

PARTIDO POLÍTICO VAMOS PERÚ

PLAN DE GOBIERNO

LIMA

METROPOLITANA

2015-2018

1

PARTIDO POLÍTICO VAMOS PERÚ

PLAN DE GOBIERNO

LIMA METROPOLITANA 2011-2014

Resumen ejecutivo

Este Plan de Gobierno obedece al interés de difundir dentro de la comunidad y espacios de opinión las propuestas de gobierno que hace Vamos Perú y en especial su candidato a la Alcaldía de Lima, doctor Fernan Altuve Febres Lores, quien cuenta con la experiencia necesaria, toda vez que es jurista y maestro universitario, y ha sido Congresista de la República y Regidor Metropolitano.

2

Consideramos que la gestión metropolitana aun no es una gestión para todos, pues carece de lineamientos y políticas articuladas y sostenibles en el tiempo; por eso queremos - en el presente documento- dejar sentada nuestra posición sobre el marco normativo y conceptual sobre el que desenvolveremos el gobierno metropolitano a partir del siguiente año, si es que la población nos da su confianza.

Así, en primer término señalamos que la normativa peruana en materia de gobiernos locales establece como funciones de la Municipalidad, la prestación de servicios, la administración del territorio y finalmente, la promoción del

desarrollo. De estas tres funciones la última es incorporada recientemente en la legislación del proceso de descentralización.

Esta transformación planteada por la ley implica tener en cuenta, además de las acciones que tradicionalmente ejecuta un gobierno local, la incorporación de conceptos sobre desarrollo, los diferentes enfoques como el género, la interculturalidad, los derechos, así como incorporar temas como la planificación estratégica, el desarrollo de capacidades y la eficiencia con transparencia de gestión.

Pero si bien los conceptos son importantes, éstos deben de asentarse en acciones concretas pues el desarrollo local se define como un proceso de mejora de la calidad de vida de la población asentada en un territorio.

3

Cuando hablamos de mejorar la calidad de vida de una población nos referimos a lograr una serie de condiciones entre las que podemos señalar las siguientes:

- ✓ Aumento en la cobertura y calidad de los servicios que satisfacen las necesidades básicas de las personas.
- ✓ Incremento de los niveles educativos de la población.
- ✓ Generación de las condiciones de infraestructura urbana necesaria para atender las necesidades de desplazamiento de las personas en la ciudad, con seguridad y rapidez.

- ✓ Incremento de la salud a través de la prevención de enfermedades.
- ✓ Incremento en los niveles de ingresos y empleo.
- ✓ Incremento de la sensación de seguridad en la ciudad para el normal desarrollo de las actividades.
- ✓ Atención preferencial a la población en situación vulnerable.
- ✓ Mejoramiento en el acceso a un transporte que traslade a las personas de manera segura en el menor tiempo posible.
- ✓ Creación o ampliación de mecanismos de participación, información y opinión que la población recibe respecto a su Municipalidad.
- ✓ Existencia de instancias de gobierno con capacidades técnicas suficientes para la decisión en temas o aspectos fundamentales para la localidad

4

Sin embargo este mandato de la ley no es interpretado por los gobiernos locales de forma dinámica, sino más bien estática, y todas las funciones señaladas en la normatividad se asumen de manera tradicional, burocratizándolas sin tener mucha idea de cuál es la necesidad real de la gente.

En el caso de Lima Metropolitana esto ha ocurrido y ocurre en la actualidad. La forma de gestionar ni siquiera ha querido asumir las competencias de Gobierno Regional que por norma debería asumir. Asimismo, la falta de transparencia ha generado más de un recelo de la

colectividad que si bien reconoce las obras, no es atendida en temas cruciales como seguridad, educación o salud y por otra parte la poca eficiencia que se ha mostrado en atender temas cruciales de la ciudad, hacen pensar que es necesario un cambio de estilo de gobierno local, un estilo que vea la ciudad como un todo y no sólo como una plataforma para obras o para discursos.

Nuestra propuesta se basa en asumir los conceptos y enfoques del desarrollo de manera integral, planificando la ciudad con los técnicos y con la gente, para hacerla más competitiva e inclusiva, asumiendo las funciones regionales que le corresponden, plasmando una visión de futuro sustentada por orientaciones generales que abarcan todos los actos del gobierno metropolitano; estas orientaciones son:

- Generar una movilidad urbana adecuada que permita cubrir las distancias con la mayor seguridad y en el menor tiempo posible.
- Liderar las estrategias que se adopten en materia de seguridad ciudadana, para la reducción de la inseguridad y el delito.
- Asumir las funciones y atribuciones inherentes al gobierno regional.
- Propiciar una auténtica descentralización funcional y fiscal.

- Mejorar la dotación de servicios públicos.
- Organizar el territorio de forma armónica con la necesidad de un desarrollo planificado
- Contribuir decisivamente en la mejora de la calidad de vida en los aspectos de la salud, educación, transporte, cultura y medio ambiente, mediante una gestión basada en resultados.
- Impulsar la competitividad y el desarrollo económico.
- Posicionar a Lima como ciudad líder de la costa del Pacífico.
- Desarrollar un buen gobierno con transparencia y veeduría ciudadana.

Asimismo, y de forma sectorial se consideran asumir una serie de objetivos temáticos como los que a continuación se exponen:

Así, en primer lugar, la problemática **educativa** en Lima nos lleva a considerar que la misión en este ámbito es la de promover una educación de calidad, integral, moderna y participativa para el desarrollo del capital humano a través del fortalecimiento de la escuela pública, con docentes capacitados y motivados, con programas adecuados a la realidad que fomente tanto el conocimiento, la investigación, así como una cultura de valores a través de la intervención del gobierno metropolitano y la participación de la ciudadanía e instituciones públicas y privadas.

Respecto a los temas de **salud**, consideramos que la promoción y la protección de la salud requieren esfuerzos muy concretos en el caso de Lima, porque para una realización del capital humano se necesita poner gran atención a la salud y a sus determinantes sociales. Así, se propone actuar en lo que minimice los factores sociales que condicionan la salud. Pero también tomaremos medidas en cuanto a la atención médica y sanitaria, que implica mejorar la capacidad resolutive de los centros de salud a fin de que la población tenga atención adecuada con criterios de oportunidad, calidad y calidez. Por eso podemos sintetizar que nuestro objetivo es el de atender la salud integral de las personas para elevar su calidad de vida.

7

La movilidad urbana o **transito**, resulta uno de los problemas más graves de la ciudad. Las soluciones integrales demandan grandes esfuerzos, recursos y plazos. No obstante consideramos necesario la generación del Proyecto Integral de Ordenamiento de Transporte Público y Privado en coordinación con los actores involucrados en esta problemática, la unificación de la Autoridad del transporte para Lima bajo el liderazgo de la Municipalidad Metropolitana, la ejecución de obras de infraestructura vial y la continuación, junto al gobierno central, de los megaproyectos de transporte masivo.

Por otra parte, el tema del **saneamiento y medio ambiente** es una de las mayores debilidades de Lima Metropolitana porque, por un lado, los efectos del deterioro ambiental ya son fácilmente percibidos y por otro hay un millón de personas que no cuentan con agua potable ni saneamiento. En ese sentido, la gestión ambiental es considerada prioritaria y la MML debe promover una gestión que conserve el patrimonio social y natural y minimice los impactos negativos generados, buscando la sostenibilidad de Lima, a través de acciones de conservación y el desarrollo de una cultura ambiental entre los ciudadanos. Pero además la MML debe liderar la gestión del agua para Lima a través de su participación en las decisiones de SEDAPAL, para agilizar la implementación de los esquemas de agua de las zonas periféricas de Lima.

8

Sobre **cultura** nuestra principal aspiración es la de hacer de la cultura un factor distintivo de la ciudad, con y para los ciudadanos. Esto implica establecer criterios de excelencia tanto en la oferta como en la promoción de la cultura. Asimismo consideramos necesario establecer políticas para poner en valor el patrimonio monumental y revalorar tradiciones y valores. Considerando que Lima es un crisol de culturas y manifestaciones, esta puesta en valor pasa por ser inclusivos con todas las manifestaciones culturales. Un último elemento es el referente a la promoción de la creatividad y el talento dentro de una óptica de que esto

debe servir para la formación del capital humano, necesario para el desarrollo sostenible de la metrópoli.

Sobre **Seguridad Ciudadana**, el clima de inseguridad debe ser transformado de debilidad en fortaleza, a fin que permita mayores actividades, ingreso de inversiones y un hábitat mejor para la población; en ese sentido nuestro objetivo consiste en fortalecer las acciones de Seguridad Ciudadana para mejorar los niveles de seguridad a través de otorgar financiamiento municipal adicional para repotenciar los servicios de seguridad, que el gobierno nacional desatiende, el desarrollo de mejores estrategias de control, la coordinación interinstitucional y la participación ciudadana.

9

Respecto al **turismo** la metrópoli tiene una serie de atractivos turísticos no del todo puetos en valor, tanto para el visitante nacional como para el extranjero, los que se requiere revalorar y adecuar para incorporarlos a la oferta turística metropolitana, la que debe tener por meta incrementar el flujo turístico y el pernocte en la ciudad.

En cuanto a los temas de **Inclusión y Equidad** la realidad metropolitana nos presenta la existencia de inequidades y marginación hacia algunos grupos o segmentos de la población, sobre todo a la población en situación vulnerable. Un enfoque inclusivo lleva a plantear un

objetivo, que tiene como horizonte buscar reducir las brechas e inequidades para con estos segmentos.

También, ya en el ámbito **económico**, partimos del entendido que la **microempresa** permite el crecimiento económico de muchas familias; y también es una forma de minimizar el desempleo. Por ello nuestro objetivo será promover el desarrollo económico local mediante la micro, pequeña y mediana empresa con una cultura de Emprendedores, con el fin de mejorar la competitividad y el pleno empleo. Asimismo, la situación de desempleo y subempleo en la metrópoli justifica una intervención del gobierno metropolitano en el sentido de promover la empleabilidad.

10

En cuanto a **comercio y servicios** es necesario promover la puesta en valor de las áreas comerciales y productivas, el fortalecimiento de las unidades empresariales, la creación de una cultura del trabajo y la generación de un nivel de calidad óptima para el consumidor.

