORTANTES EN MATERIA DE SEGURIDAD CIUDADANA

- ✓ Alinear los esfuerzos nacionales para reducir el delito y la violencia, con base en las experiencias y lecciones aprendidas. Para ello trabajaremos en forma coordinada con el Ministerio del Interior y con la Policía Nacional del Perú, como es el caso de “Barrio Seguro” que es una estrategia multisectorial, que ataca las zonas calientes donde se gesta el delito, recuperando los espacios perdidos.
- ✓ Apoyar las políticas públicas orientadas a proteger a las personas más afectadas por la violencia y el delito. Con el Ministerio de la Mujer, autoridades judiciales.
- ✓ Prevenir el delito y la violencia, impulsando un crecimiento incluyente, equitativo y con calidad. Mediante los patrullajes mixtos entre el cuerpo de Serenazgo y la PNP.
- ✓ Potenciar la participación activa de la sociedad, especialmente de las comunidades locales, en la construcción de la seguridad ciudadana, como juntas vecinales, comedores populares, instituciones defensoras del medio ambiente y de los DD HH.
- ✓ Incrementar las oportunidades reales de desarrollo humano para los jóvenes.
- ✓ Atender y prevenir de modo integral la violencia de género en el espacio doméstico-privado y en el ámbito público.
- ✓ Regular y reducir los disparadores del delito, como alcohol, drogas y armas, desde una perspectiva integral y de salud pública.
- ✓ Fortalecer los mecanismos de coordinación y evaluación de la cooperación internacional
- ✓ Fortalecer el modelo de central de Comunicaciones, comando y control, visualización de cámaras de video vigilancia, integrando la red de inteligencia, con lo que ya cuenta la MML, así como los equipos de la PNP, para una intervención rápida en tiempo real.

9. GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES

La Gerencia de Defensa Civil y Gestión del Riesgo de Desastres es el órgano de línea responsable de conducir y supervisar los procesos de defensa civil y gestión del riesgo de desastres en la jurisdicción de Lima Metropolitana, de conformidad con la normatividad que regula la materia.

La Gestión del Riesgo de Desastres es un proceso social cuyo fin último es la prevención, la reducción y el control permanente de los factores de riesgo de desastre en la sociedad, así como la adecuada preparación y respuesta ante situaciones de desastre, considerando las políticas nacionales, con especial énfasis en aquellas relativas a materia económica, ambiental, de seguridad, defensa nacional y territorial de manera sostenible.

La GRD está basada en la investigación científica y de registro de informaciones, y orienta las políticas, estrategias y acciones en todos los niveles de gobierno y de la sociedad con la finalidad de proteger la vida de la población y el patrimonio de las personas y del Estado.

En el siguiente cuadro, vemos a las instituciones técnicas responsables de cada componente y proceso de la Gestión del Riesgo de Desastres.



Mediante la implementación de los procesos de gestión del riesgo de desastres, se busca garantizar la seguridad y el bienestar de la población, así como el patrimonio, a fin de lograr en el menor tiempo posible el restablecimiento normal de las actividades de la población garantizando el normal funcionamiento de los servicios públicos esenciales.

Por lo tanto, las instituciones públicas y privadas que forman parte de la Plataforma de Defensa Civil de la Municipalidad, y que deben estar organizadas en grupos de trabajo, participaran en apoyo a las acciones en la gestión prospectiva, gestión correctiva y gestión reactiva.

LA GRD Y DEFENSA CIVIL DE LA MUNICIPALIDAD. NOS COMPROMETEMOS

- Asumir la responsabilidad en el planeamiento de todas las actividades de GRD.
- Dar cumplimiento a las normas y medidas de seguridad que disponga el SINAGERD.

- Realizar en la jurisdicción de las acciones preventivas sectoriales.
- Determinar las medidas que hagan viable la reubicación de la población que habitan en áreas críticas.
- Realizar reuniones periódicas de carácter Multisectorial a fin de determinar los riesgos y medidas correctivas a implementar.
- Confeccionar el mapa de riesgo en base a la identificación de las áreas críticas por fenómenos naturales o inducidos.
- Determinar el equipo mecánico disponible para la atención de emergencias correspondientes a los sectores públicos y privados.
- Organizar a la población en Comités Vecinales con su brigada de Defensa Civil.
- Mantener actualizado el inventario de recursos humanos, materiales y deservicios disponibles para la atención de emergencias.
- Realizar el planeamiento y ejecución de simulacros de desastres y poner en práctica el Plan de Gestión de Riesgos de Desastres del Distrito.
- Realizar el planeamiento y ejecución de simulacros de desastres y poner en práctica el Plan de Continuidad Operativa del Distrito.
- Organizar y operar el Centro de Operaciones de Emergencia que actuara en casos de desastres.
- Determinar los lugares de instalación de puestos de salud, almacenamiento de cadáveres.
- Tener implementado un dispositivo para el almacenamiento de recursos materiales.
- Determinar las zonas de distribución de ayuda a los damnificados.
- Fortalecer el liderazgo de la Municipalidad Metropolitana de Lima, incrementar las capacidades de sus funcionarios para optimizar las coordinaciones con el CENEPRED, INDECI, municipalidades distritales e instituciones públicas y privadas para la aplicación óptima de la Ley N° 29964 – SINAGERD, así como, poner en marcha los programas e iniciativas basados en los siete procesos de la gestión del riesgo de desastres como órganos ejecutores del sistema.
- Fortalecer las capacidades de los funcionarios, personal en general en los lineamientos de la GRD, los tres componentes, siete procesos, 11 principios suscritos en la Ley N° 29664, como parte del instrumento del sistema nacional; para que sea replicado en la comunidad en general y sea partícipe del desarrollo de sus localidades y conseguir las condiciones mínimas de seguridad ante eventos adversos.