Sobre el **Ordenamiento Territorial**, el crecimiento de la Metrópoli ha rebasado hace mucho tiempo las previsiones más optimistas. Esto ha creado una situación de desorden en los usos del suelo, a la que tenemos que agregar el crecimiento desordenado en áreas de peligro y vulnerabilidad, con dotación de servicios reducida lo que

caldea un clima de conflictividad social y reduce la competitividad de la población. Por ello consideramos necesario promover el mejoramiento y ordenamiento urbano a través de la puesta en valor de espacios públicos, generación de nuevas centralidades, el ordenamiento de las actividades residenciales y productivas, el ordenamiento vial y el control urbano.

Asimismo, los sectores urbanos populares han tomado desde sus inicios la autoconstrucción como estrategia para resolver el problema de **vivienda**. El objetivo de nuestras políticas y proyectos es mejorar el tipo de viviendas mediante asistencia técnica para la autoconstrucción y/o mejoramiento y establecer formas asociativas para acelerar la construcción.

Sobre **Modernización Municipal** consideramos necesario fortalecer la institucionalidad de los gobiernos locales para ejercer un efectivo liderazgo del desarrollo, a partir de la incorporación de la innovación tecnológica, el desarrollo de capacidades de sus servidores y la racionalidad en la gestión, atención y el gasto a fin de brindar mejores servicios a la población. Asimismo, mantener una estrecha colaboración entre alcaldes y municipalidades por sectores de la ciudad y finalmente incorporar mayores mecanismos de transparencia de la gestión y control ciudadano.

Finalmente, en cuanto a la **Participación Ciudadana**, como gobierno metropolitano nos planteamos lograr el tránsito de un enfoque de participación ciudadana meramente reivindicativa, hacia una participación propositiva y concertadora. Por ello el objetivo es promover la participación ciudadana para establecer una gobernabilidad local adecuada, mediante la concertación y el fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas.

Estos objetivos se concretizan en acciones y políticas públicas que a lo largo del documento se señalan y esperando que este Plan permita avanzar en lograr la Lima que todos queremos.

Lima, julio 2014

PARTIDO POLÍTICO VAMOS PERÚ

PLAN DE GOBIERNO

METROPOLITANO 2011-2014

I. PRINCIPIOS Y VALORES

VAMOS PERÚ se sustenta en la persona humana como eje de sus principios y acciones, resaltando los valores de la dignidad, libertad, eficiencia, modernidad, transparencia de gestión y participación de la población.

En Vamos Perú concebimos el desarrollo como un proceso comunitario, integral, sostenible y participativo mediante el cual los seres humanos individual y colectivamente alcanzamos nuestra aspiración de ser y de ser reconocidos. El objetivo permanente del desarrollo es el mejoramiento de la calidad de vida de las personas. El desarrollo debe ser integral, coherente, finalista, sustentable y comunitario. El criterio de la sostenibilidad debe incorporarse a todos los programas y proyectos tanto privados como públicos, y beneficiar a las futuras generaciones. Para Vamos Perú; para que el desarrollo cumpla con los requisitos antes señalados, este debe ser un proceso planificado. Sólo con objetivos, políticas y estrategias claramente definidos y suficientemente compartidos y divulgados podremos coordinar y complementar nuestros esfuerzos en una sola dirección.

Asimismo como principio de la gestión Municipal consideramos:

- La búsqueda del biencomún.
- La acción a favor de la persona y la familia en la comunidad.
- La acción de la comunidad organizada.
- El fortalecimiento de la ciudadanía y sus organizaciones.
- La participación Vecinal.
- El gobierno digital
- La representación y defensa de los vecinos.
- La Honradez, transparencia y eficiencia de la gestión.
- La rendición decuentas a los vecinos.

II. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

2.1 HECHOS DE LA REALIDAD

Lima tiene una extensión de 2,670.40 km², cuenta con 43 distritos, una población de 8'693,387¹ habitantes y por tanto una densidad de 3,255.68 hab/km².

Si comparamos las cifras reveladas este año por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) con las del Censo Nacional XI de Población y VI de Vivienda, en los últimos 7 años la ciudad ha incrementado su población en un millón de habitantes y la misma fuente estima que para el año 2019 la ciudad tendrá un aproximado de 9 millones 445 mil 380 y para el 2021, la capital tendría 9 millones 721 mil 654 habitantes.

Los ocho distritos de la provincia de Lima, con mayor población son, según el censo 2007: San Juan de Lurigancho 898 mil 443 habitantes (11,8%), San Martín de Porres 579 mil 561 habitantes (7,6%), Comas 486 mil 977 habitantes (6,4%), Ate 478 mil 278 habitantes (6,3%), Villa El Salvador 381 mil 790 habitantes (5,0%), Villa María del Triunfo 378 mil 470 habitantes (5,0%), San Juan de Miraflores 362 mil 643 habitantes (4,8%) y Los Olivos con 318 mil 140 habitantes (4,2%), en conjunto concentran más de la mitad de la población de la provincia (51,1%).

Lima es una ciudad policéntrica y multicultural. Policéntrica en la medida que por sus dimensiones ha generado 4 zonas bastante marcadas, una en la sección central y consolidada de la ciudad y las otras tres en los denominados conos, extensiones de Lima producidas por la masiva migración hacia la capital. Pero estas "limas" de los

¹ La estimación es del INEI a enero del 2014, publicada por el diario La República el 14-01-2014

conos no han logrado desprenderse de la dependencia hacia el centro en donde se ubica todo el aparato del Estado y de allí que no hay un proceso concluido de separación de estos sectores que no han logrado crear nuevas centralidades.

Además Lima es multicultural ya que la migración ha puesto en la ciudad toda una serie de costumbres, tradiciones y formas de vida que los migrantes tratan de reproducir de manera fidedigna pero que necesariamente deben adaptarse a la situación de la metrópoli, creando con eso diversas subculturas regionales afincadas en la ciudad y gestando, con el paso del tiempo y generaciones nuevas formas de expresión popular. Lima es una ciudad compleja, inacabada y sobre todo nuestra ciudad.

2.2 POTENCIALIDADES

De los hechos señalados se desprenden problemas y potencialidades que debemos tomar en consideración para nuestras propuestas de gobierno y en el caso de las Potencialidades estas son:

1. **Turismo.-** Existe una gran variedad de recursos turísticos en la ciudad, de tipo arqueológico, arquitectónico y monumental que bien puede ponerse en valor a fin de incrementar la permanencia de turistas dentro de la ciudad con nuevos circuitos y promuevan la plena ocupación de la planta hotelera y su ampliación.
2. **Clima de negocios.-** Lima es una ciudad que merced a las políticas de ajuste y crecimiento económico sostenido ha generado un buen clima de negocios. De lo que se trata es potenciar 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 nodo de negocios internacionales.

3. Ubicación estratégica en el contexto del Pacífico Sur.- A colación de la potencialidad anterior tenemos que la ubicación de Lima le hace estratégica para los intercambios comerciales y financieros, una potencialidad que se debe de aprovechar.

2.3 PROBLEMAS Y ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

En esta sección vamos a tratar lo que consideramos los principales problemas de la ciudad. Sabemos que hay muchas más temas, que indudablemente se deberán de abordar; pero para efectos de este documento se exponen los más relevantes para la opinión pública.

1. La población en situación de pobreza alcanza a un millón de habitantes.

17

Sobre una población que sobrepasa los 8 millones 600 mil habitantes y 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, observamos que los 11 distritos que presentan mayor cantidad de población en situación de desnutrición² 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, Carabayllo, Lurigancho y Chorrillos. Los indicadores son los siguientes:

DESNUTRICIÓN	PATRÓN NCHS	(%)	
--------------	-------------	-----	--

² Desnutrición de niños de 6-9 años, según Mapa de Pobreza de Foncodes

CRÓNICA			6.68
		ABS.	42,403.00
	PATRÓN OMS	(%)	9.39
		ABS.	59,607.00

Fuente Mesa de Concertación de Lucha contra la Pobreza

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

Al respecto se deberá cubrir aspectos vinculados al ámbito de la salud pública, facilitando el acceso a postas médicas y centros de salud, los cuales deberán tener un equipamiento básico que permita atender y cubrir las necesidades de dicha población, promoviendo su vez la implementación de un Programa de Seguro de Salud Municipal que favorezca el acceso a la salud de los más pobres.

Asimismo, deberá tener un enfoque que permita 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. Al respecto deberá considerar impulsar los programas de desayunos escolares así como campañas de salud, prevención y nutrición en los pobladores de menores recursos.

También se deberá considerar aspectos vinculados a las condiciones de las viviendas y su acceso a redes de agua y desagüe, así como a la electricidad, procurando generar las

condiciones para que la población en situación de pobreza pueda contar con dichos servicios.

No deberá dejarse de lado la necesidad de mejorar paulatinamente aspectos vinculados al acceso de la población de menores recursos a sistemas educativos de calidad y con una mejor infraestructura, principalmente de la educación inicial, puesto que es una evidencia que un mayor conocimiento y una mejor capacitación son las vías más seguras para permitir a las familias salir del ámbito de la pobreza. En ese sentido, se deberá considerar la posibilidad de establecer programas orientados a la masificación de la Educación Inicial Bilingüe, complementándola con servicios de salud, nutrición y estimulación temprana.

Asimismo, debe considerarse que aún dentro de las zonas de pobreza es posible identificar grupos de personas con mayor vulnerabilidad o con discapacidad, los que deberán contar con un 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 de programas de apoyo a los adultos mayores, con atenciones y servicios médicos y actividades orientadas a incrementar su autoestima y autonomía.

De otro lado, para contrarrestar la pobreza, deberá promoverse la participación de la Municipalidad Metropolitana de Lima como un ente de gestión que impulse en forma efectiva programas y proyectos para la generación de empleos, a través de la micro y pequeña empresa, lo cual podrá complementar con programas municipales de inserción laboral para la población desempleada, principalmente de las zonas más deprimidas de la ciudad.

Las cifras más importantes sobre la pobreza en Lima se presentan a continuación:

VARIABLE / INDICADOR	Provincia LIMA	
	Cifras Absolutas	%
POBREZA MONETARIA		
Incidencia de pobreza total	1,373,810.00	18.00
Incidencia de pobreza extrema	56,107.00	0.90
Indicadores de intensidad de la pobreza		
Brecha de pobreza total		4.00
Severidad de pobreza total		1.30
Indicador de desigualdad		
Coeficiente de Gini		0.31
Gasto per cápita		
Gasto per cápita en nuevos soles	556.00	
Gasto per cápita a precios de Lima Metropolitana	556.00	
POBREZA NO MONETARIA		
Población en hogares por número de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)		
Con al menos una NBI	1,784,151.00	23.70
Con 2 o mas NBI	338,220.00	4.50
Con una NBI	1,445,931.00	19.20
Con dos NBI	285,988.00	3.80
Con tres NBI	48,191.00	0.60
Con cuatro NBI	3,886.00	0.10
Con cinco NBI	155.00	0.00

Fuente : INEI - Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda

20

2. Lima, la ciudad insegura.

Por otro lado, en cuanto al ámbito de la seguridad, América Latina es la región del mundo donde ocurren la mayor cantidad de crímenes. En el Perú, si bien las cifras no son las más altas, es un problema que va en aumento, por eso es nuestro deber prevenir y combatir el crimen, generando un mayor sensación de seguridad.

Los últimos datos demuestran que la delincuencia o la falta de seguridad es el segundo problema que afecta más a los peruanos. Además, todas las encuestas sobre delito e inseguridad en el país, recogen la percepción de que la situación empeora²: en la IV Encuesta Anual sobre Seguridad Ciudadana en Lima Metropolitana, el 74.1% de la población considera que la delincuencia ha aumentado en nuestro país³.

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 dar 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.

21

Todas pretenden prevenir y reducir la frecuencia o limitar la posibilidad de aparición de actividades criminales haciéndolas imposibles, más difíciles o menos probables, pero ninguna de ellas responde a un estudio de investigación serio, basado en experiencias anteriores, proyectos pilotos, medidores de gestión, u otra forma de garantizar su evaluación, sus resultados, su permanencia y su consolidación.

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

² Carlos Basombrío: *Delito de inseguridad ciudadana*. IDL, Lima 2007.

³ Barómetro social: IV Encuesta Anual sobre Seguridad Ciudadana. Lima Metropolitana. Grupo de Opinión Pública de la Universidad de Lima. Sábado 24 y domingo 25 de noviembre del 2007.

En: http://www1.elcomercio.com.pe/ediciononline/html/seguridadciudadana_1812.xls

internacionales, pero sin el soporte ni la infraestructura humana necesaria.

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

En ese sentido, es requisito indispensable que la lucha contra el delito sea de una participación integral; pero no sólo técnica y una de las causas de que no se reduzca la inseguridad es la falta de recursos de la policía y del serenazgo para incrementar la presencia disuasiva en las calles. En ese sentido los gobiernos locales deben hacer un esfuerzo extra por incrementar los fondos para la seguridad ciudadana, incluso a costa de menor inversión en infraestructura. Asimismo, gestionar una serie de mecanismos para reducir la impunidad del denominado delito al paso o de menor cuantía que es el más numeroso, buscar mecanismos para reducir la inacción policial y reducir factores agravantes del crimen como la ingesta de alcohol y drogas y promover campañas de toma de conciencia acerca de que la seguridad ciudadana no es sólo luchar contra la violencia en las calles, sino también crear las condiciones de vida que prevengan acciones violentas y un ambiente adecuado para la convivencia pacífica de las personas.

22

3. La Educación como 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. Los resultados de la evaluación censal muestran que, por ejemplo, el aprendizaje de los niños y niñas de 2º grado en lecto escritura es suficiente en 8 o 10 distritos de los más altos niveles sociales, quedando los distritos populoso con miles de niños que no entienden lo que leen. Peor aun es en el caso de las pruebas de lógico

matemáticas que presentan un cuadro desolador en donde sólo en 6 de los 42 distritos el promedio de alumnos comprende las operaciones y problemas matemáticos. Esto a la larga es un gran problema para la ciudad y el país ya que los baches cognitivos en la primera infancia pueden ser insuperables.

La actual Administración educativa se muestra poco eficaz e insuficientemente profesionalizada, no cuenta con un Proyecto Educativo Local ni espacios de concertación y/o consulta educativa y está más interesada en mantener una imagen tecnocrática y controlar al sindicato de maestros que en mejorar la calidad educativa con hechos concretos. Por tanto, es una administración poco preparada para asumir nuevos desafíos. 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.

23

Por lo expuesto, resulta necesario regionalizar la educación, propiciando políticas educativas regionales, en concordancia con las políticas nacionales que regulan esta materia.

4. Atención de la Salud

Una Comunidad Saludable, según la OMS es aquella en que los 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 colectiva en pos de una mejor calidad de vida de la población, dentro esta 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.

Sin embargo, se observa que el número de desnutrición crónica es de 336,181 habitantes aproximadamente, con la mayor incidencia en los distritos de Ate, Villa El Salvador y San Juan de Miraflores, los cuales por una elevada población muestran la mayor cantidad de casos.

Otro tema a tratar de manera primordial es la limitada capacidad de la población para acceder a seguros de salud, que le permita –en caso de necesitarlo- ser atendida a bajos costos, 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, presentando una mayor incidencia en San Juan de Lurigancho, San Martín de Porres y Ate.

24

Agrava las condiciones de inadecuada salubridad, la falta de acceso al agua, mostrando Lima una población de 1'312,752 habitantes sin acceso al servicio de agua potable, observando una mayor cantidad de pobladores que no cuenta con dicho servicio en los distritos de Ate, Puente Piedra y Carabayllo.

Asimismo, no se observa que exista una política de apoyo a la mejora de la infraestructura en el sector salud aún cuando más importante que curar al enfermo, es evitar que el sano se enferme haciendo falta trabajar por una salud digna para los más pobres.

Asimismo, La Municipalidad Metropolitana no ha asumido las competencias y funciones del sector salud en Lima, lo que implicaría poder gestionar todo el sistema de salud y poder reorientarlo a una mejor atención, ya que se encuentran inconvenientes como la excesiva centralización de la consulta médica en hospitales, frente a

una subutilización de una red de postas y centros de salud desperdigados a lo largo de todos los distritos, sin criterios de organización y racionalización del personal y el gasto; esto se traduce en largas colas de usuarios del sistema del MINSA, desplazamientos desde distintos puntos de la ciudad cuando bien las consultas médicas pueden atenderse en policlinicos distritales o interdistritales de mejor acceso y coberturados según la demanda.

Un sistema de salud preventivo y de atención es lo que la ciudad necesita para reducir los problemas de sus vecinos.

5. El índice de desempleo en Lima asciende al 6.9% de su población.

Según el reporte del INEI tomado por el diario Gestión, esta tasa de desempleo equivale en cifras absolutas a 346,900 personas que buscan un empleo activamente (casi el equivalente a la población de un distrito populoso como Villa María del Triunfo). De este total el 53,8% son mujeres y el 46,2% hombres, y menos del 10% buscan empleo por primera vez, según el INEI³.

25

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

³ Diario Gestión edición 15 – 04 -2014

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 usualmente han sido claramente mayor que las de los hombres. Por último, se ha observado también que los pobres exhiben mayores tasas de desempleo. Por ejemplo, se muestra, en Lima que los pobres han mostrado tasa de desempleo equivalente a casi el doble de los que no son pobres.

26

Diversos programas desde el Gobierno Nacional y gobiernos locales se han creado para aumentar la empleabilidad con capacitación laboral para jóvenes y permitir una primera inserción al mundo laboral y dinamizar el mercado de capacitación. Otros son programas que actúan mediante capacitación y asesoría para formar pequeños negocios y llevarlos delante de manera exitosa.

La preocupación por el alto nivel de desempleo de los jóvenes y adultos es ampliamente compartida no solamente por nuestro país sino en toda América Latina y consideramos que el gobierno local en tanto su mandato como promotor del desarrollo económico local debe intervenir de manera efectiva.

6. Ciudad con limitado planeamiento estratégico

La planificación para el desarrollo de las ciudades es tarea de las Municipalidades y, por lo tanto, es responsabilidad del gobierno local que nuestras ciudades puedan cumplir de manera adecuada sus funciones centrales para el desarrollo económico de nuestras localidades y regiones.

Las experiencias exitosas en este terreno, tanto en el Perú como en otros países de América Latina, requieren de una voluntad política que impulse de manera consciente estos procesos.

Sin embargo, esta voluntad política para el desarrollo económico en ámbito local debe provenir de los propios actores locales, específicamente, del actor más representativo de los intereses colectivos: la Municipalidad. Por esto las experiencias más exitosas son aquellas lideradas y promovidas por los gobiernos locales, porque en los espacios locales las municipalidades son los actores principales en términos de voluntad política y representación de intereses de la población.

27

No existe una política municipal que sea facilitadora y promotora del desarrollo económico local, no necesariamente en calidad de actores directos en la creación de empresas o de empleo local, sino facilitando adecuadamente la iniciativa privada.

Asimismo, si bien por fin se ha cumplido el año pasado en tener listo el Plan de Desarrollo Concertado de Lima, no se observa una voluntad consciente de acciones planificadas para modificar no sólo procesos económicos, sino modificar también conductas, voluntades, valores y formas de comportamientos de las personas e instituciones lo cual resulta fundamental por que refuerza el capital social de la ciudad y sin este capital es imposible pensar el desarrollo económico, la gestión ambiental y la seguridad a largo plazo.

7. Tránsito y Transporte en Lima Metropolitana:

El problema del tránsito y el transporte público en Lima es uno de los más importantes en la consideración de la población limeña. Se identifican varias causas de la problemática presentada, entre ellas podemos mencionar, la deficiente infraestructura vial, el incremento de vehículos, el inadecuado sistema de control de tráfico, la mala señalización, la antigüedad del parque automotor, el sistema comisionista enganchador del transporte público que genera un sistema de explotación irracional de rutas, la informalidad de las empresas de transporte público que no asumen responsabilidades por las 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 mismo pasajeros y suelen ignorar reiteradamente la reglamentación de tránsito y la corrupción policial.

Asimismo, dicha situación motiva que se produzcan numerosos accidentes de tránsito, los cuales son provocados principalmente por el factor humano de conductores agresivos y muchos de ellos en estado de ebriedad y no solamente por fallas mecánicas de las unidades mayoritariamente antiguas y por la irresponsabilidad de los peatones. Se han reportado 50,974 accidentes de Tránsito, con un total de 23,704 personas afectadas entre heridos y fallecidos.

La solución al tema del tránsito ha sido principalmente incrementar las obras viales, anchando pistas, by pass 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"

Asimismo, 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.

La situación de Lima, comparativamente con otras ciudades no debería ser tan caótica, ya que tiene menos vehículos y más extensión, para nosotros el problema es la organización, la gestión del tráfico que debe beneficiar a toda la ciudad y no a unos pocos que pueden aprovechar de las debilidades del sistema.

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 que viene formulando y licitando en Gobierno Nacional para evitar superposiciones; pero además se requiere que el Metropolitano extienda su ruta 1 hasta Carabayllo y se piense en una segunda ruta desde el Centro hacia Ate, e incluso Huaycán y además la implementación del Metropolitano en la Vía Expresa sur, que debería llegar hasta las Avs. Miotta y Pastor Sevilla en SJM y VES respectivamente.

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 escolar, que permita concienciar 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).

En suma, defectos en la gestión del tránsito y el transporte provocan un deficiente control de tráfico, que unido al mal comportamiento de los conductores y de los peatones; provocan por una parte congestión vehicular y un índice de accidentalidad en Lima Metropolitana 25 veces más alto que el que registran ciudades de países desarrollados.

Para poder definir un planteamiento de solución es necesario definir primero el "nivel de vida" que queremos para la población, definir las políticas de inversión en infraestructuras, cual es el índice socio-económico del tiempo promedio óptimo que debe destinar la población, por persona, de su tiempo diario, viajando en las vías y en los transportes, en un área metropolitana de una ciudad con bajo nivel de motorización como Lima.

Si bien la pregunta luce aparentemente injusta, es real y apropiada, para definir, las metas de los programas y su reajuste periódico por el departamento de planificación de una ciudad.

30

Se trata de una demanda de viajes personales, que en Lima deberá considerar que el 75% de los utiliza el transporte público. Con seguridad la respuesta será: El sistema debe estar diseñado para que, en promedio, el total del tiempo acumulado diario por persona sea menor a una hora. Hoy ese tiempo está entre dos y tres horas, problema que significa que actualmente la población más deprimida económicamente tiene disminuida la posibilidad de utilizar mejor el tiempo del día. Esto no sólo es injusto, sino que afecta el desarrollo social y económico de la población y del país.

Para lograr una reducción en los tiempos de viaje en Lima, según la experiencia mundial para ciudades metropolitanas, no es suficiente que la infraestructura vial esté configurada por una red arterial

convencional que distribuya los viajes en vehículos automotores, a distancias urbanas medias y larga, mediante una red de vías expresas convencional, densa, de vías amplias y seguras, como era el caso del Paseo de la República, sino que además se tenga:

- a) Un sistema de gestión del tránsito que evalúe y monitoree el compartamiento del tránsito para establecer políticas y acciones preventivas para lograr un buen nivel de movilidad urbana.
- b) Un sistema de control automatizado del tránsito eficiente sobre toda la Red Vial y el mejoramiento de su iluminación;
- c) Que además se tenga un sistema de transporte público masivo de media capacidad también eficiente, que incorpore corredores de transporte masivo de mediana capacidad en ómnibus articulados en vías segregadas y de ómnibus modernos y cómodos en el resto de las arterias y vías colectoras, formando una red eficiente de transporte público;
- d) Que se tenga una red de Vías Expresas que permitan acortar el tiempo de los viajes en automóviles; y
- e) que obligatoriamente se construya una red de transporte rápido masivo de trenes metropolitanos de alta capacidad, automatización y seguridad.

Por eso el Plan Maestro de Transporte Lima – Callao elaborado por una misión del Japón, coordinado por la Secretaría Técnica Lima-Callao del MTC contiene el conjunto descrito de la oferta de transporte urbano, necesaria para una ciudad con una demanda de transporte creciente como Lima. Pero lo grave es que este programa está no sólo fuertemente atrasado en sus metas de los trenes metropolitanos, sino que por el proceso de densificación de los barrios que se tiene y el gran tamaño territorial de la población, se requiere construir más líneas de trenes, si se quiere cumplir el objetivo de que la población disminuya la meta del tiempo del día

destinado a viajar.

Es necesario establecer con claridad que llevar a cabo un programa de mejoramiento del transporte de Lima, no es una tarea financieramente imposible, sino todo lo contrario. Como todos sabemos, la operación de los transportes corresponde al sector empresarial privado y para decirlo con sencillez, es autofinanciable. El usuario que hoy recibe un servicio ineficiente conoce bien que gana beneficios en todo orden de cosas con un transporte eficiente. En esas circunstancias el crédito fluirá con facilidad hacia el sector dinamizado del transporte público.

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 ello de la señalización y control del tránsito y de la circulación peatonal, etc, vienen creando un ambiente urbano con alto riesgo que se traduce en niveles altísimos de inseguridad vial. Estos factores todos ellos que convergen a lo excesivamente ineficiente y costoso que es el transporte en Lima que se traduce en externalidades que están gravando el proceso de desarrollo de la metrópoli y por su gran influencia, de todo el país.

Esa misma y grave situación, se constituye en la base de la solución financiera y económica a tales problemas. El programa de mejorar el transporte, es reconocido por todos, puede constituirse en un proyecto con una alta rentabilidad social en su relación costo-beneficio; y habrá muchas fuentes de recursos interesados en ayudar en la financiación de las obras y de los equipamientos requeridos.

El programa de mejoramiento de los principales ejes de la infraestructura de transporte identifica los siguientes proyectos de

complementación y mejoramiento de los siguientes Ejes principales: la Costa Verde, Universitaria, Javier Prado-La Marina, Autopista Lima-R.Palma, Paseo de la República hasta la Av. Miota, Venezuela-Arica-P.Colón-Grau-N.Ayllón-Haya de la Torre, Malecón del Rimac en ambas márgenes del Río entre Lima y el Callao, el empalme de la Av. Tacna con San Juan de Lurigancho; y Panamá-Marsano-Pachacutec.

8. Lima contaminada y con sed.

El suministro de agua potable será el principal problema que enfrentará la humanidad en un futuro no muy lejano. Hay que tomar en cuenta que, tanto Lima como Trujillo, la primera y tercera ciudad más poblada del Perú, están ubicadas en zonas desérticas de la costa.

Un millón de habitantes de Lima carece de abastecimiento de agua potable ya que la población ha venido coupando el espacio urbano a una velocidad mucho mayor de la que la empresa prestadora e Servicios – SEDAPAL – ha incrementado su oferta, principalmente por falta de voluntad política y /o entrampamientos burocráticos a nivel del gobierno central para viabilizar una inversión de 5 mil millones de soles que se calcula es el costo de la ampliación de la captación, ampliación de redes para sectores no atendidos y rehabilitación de redes que cuentan con 40 o 50 años de antigüedad.

De otra parte un estudio de la Organización Mundial de la Salud, recientemente difundido por el diario El Comercio, revela que en el caso de Lima la contaminación por partículas de polvo es catastrófica. En el caso de la medición de partículas contaminantes, el PM2.5 -las más pequeñas y más perjudiciales ya que pueden penetrar directamente en los pulmones- que son consideradas las más peligrosas y por tanto son el mejor indicador de los riesgos para la salud de la contaminación ambiental., alcanza un nivel de 38

microgramos de PM 2,5 por metro cúbico, cuando lo aceptado como seguro es solamente 10. Pero lo peor es que las concentraciones en los distritos más alejados del mar llega a 58 microgramos de PM2,5 por metro cúbico en Lima Norte. Cosa similar pasa con las partículas de PM10, lo que ha llevado a la OMS a considerar a Lima como la ciudad más contaminada de Latinoamérica.

Asimismo, la ciudad capital enfrenta un marcado déficit de áreas verdes, presentando una densidad de 1.7 m² de áreas verdes por poblador cuando la Organización Mundial de la Salud establece como referencia un promedio de 9 a 11 m² por habitante. Ello denota que no se ha llevado adelante una adecuada política ambiental por parte de las diversas administraciones municipales.

Las consecuencias de no contar con una política de gestión ambiental las padecemos todos los pobladores de la ciudad, los cuales tenemos que respirar un aire con elevados niveles de contaminación, no solamente por la falta de las áreas verdes requeridas, sino también por la situación del parque automotor, el cual ha sido descuidado irresponsablemente, configurando en la actualidad un parque automotor básicamente antiguo, altamente contaminante, que provoca un promedio de 6,000 víctimas por una contaminación que supera los límites permitidos.

Se presenta a la vez una problemática latente del sostenimiento de las áreas verdes por la evidente limitación en la disponibilidad de agua, es decir la escasez de agua, asociado a una descontrolada expansión urbana lleva a plantear alternativas para su tratamiento.

El 80% de los residuos sólidos de Lima es recolectado, pero se estima que el 85% de ésta va a parar a lugares inadecuados, lo que se conoce comúnmente como botaderos. La provincia de Lima cuenta

con 2 rellenos sanitarios y 19 botaderos, mientras se generan aproximadamente 4,000 tm/día de residuos sólidos.

9. Lima, una ciudad desfinanciada

El presupuesto anual total de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) para el año 2014 es de S/.1,153 millones de nuevos soles. Entre los principales ingresos de la MML se registran los provenientes del Fondo de Compensación Municipal, de los Impuestos Municipales (de Alcabala, al Patrimonio Vehicular, A los Juegos de Maquinas Tragamonedas, Impuesto Predial); de otros Recursos Directamente Recaudados (Peaje, Arbitrios Municipales, Multas por Infracciones al Reglamento de Transportes, Multas por Infracciones al Reglamento de Tránsito, Tasas por Procedimientos del TUPA, entre otros).

Este presupuesto resulta sumamente escaso, teniendo en cuenta las múltiples necesidades de infraestructura y atención social que demanda la ciudad y representa uno de los más bajos de América Latina, teniendo en cuenta que ciudades como Buenos Aires o Bogotá decuplican esta cifra. Pero además los ingresos que han venido recibiendo la MML por concepto de peajes y servían para el mantenimiento vial han ido a para al pago de concesiones viales gestionadas por las dos últimas gestiones que si bien son ciertamente importantes no resuelven el problema del tránsito en la ciudad.

Asimismo, los ingresos de Lima con casi 9 millones de habitantes son proporcionalmente menores que de otras regiones como Cuzco (1,588 millones) La Libertad (1,335 millones) o Piura (1,275 millones) la cuales con menor población reciben ingresos similares de parte del gobierno central. La descentralización fiscal es un tema pendiente en la Agenda de Descentralización encarada por el Perú.

10. Lima Gobierno Regional.

Se debe tener en cuenta que de acuerdo al Artículo 33º de la Ley de Bases de la Descentralización – Ley N° 27783, se establece un Régimen especial para la provincia de Lima Metropolitana, indicando que en el ámbito de la provincia de Lima, las competencias y funciones reconocidas al gobierno regional, son transferidas a la Municipalidad Metropolitana de Lima. Asimismo, la ejecución de obras de inversión en infraestructura estará a cargo de dicha Municipalidad o de las municipalidades distritales respectivas, previo convenio con el sector correspondiente.

Se deberá evaluar los aspectos aún pendientes que lleven a desarrollar en forma efectiva el Proceso de Descentralización, lo cual ha de permitir contar con una mayor autonomía y capacidad de manejo de los recursos.

Asimismo, es necesario considerar los beneficios de la participación del sector privado en el desarrollo e implementación de programas y proyectos requeridos por el municipio capitalino, los cuales –dadas las carencias y dificultades del financiamiento público- pueden ser financiados en parte por dicho sector, lo cual ha de permitir a Lima Metropolitana contar con las obras requeridas en menor tiempo.

Debemos considerar también que la búsqueda de fuentes adicionales de financiamiento ha de permitir no sobrecargar a los contribuyentes de Lima Metropolitana, los cuales han venido cubriendo las necesidades de recursos económicos para el desarrollo de las actividades programadas. Dicha situación ha de posibilitar una disminución de la presión tributaria en los contribuyentes de Lima, facilitando el desarrollo y reinversión de los agentes económicos de la ciudad, mejorando las condiciones para un crecimiento sostenido.

11. Apatía y desconfianza de los ciudadanos sobre el desarrollo de la gestión municipal.

La gran crítica que se hace a las autoridades y funcionarios, en realidad a la administración pública en general, es que adoptan las decisiones más importantes a puerta cerrada, corrupción y/o falta de transparencia en los procesos de contratación de personal genera falta de confianza del público creando la sensación de que ejercen sus cargos de espaldas al ciudadano, perdiendo con ello la autoridad, legitimidad y respeto del propio ciudadano que los eligió.

Por otra parte, la insatisfacción y desconfianza que provoca el funcionamiento de las municipalidades en el país, está asociada a su falta de eficacia para responder a las necesidades de su comunidad, existe una pérdida de confianza de la ciudadanía hacia sus alcaldes no encontrar cumplidas sus demandas.

La mayoría de las instituciones públicas y sus organizaciones corresponden a modelos del siglo pasado, por lo cual observamos como que caen en la obsolescencia por no adecuarse para enfrentar los cambios de este tiempo y satisfacer la creciente y cambiante demanda de su comunidad. Esto en realidad demuestra que no existió una adecuada proyección y planificación para el futuro, y por dicha razón aún siguen repitiendo las mismas conductas de las décadas pasadas como el verticalismo, la burocracia, el trabajo descoordinado, falta de manejo adecuado de la información, etc. que las vuelven ineficaces ante a las exigencias del mundo moderno.

No existe una real planificación para el rediseño de la institución pública –municipalidad- con enfoques modernos y tecnología en todos sus niveles, aun cuando es sumamente necesario su modernización y mejora de las capacidades de los trabajadores para el fomento de

una cultura de modernidad y bienestar social a través de los servicios que se brindan a la comunidad.

No existe una vinculación con las organizaciones privadas, para involucrarlas en la solución de los problemas públicos y sociales.

Por otra parte, si bien se ha avanzado en incorporar la tecnología de información y comunicación con Internet, intranet, su uso es todavía insuficiente.

En la medida que los gobiernos locales manejan recursos públicos, que son de todos los ciudadanos, está la necesidad de rendir cuentas periódicamente y de establecer controles internos de gestión como también han de estar abiertos al público, sin embargo, estos mecanismos de control en la actualidad son ineficientes o mal empleados lo cual impide que se realice un verdadero control o fiscalización de la actividad municipal y que por supuesto, el ciudadano no pueda acceder a la información relevante, veraz y entendible acerca de la gestión municipal, distanciándolo o manteniéndolo ajeno a una actividad o gestión de la cual debería ser partícipe.

38

12. Falta de regulación y ordenamiento del comercio ambulatorio.

El Gobierno Local tiene una responsabilidad importante con respecto al reordenamiento del comercio ambulatorio, por lo que es necesario establecer mecanismos de formalización y de desarrollo empresarial a fin 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.

Entre la serie de problemas que impide la formalización de comercio ambulatorio, encontramos las siguientes:

- En la mayoría de municipalidades no existe un marco normativo favorable para la formalización del comercio ambulatorio desde una visión de desarrollo económico; por el contrario, existen trabas burocráticas, comisiones técnicas improductivas, manejo político de la situación de pobreza del comerciante, entre otros temas.
- Limitado manejo empresarial en las actividades económicas de comerciantes, por las escasas oportunidades de capacitación y asistencia técnicas, que dan lugar a actividades de sobrevivencia y no de emprendimiento competitivo.
- Limitado acceso al financiamiento para la adquisición de galerías y/o mercados, a través del crédito individual o asociativo.
- La organización o asociaciones de comerciantes no parte del principio de la asociatividad empresarial, sino más bien, parte de un tema político a fin de defender un derecho al trabajo y uso de la vía pública. Este criterio ocasiona un bajo nivel de compromiso del comerciante para formalizarse. Téngase presente que la legislación ampara el derecho al trabajo, mas no la ocupación de vía pública.
- La existencia de vecinos inescrupulosos que vende y/o alquilan sus retiros municipales o las veredas publicas frente a sus vivienda para la instalación de comerciantes informales.

Estas circunstancias tienen efectos directos en la calidad de vida de la población, inclusive la del propio comerciante que realizan actividades en la vía pública, tales como:

- Congestionamiento del tránsito vehicular, ocasionando caos en la vía pública y malestar por parte de los vecinos.
- Obstrucción de los accesos a los establecimientos comerciales allí ubicados, incluyendo los mercados.
- Competencia desleal al desarrollo de comercio formal y no pago de los tributos correspondientes a la municipalidad (sobre todo de arbitrios) y al gobierno central (IGV).
- Grandes problemas de insalubridad y limpieza (interna y externa).
- Precarias condiciones de trabajo, falta de infraestructura adecuada que los hace vulnerables a cualquier accidente (incendios, sismos, etc.).
- Instalaciones eléctricas clandestinas que ponen en riesgo la seguridad.
- Tugurización y hacinamiento de las actividades comerciales que dan lugar a condiciones inseguras de defensa civil.
- Altos niveles de inseguridad y delincuencia aprovechando el caos desorden urbano

Esta limitada visión de desarrollo económico local de las autoridades municipales viene impidiendo liberar el potencial de los activos de las actividades comerciales informales.

Hasta ahora, las municipalidades han venido estableciendo mecanismos de reubicación y reordenamiento del comercio informal mediante formas coercitivas, sin ninguna visión integral, de corto, mediano y largo plazo.

De esta manera observamos que a la fecha no se han generado las condiciones favorables para la formalización comercio a través de una visión de desarrollo económico de mediano y largo plazo.

No se ha hecho una promoción de los espacios disponibles para el ejercicio del comercio formal a través de la inversión privada, consolidando los diversos conglomerados comerciales y de servicios existentes.

Se necesita establecer un marco legal que permita impulsar un programa de formalización que implique el desarrollo de capacidades técnica – empresarial en aquellos comerciantes que demuestre el compromiso de formalizarse a corto y mediano plazo, para finalmente facilitar la mejora de las condiciones laborales y empresariales del comercio ambulatorio, sobre todo en la promoción al emprendimiento económico de las mujeres, considerando que aproximadamente el 80% de los comerciantes informales son mujeres. (Fuente: Empeñe Perú).

Finalmente, es menester el desarrollo e implementación de talleres de sensibilización en temas de higiene, salubridad, limpieza, instalaciones eléctricas seguras y competitividad en el desarrollo económico local con visión de futuro que coadyuven a las labores de reordenamiento de este tipo de comercio, en beneficio tanto de los propios comerciantes-empresarios como de toda la comunidad.

III. VISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANA

La Visión de Desarrollo es el objetivo supremo que aspiramos lograr en la metrópoli y la apuesta que debe orientar el desarrollo de Lima Metropolitana y dirigirla a lo largo de un periodo, 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 definida en el Plan de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana al 2025, aprobado el año pasado por el Comncejo Metroplitamo es la siguiente:

LIMA AL 2025

Lima 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.

42

No obstante que esta es la Visión de rige los destinos de la ciudad, nos parece que para efectos de nuestro Plan de Gobierno puede ser ampliada con el siguiente enunciado:

I. Lima ciudad integrada, moderna, competitiva y participativa. Es una metrópoli que ha desarrollado y ejecutando políticas eficientes para reducir la inseguridad ciudadana y lograr un sistema de transporte público y privado con mayor eficiencia.

II. Es una ciudad que brinda a sus habitantes una cobertura

eficiente y oportuna de servicios de salud, educativos y culturales de calidad. Con una orientación a atender a los más vulnerables y a las mujeres y los jóvenes para crear una ciudad con identidad y valores.

- I. Además promueve y ejecuta 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.**
- V. También es una ciudad en la que se enfrenta la contaminación con medidas de conservación y protección ambiental innovadoras y se incrementa la cobertura vegetal para minimizar los efectos ambientales negativos, así como es una ciudad preparada para enfrentar los potenciales desastres naturales.**
- V. Con un ambiente propicio para el desarrollo económico articulado con los mercados del Pacífico, mediante la promoción de la inversión, las asociaciones Público-Privadas, las actividades de los emprendedores y profesionales.**
- I. Hacer también de Lima 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 Desarrollo que planteamos para la Municipalidad Metropolitana de Lima, pone énfasis, determina rutas y define las apuestas a seguir en los próximos años por la ciudad y la propia Municipalidad Metropolitana, así como se encuentra alineada con el Plan Bicentenario.

La Visión, también, señala una serie de apuestas que representan oportunidades para las diferentes comunidades distritales y gobiernos municipales, que tienen que ser aprovechadas dependiendo de los recursos, potencialidades y apuestas particulares que cada distrito posea y defina.

IV. PROPUESTA DE DESARROLLO

4.1 ORIENTACIONES GENERALES

Como es posible observar esta Visión u Objetivo Central, encierra la definición de las distintas ideas fuerza que expresa los contenidos centrales de lo que definiremos como las Líneas Estratégicas. Estas constituyen los temas críticos por los cuales Lima Metropolitana tiene que transitar para pasar de la situación actual a la propuesta en la Visión. En ese sentido las orientaciones generales de las propuestas son:

- ➔ 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.
- ➔ Organizar el territorio de forma armónica con la necesidad de un desarrollo planificado

- Contribuir decisivamente en la mejora de la calidad de vida en los aspectos de la salud, educación, transporte, cultura y medio ambiente.
- Impulsar la competitividad y el desarrollo económico.
- Posicionar a Lima como ciudad líder de la costa del Pacífico.
- Desarrollar un buen gobierno con transparencia y veeduría ciudadana.
- Mejorar la captación de recursos para la realización de nuevos proyectos de inversión.
- Mejorar las capacidades técnicas y profesionales de la institución Municipal

Debemos señalar que estas orientaciones son transversales a los diferentes aspectos del quehacer municipal y regional, es decir que están presentes en cada uno de los temas importantes de la gestión. Identificadas nuestras orientaciones generales se ha procedido a establecer una relación con las funciones exclusivas y compartidas del Gobierno Metropolitano señaladas en la Ley Orgánica y las dimensiones del desarrollo, a fin de establecer políticas públicas, programas y proyectos que luego presentamos ordenadamente por cada una de las dimensiones del desarrollo.

45

4.2 PROPUESTAS POR DIMENSIONES:

Para ordenar las propuestas de gobierno nos basamos en el enfoque del Desarrollo Humano Sostenible, que considera que la realidad podemos tratarla a partir de cuatro dimensiones que son:

- DIMENSIÓN SOCIAL Y CULTURAL
- DIMENSIÓN ECONÓMICA
- DIMENSIÓN TERRITORIAL Y AMBIENTAL
- DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Los contenidos y/o temas de cada dimensión son los siguientes:

DIMENSIÓN SOCIAL Y CULTURAL	Educación, Cultura, Salud, Alimentación, Protección de la infancia y la adolescencia, Deportes, Seguridad ciudadana, Apoyo a la población vulnerable, Bienestar y Equidad social, de Género y Generación (juventud).
DIMENSIÓN ECONÓMICA	Empleo, Industria, Producción, Turismo, Comercio e industria, Micro y Pequeña Empresa.
DIMENSIÓN TERRITORIAL AMBIENTAL	Contaminación en general, Ecología, conservación de la biodiversidad, Áreas Verdes, Limpieza Pública, Zonas ecológicas. Desarrollo Urbano, Vivienda, Usos del suelo, Vías y Transportes, Desarrollo rural.
DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	Modernización Municipal, tributación, Participación, Organizaciones Sociales. Ciudadanía; Valores ciudadanos; Democracia local. Lucha contra la corrupción. Vigilancia Ciudadana.

46

Las propuestas de trabajo señaladas más adelante están concordadas con las funciones y atribuciones que la normatividad señala para el gobierno metropolitano.

a. DIMENSIÓN SOCIAL

Educación

La problemática educativa en Lima es compleja y se encuentra en situación crítica. Los indicadores de deserción escolar y los resultados de las pruebas de evaluación censal (PISA) a nivel de la escuela

pública (y privada) así lo demuestran, la situación actual nos muestra un déficit en calidad de la infraestructura escolar, un profesorado desmotivado y poco atendido y programas curriculares que no favorecen una educación de calidad que genere capacidades, actitudes y competencias para la vida.

Consideramos que la misión de la MML en este ámbito es la de promover una educación de calidad, integral, moderna y participativa para el desarrollo del capital humano a través del fortalecimiento de la escuela pública, con docentes capacitados y motivados, con programas adecuados a la realidad que fomente tanto el conocimiento, la investigación, así como una cultura de valores a través de la intervención del gobierno metropolitano y la participación la ciudadanía e instituciones públicas y privadas.

En ese sentido consideramos necesario plantear como políticas públicas, programas y proyectos de alcance metropolitano los siguientes:

- Asumir, como Gobierno Regional, la conducción de la educación en Lima Metropolitana de acuerdo a ley.
- Formulación del Proyecto Educativo Regional Metropolitano en base a los lineamientos del Proyecto Educativo Nacional.
- Desarrollar Programas de Capacitación constante a docentes de Lima Metropolitana y mejora de la infraestructura escolar.
- Disminuir drásticamente el porcentaje de deserción escolar alcanzando niveles de ciudades desarrolladas
- Consolidación del aprendizaje en lecto-escritura y matemática en las Instituciones Educativas.
- Impulso de programas de desayunos escolares y campañas de salud, prevención y nutrición en la población de menores recursos.

- Establecimiento de servicios de salud, nutrición y estimulación temprana en los centros de educación inicial.
- Establecer criterios de certificación de la calidad educativa para las IIEE públicas y privadas.
- Promover, alentar y apoyar el uso de las tecnologías de la información, en los procesos de educación en todas las modalidades y niveles del sistema educativo.
- Estimular a los mejores estudiantes y docentes de la escuela pública, como forma de compensar sus esfuerzos.
- Establecer el Fondo del Libro Metropolitano y promover la lectura en todos los espacios.
- Establecer una política de fomento de los deportes a partir del deporte escolar en todas las disciplinas.
- Articular con el IPD y las municipalidades, metropolitana y distritales, la descentralización deportiva con escuelas especializadas por zonas de la ciudad y establecimiento de escuelas deportivas con la coordinación de las federaciones deportivas.
- Facilita la conectividad mediante la implementación de zonas de wi-fi libre en parques públicos

48

Salud Pública.

La promoción y la protección de la salud requieren esfuerzos muy concretos en el caso de Lima, porque para una realización del capital humano se necesita poner gran atención a la salud y a sus determinantes sociales. Así, entendiendo la salud no como la ausencia de la enfermedad sino como un estado de bienestar, es importante plantearse, en primer término, la salud preventiva que se realiza desde la promoción de la salud y la buena alimentación. En ese sentido, se quiere priorizar los aspectos preventivos de la salud; y por tanto se propone actuar en lo que minimice los factores sociales que condicionan la salud.

Pero por otra parte, es necesario tomar medidas en cuanto a la atención médica y sanitaria, que implica mejorar la capacidad resolutoria de los centros de salud y dimensionarlos de acuerdo a la población objetivo de su radio de acción a fin de que la población tenga atención adecuada con criterios de oportunidad, calidad y calidez.

En ese sentido nuestro objetivo es el de atender la salud integral de las personas para elevar su calidad de vida, mediante la cultura de prevención, la nutrición adecuada, el mejoramiento de la calidad sanitaria; así como también mejorar la calidad de la atención médica poniéndola al alcance de todos. Las políticas, programas y proyectos planteados son los siguientes:

- Formular, de acuerdo a Ley, el Plan Provincial de Salud, de forma concertada y con enfoque de promoción de la salud.
- Promover la implementación de Municipios y Comunidades saludables, de acuerdo con los preceptos de la OMS y de la carta de Ottawa.
- Gestionar la transferencia de las Direcciones de Salud de Lima, al ámbito del gobierno metropolitano, creando la Dirección Metropolitana de salud que integre a las DISAs.
- Potenciar los servicios de salud brindados por los actuales Hospitales de la Solidaridad.
- Desarrollar un proceso de transferencia ordenada y adecuada de los establecimientos de salud de grado I a los gobiernos distritales.
- Programa de seguro de salud municipal en Lima Metropolitana.
- Articular la atención de los establecimientos de salud de MINSA y SISOL.
- Mejora, rehabilitación e implementación con tecnología de punta a hospitales, centros de salud y postas médicas.

- Implementación de los policlínicos distritales a fin de descongestionar los hospitales públicos y reducir los desplazamientos de los pacientes.
- Creación del sistema de Médicos del Barrio, en las zonas populares en coordinación con las Municipalidades Distritales.
- Realización de campañas preventivas-procionales para reducir la incidencia de IRAs (infecciones respiratorias agudas) y EDAs (enfermedades diarreicas agudas) que son las de mayor impacto en la población infantil.
- Implementación del Programa Municipal de Atención al Drogodependiente, con clínicas de día, en los distritos de mayor prevalencia del uso y consumo de drogas.

Cultura y turismo

La principal aspiración es la de hacer de la cultura un factor distintivo de la ciudad, con y para los ciudadanos. Esto implica establecer criterios de excelencia tanto en la oferta como en la promoción de la cultura para ser replicados en los diferentes distritos. Asimismo, en lo referido al patrimonio cultural, consideramos necesario establecer políticas para poner en valor el patrimonio monumental y revalorar tradiciones, valores y los necesarios mecanismos para su sostenibilidad como es la conciencia ciudadana y la identidad local. No obstante consideramos que siendo Lima un crisol de culturas y manifestaciones, esta puesta en valor pasa por ser inclusivos con todas las manifestaciones culturales

Por otra parte consideramos la necesidad de promover y gestionar la cultura de forma participativa y en corresponsabilidad entre la autoridad política, la ciudadanía y las instituciones, como forma de asociación público-privada. Un último elemento es el referente a la promoción de la creatividad y el talento dentro de una óptica de que

esto debe servir para la formación del capital humano, necesario para el desarrollo sostenible de la metrópoli.

En cuanto al turismo la metrópoli tiene una serie de atractivos turísticos no del todo explotados tanto para el visitante nacional como para el extranjero, las que se requiere revalorarlas y adecuarlas para incorporarlas a la oferta turística metropolitana.

Entre las acciones propuestas están las siguientes:

- Fomento a la conformación de polos culturales en las diferentes áreas de la ciudad (Norte, Sur, Este).
- Fortalecimiento de la imagen cultural y turística del Centro Histórico, mediante la puesta en valor de diferentes monumentos y espacios históricos.
- Implementación del Proyecto Lima Milenaria, de rescate y puesta en valor de la historia de la ciudad.
- Formación de gestores culturales para profesionalizar el trabajo cultural de las Municipalidades distritales.
- Creación de la red metropolitana de gestores culturales.
- Formular el Plan Estratégico de Cultura Metropolitana, de manera concertada con los gestores y operadores culturales, de acuerdo con la Agenda 21 de la Cultura.
- Conservación y puesta en valor del patrimonio histórico – cultural en asociación público-privada.
- Establecer un Plan concertado de desarrollo turístico, de acuerdo con los lineamientos del PENTUR.
- Establecer, junto con el ministerio encargado, criterios de certificación de calidad de los establecimientos turísticos.
- Sensibilizar a la población en cuanto a importancia del turismo para la ciudad.

Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos (Defensa Civil)

La problemática de Lima Metropolitana, señala que la seguridad ciudadana es una de los mayores obstáculos para el desarrollo de muchas actividades. El clima de inseguridad, debe ser transformado de debilidad en fortaleza, a fin de que permita mayores actividades, ingreso de inversiones y un hábitat mejor para la población; en ese sentido nuestro objetivo consiste en fortalecer las acciones de Seguridad Ciudadana para incrementar los niveles de seguridad a través del desarrollo de mejores estrategias de control, la coordinación interinstitucional y la participación ciudadana.

Proponemos un nuevo modelo de Gestión Integral y Sostenible de los Riesgos de Seguridad sustentado en dos pilares fundamentales, que son: las PERSONAS y la TECNOLOGIA. Nuestro modelo considera alcanzar altos niveles de seguridad ciudadana a través de una Gestión Integral y Sostenida del Riesgo basado en Cinco Fases Cíclicas:

1. Monitoreo y Evaluación de Riesgos Permanente
2. Diseño de Solución Integral
3. Planeamiento y Presupuesto
4. Implementación de la Solución y
5. Gestión Sostenible de los Riesgos de Seguridad

Las políticas, programas y actividades planteadas son:

- ➔ Políticas públicas de reducción de los factores condicionantes de la violencia e inseguridad.
- ➔ Incremento del presupuesto de la MML en seguridad ciudadana incorporando, adicionalmente al gasto realizado de serenazgo, el 20% del total del Foncomun para efectos de equipamiento y

ampliación de los servicios de seguridad tanto para la PNP como para el Serenazgo.

- Establecimiento del centro Metropolitano de entrenamiento de Serenazgo.
- Incremento de equipos de tele-vigilancia (cámara fijas y móviles) y su articulación interdistrital.
- Reglamentación, por ordenanza, de las características, funciones, protocolos de actuación de los cuerpos de Serenazgo distritales.
- Articulación de esfuerzos entre la Municipalidad, la PNP y el Ministerio público, para garantizar la seguridad ciudadana.
- Gestión ante el gobierno central para el incremento de efectivos policiales en patrullaje y su redistribución en las comisarias de Lima.
- Diseño de políticas públicas de seguridad y convivencia, en base a la elaboración del mapeo del delito metropolitano.
- Gestión ante el gobierno central y el Poder Judicial para la implementación de juzgados de tránsito.
- Erradicación, con la PNP, de las oznas tomadas por el consumo de drogas.
- Política de Cero tolerancia a la microcomercialización de drogas.
- Programas para la disminución del consumo de drogas, vandalismo e inclusión social de la población en riesgo y ex infractores de la ley.
- Alcanzar una plena recuperación y ocupación ciudadana, de los espacios públicos urbanos como son las calles, plazas, avenidas, evitando la captura de dichos espacios, por actividades que producen condiciones de caos, en el que crece la inseguridad y la delincuencia.
- Promover y gestionar ante el Congreso de la República, un sistema de judicial rápido y eficiente, que sancione las faltas y a los delitos menores.

- Establecer un sistema de rondas vecinales y juveniles para la prevención de actos antisociales.
- Promover la cultura ciudadana de la seguridad, para desarrollar acciones de prevención y denuncia de los delitos, con el fin de luchar contra la impunidad; y para que las fuerzas de orden cuenten con la información necesaria para hacer frente a la delincuencia.
- Establecer alianzas estratégicas de cooperación con las empresas privadas de seguridad.
- Puesta en marcha de un plan que reduzca la inseguridad vial en las calles de Lima.
- Política de tolerancia Cero con los conductores violentos en las vías.
- Reglamentar la inclusión del enfoque de riesgos en las acciones municipales a nivel metropolitano.
- Implantación del Programa Integral de Defensa Civil, Cultura de Prevención y Gestión ante Desastres.
- Establecimiento del sistema de alerta temprana para casos de tsunamis.
- Fortalecimiento de capacidades técnicas y logísticas del Sistema Metropolitano de Defensa Civil.
- Establecimiento de una red de gestores comunitarios en Defensa Civil y seguridad ciudadana con la participación de las municipalidades distritales.
- Repotenciación del Cuerpo de Bomberos Voluntarios y constitución de nuevas Compañías en los sectores periféricos de la Ciudad.

Inclusión y equidad.

La realidad metropolitana nos presenta la existencia de inequidades y marginación hacia algunos grupos o segmentos de la población, sobre todo a la población en situación vulnerable, que es la que más sufre las consecuencias de la pobreza. Un enfoque inclusivo lleva a plantear este objetivo, que tiene como horizonte buscar reducir las brechas e inequidades para con estos segmentos, los cuales son poco atendidos y promover el desarrollo de oportunidades mediante la generación de condiciones de equidad. Las políticas y acciones para este tema son:

- ➔ Fomentar la igualdad ante la ley, iguales oportunidades de empleo y formación, garantizar la equidad de género y eliminar todo tipo de discriminación en la ciudadanía.
- ➔ Establecimiento de políticas y programas descentralizados de atención a grupos vulnerables o con discapacidad, enmarcada en los principios de equidad y justicia, participación social, descentralización y autonomía.
- ➔ Incremento de los centros de atención y refugio a mujeres maltratadas.
- ➔ Promover y gestionar ante el gobierno central, el mejoramiento de los programas sociales con participación de las organizaciones de base.
- ➔ Creación del Programa Metropolitano de Apoyo Integral al Adulto Mayor, con atenciones y servicios médicos y actividades orientadas, para favorecer su autoestima, autonomía y autovalencia.
- ➔ Formular el Plan Metropolitano de la Juventud de acuerdo con la normatividad vigente.
- ➔ Realización de los cabildos juveniles descentralizados como forma de expresión y opinión del sector joven de la población.

- Creación de la Casa de la Juventud de Lima Metropolitana, para la recreación y el deporte, además de impartirse cursos técnicos y especializados.
- Promover la inclusión y la equidad de género a través de la formulación del Plan Metropolitano de Igualdad de Oportunidades.
- Mejorar la calidad de los programas de desarrollo, integración y asistencia social del adulto mayor, los jóvenes, discapacitados, niños y adolescentes y mujeres.
- Propiciar el respeto a profesar y divulgar alguna fe o creencia individual y/o colectiva; asimismo de eliminar toda forma de intolerancia y discriminación fundada en la religión o las doctrinas religiosas, asegurando la igualdad de todas las iglesias y credos.
- Fortalecer la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima (SBPL) con participación del sector privado.
- Repotenciar los establecimientos benéficos de la SBPL para su plena utilización con calidad de atención.

b. DIMENSIÓN ECONÓMICA

Emprendimientos

Partimos de entendido que la microempresa permite el crecimiento económico de muchas familias; y también es una forma de minimizar el desempleo. Por ambas partes, y debido a que el ingreso de la inversión privada externa viene dirigida a actividades que consideran poca mano de obra o muy tecnificada, se estima que la promoción de las Mypes, es una opción para reducir el desempleo; pero que si se consorcian en cadenas productivas, es posible generar actividades sostenibles. Por ello nuestro objetivo será promover el desarrollo económico local mediante la micro, pequeña y mediana empresa con una cultura de Emprendedores, con el fin de mejorar la competitividad y el pleno empleo. Para ello consideramos reforzar

capacidades productivas, facilitar el acceso a la información, asociatividad y establecer instrumentos para facilitar la accesibilidad al mercado. Las acciones de esta temática son:

- Gestión municipal impulsora de programas y proyectos para la generación de empleos, micro y pequeña empresa.
- Políticas y programas de promoción de nuevos emprendimientos empresariales.
- Formular el Plan Metropolitano de Competitividad.
- Creación del Programa "Lima Exportadora"
- Creación de programas para la capacitación técnica y en emprendimientos a jóvenes y alumnos en los centros educativos.
- Generar incentivos municipales, para la creación de nuevos negocios productivos.
- Fomentar el asociacionismo entre pequeños productores, para establecer cadenas productivas.
- Promover la organización, formalización y asociatividad de los sectores productivos, comerciales y de servicios privados, para ampliar la oferta y calidad de los bienes y servicios en la provincia.
- Promover la habilitación de nuevas zonas de expansión urbana para la implementación de nuevas zonas industriales
- Concertar con las entidades educativas y tecnológicas, el apoyo a los empresarios, en actividades de investigación y desarrollo.

57

Empleo.

La situación de desempleo y subempleo en la metrópoli justifica una intervención del gobierno metropolitano en el sentido de promover la empleabilidad las políticas al respecto son las siguientes:

- Creación de Programas de inserción laboral a la población desempleada de Lima Metropolitana.
- Regulación y ordenamiento del comercio ambulatorio, con un proceso de empadronamiento y emisión de licencias.

Comercio y servicios

En este tema se trata de potenciar la diversidad de actividades, dentro de una lógica de mejoramiento de la competitividad y la calidad. En ese sentido es necesario promover la puesta en valor de las áreas comerciales y productivas, el fortalecimiento de las unidades empresariales, la creación de una cultura del trabajo y la generación de un nivel de calidad óptima para el consumidor. Las acciones planteadas son las siguientes:

- Recuperación de espacios públicos y promover los espacios disponibles para el ejercicio del comercio formal, través de la inversión privada.
- Establecer un marco legal que permita impulsar un programa de formalización que implique el desarrollo de capacidades técnica – empresarial.
- Promover un programa de modernización de mercados de abastos para una mejor atención al público y elevar la competitividad de los comerciantes.
- Promover programas de auto ahorro de comerciantes, a fin de promover fondos intangibles para que sirvan como garantía de proyectos de formalización.
- Formalización integral del transporte público.
- Desarrollar programas de difusión y educación a los operadores comerciales y de servicios, para generar una oferta saludable y de calidad a los consumidores.

- Promover la organización y las campañas de información, protección y defensa del consumidor.
- Desarrollar mecanismos de certificación de la calidad de los bienes y servicios ofrecidos.
- Promover la transferencia de los mercados de abastos municipales a sus conductores, de acuerdo con la legislación vigente.
- Desarrollar un programa de puesta en valor de nuevas áreas industriales y comerciales en Lima Metropolitana, a fin de atraer un comercio y servicio de alta calidad.

c. DIMENSIÓN TERRITORIAL AMBIENTAL

Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

El crecimiento de la Metrópoli ha rebasado hace mucho tiempo las previsiones más optimistas. Esto ha creado una situación de desorden en los usos del suelo, donde se aprecian pocos espacios que soportan excesiva carga, mientras que gran parte de la ciudad es sólo utilizada como zonas de descanso. Este desbalance de actividades genera caos urbano. a esto hay que agregar el crecimiento desordenado, en áreas de peligro y vulnerabilidad, con dotación de servicios reducida lo que caldea un clima de conflictividad social y reduce la competitividad de la población. Por ello consideramos necesario Promover el mejoramiento y ordenamiento urbano a través de la puesta en valor de espacios públicos, generación de nuevas centralidades, el ordenamiento de las actividades residenciales y productivas, el ordenamiento vial y el control urbano. Los temas a tratar son los siguientes:

- Actualizar y/o reformular el Plan Metropolitano para un ordenamiento del territorio y compatibilizar los usos del espacio, a

fin de alcanzar armonía, equilibrio, integración y cohesión entre las distintas zonas, permitiendo el desarrollo integral de los ciudadanos.

- Definir Políticas Públicas que orienten la determinación de los niveles de densificación urbana en la ciudad a fin de mejorar la calidad en la inversión en vivienda sin que afecte la dotación de los servicios, los otros usos del suelo o a otros usuarios del espacio urbano.
- Desarrollar y poner en valor los espacios públicos, dotándolos de equipamientos, mobiliario, iluminación y seguridad, eliminando todo tipo de barreras urbanísticas para las personas con discapacidad.
- Sectorización de la ciudad en 5 sectores que a manera de mancomunidades promuevan las nuevas centralidades o refuerzan las existentes.
- Establecer normas, reglamentos y controles más eficaces, para mejorar la calidad y habitabilidad de las viviendas y establecimientos, con adecuadas condiciones de seguridad frente a riesgos naturales o provocados, evitando el hacinamiento y el deterioro urbano.
- Integrar la planificación de la movilidad urbana con el Plan de Desarrollo Urbano para generar instrumentos de ordenamiento territorial y localización de actividades que reduzcan las necesidades de desplazamiento.
- Fortalecer el Instituto Metropolitano de Planificación.
- Formular el plan de expansión de Lima hacia la zona sur para usos residenciales, de servicios y de industria ligera y mediana.
- Repotenciar el Servicio de Parques de Lima –SERPAR–, para que se posicione como un atractivo de la ciudad y brinde un servicio recreativo de calidad a los vecinos.
- Recuperación de las riveras de los ríos Rímac y Chillón para la ciudad mediante su uso como zonas de recreación.

Vivienda Popular

Los sectores urbanos populares han tomado desde sus inicios la autoconstrucción como estrategia para resolver el problema de vivienda. Sin embargo la falta de criterios y/o conocimientos técnicos han generado cientos de miles de viviendas inadecuadas, insalubres y que propenden al hacinamiento tan pronto como las zonas de expansión se consolidan. Por otra parte los pocos proyectos de vivienda popular metropolitana exitosos muestran que es posible tener una vivienda adecuada y decorosa cuando esta se planifica y se autoconstruye de manera adecuada. El objetivo de las siguientes políticas y proyectos es mejorar el tipo de viviendas mediante asistencia técnica para la autoconstrucción y/o mejoramiento y establecer formas asociativas para acelerar la construcción. Estas políticas y acciones son:

- Programa de construcción de Muros de Contención.
- Programa de fomento de la autoconstrucción segura, en las zonas urbano populares.
- Incrementar la articulación de las poblaciones urbanas populares mediante la construcción de escaleras de acceso a las partes altas.
- Establecer un banco de tierras para la reubicación de poblaciones en zonas de riesgo.

Movilidad Urbana

Es el problema más grave de la ciudad. Hacinamiento y caos vehicular por la sobre demanda de vías, con señalización obsoleta y errada en muchos casos, un transporte público obsoleto y un tráfico a punto de colapsar, a lo que como alternativas de solución se han ejecutado simplemente obras de ampliación de la infraestructura vial y no se lo ha definido desde un punto de vista más integral y holístico. También hay inseguridad vial por falta de cultura ciudadana

en conductores y peatones. Las soluciones integrales deben orientarse por el enfoque de la Movilidad Sostenible, es decir de un sistema que considere todos los usos y necesidades de traslado de los diferentes grupos y segmentos de pobladores. Estos esfuerzos demandan recursos y plazos; pero sobre todo una visión integradora de la ciudad por lo que en este periodo de gobierno consideramos aportar a este proceso urbano que debe continuar; pero que será de largo aliento. Las acciones propuestas son las siguientes:

- Asumir el enfoque de Movilidad Sostenible.
- Establecer un organismo asesor de la ingeniería vial de la ciudad.
- Eliminación de las barreras arquitectónicas y de señales que impidan una circulación más eficiente.
- Ampliación de la Vía Expresa Sur usando el eje de la Av. Pedro Miotta y Pastor Sevilla para conectar VES y San Juan de Miraflores con el centro con una vía rápida.
- Ampliación del Metropolitano Línea 1 en el tramo Independencia – Carabaylo.
- Realización de la Línea del Metropolitano 2 en el tramo estación Central – Ate, con extensión hasta la zona de Carapongo – Huaycán.
- Priorizar como ejes principales de movilidad urbana: la Costa Verde, Universitaria, Javier Prado-La Marina, Autopista Lima-R.Palma, Paseo de la República hasta la Av. Miotta, Venezuela-Arica-P.Colón-Grau-N.Ayllón-Haya de la Torre, Malecón del Rimac en ambos márgenes del Río entre Lima y el Callao, el empalme de la Av. Tacna con San Juan de Lurigancho, Panamá-Marsano-Pachacutec y Ovalo de Santa Anita.
- Implementar el escalonamiento de horarios según vía y tipo de vehículo para reducir los embotellamientos.
- Implementar el sistema de teleféricos en los barrios ubicados en laderas de las zonas periféricas de la ciudad.

- Programa de rehabilitación y construcción de puentes en la ciudad.
- Establecimiento de una Autoridad Centralizada para el transporte de Lima y Callao, liderada por la Municipalidad Metropolitana de Lima, la que tendrá –entre otras- las siguientes funciones y atribuciones:

- Generación del Proyecto Integral de Ordenamiento de Transporte Público y Privado en coordinación con los actores involucrados en esta problemática.
- Gestionar ante el Gobierno Central los recursos para la implementación del Metro y el sistema integrado de transporte de Lima.
- Sensibilizar y educar a los diferentes actores de la movilidad urbana en las prácticas y conductas adecuadas de desplazamiento vial.
- Convenios a través de la empresa privada para impulsar capacitaciones asequibles a conductores y cobradores del transporte público y privado.
- Programa de Casas del Taxista para atención de este gremio del transporte.
- Promover políticas metropolitanas para el mejor ordenamiento de los mototaxis con participación de este sector.
- Incorporar de forma efectiva a la Personas con Movilidad Reducida (PMR) a los beneficios de las mejoras y desarrollo de nueva estructura vial y servicios de transporte público para facilitar sus condiciones de movilidad y accesibilidad de acuerdo con la normativa vigente
- Ordenar las intervenciones de construcción en vía pública de las empresas de servicios a fin de reducir el tiempo de cierre o interrupción de vías.

- Otorgamiento de Licencia de Conducir.
 - Otorgamiento en seguridad jurídica en concesiones de 10 a 15 años para las rutas urbanas e interconectadas.
-
- ➔ Mejorar la infraestructura vial metropolitana a través de semaforización inteligente, señalización adecuada, entre otros.
 - ➔ Exoneración tributaria para los vehículos cuya matriz energética (GLP, GN, Híbridos, etc.) resulten no contaminante.
 - ➔ Ejecutar y/o concluir los Proyectos Viales que cuenten con expediente técnico aprobado.

Medio Ambiente y saneamiento

El tema del medio ambiente es una de las mayores debilidades de Lima Metropolitana, porque los efectos del deterioro ambiental ya son fácilmente percibidos. En ese sentido la gestión ambiental es considerada prioritaria y la Municipalidad Metropolitana de Lima promover una gestión integral del ambiente, que conserve el patrimonio social y natural y minimice los impactos negativos generados, buscando la sostenibilidad de Lima, a través de acciones de conservación y el desarrollo de una cultura ambiental entre los ciudadanos. Las políticas y acciones son las siguientes:

- ➔ Gestionar la participación de la MML y del Callao en el directorio de SEDAPAL, en concordancia con la Ley Orgánica de Municipalidades. Esto es posible porque según estatuto es el Ministerio de Vivienda quien nombra 4 directores y el MEF 1 director y que si hay voluntad política estos sectores pueden nombrar a representantes de dichos gobiernos locales.
- ➔ Densificar las áreas verdes a fin de mejorar los actuales niveles de calidad del aire.

- Impulsar el desarrollo de proyectos de desalinización del mar como fuente de recursos acuíferos para cubrir la demanda de agua potable de la población a lo largo del litoral de la Provincia.
- Establecimiento de políticas públicas de adaptación al cambio climático.
- Puesta en marcha del Sistema de Gestión Ambiental Metropolitano, de acuerdo con el MINAMB.
- Impulso a iniciativas de renovación del parque automotor, para reducir la contaminación ambiental y sonora.
- Implementar el Plan Integral de Gestión Ambiental y Transformación de Residuos Sólidos.
- Constitución de los Consejos Regionales de Recursos Hídricos de las cuencas del Rímac, Chillón y Lurín, de acuerdo con la normatividad de los recursos hídricos y en alianza con los gobiernos regionales del Callao y Lima Provincias.
- Establecer alianzas con la Región Lima Provincias y Callao para el manejo de cuencas y la descontaminación de los ríos.
- Establecer políticas públicas que promuevan el uso de combustibles menos contaminantes.
- Implementación de Áreas de Conservación Municipal (ACM) en las Lomas de Villa María y Pachacámac.
- Fortalecer el proyecto de manejo del área en los Pantanos de Villa.
- Impulsar la terminación de los proyectos de saneamiento y descontaminación de las aguas del litoral marino, mediante el tratamiento adecuado y la disposición correcta y el reúso, en su caso, de las aguas servidas tratadas.
- Impulsar el desarrollo de proyectos recreacionales y turísticos, a lo largo del litoral marino y de los ríos en la Provincia.

d. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Modernización Municipal

Los cambios rápidos en la legislación referida a los subsistemas administrativos del Estado y los nuevos requerimientos de instrumentos de gestión y las limitaciones legales a los gobiernos locales están atentando contra su mejor gestión. En ese sentido consideramos necesario fortalecer la institucionalidad de los gobiernos locales para ejercer un efectivo liderazgo del desarrollo, a partir de la incorporación de la innovación tecnológica, el desarrollo de capacidades de sus servidores y la racionalidad en la gestión, atención y el gasto a fin de brindar mejores servicios a la población. Las acciones al respecto son:

- Establecimiento del CANON CAPITAL: Gestionar ante el Gobierno Central y el Congreso de la República una norma para asignación de recursos adicionales al Gobierno Metropolitano de Lima, a efectos de cubrir los efectos generados en la ciudad por el uso que de ella hacen las instituciones del Estado.
- Culminación del Proceso de Descentralización, otorgándole a Lima la autonomía, capacidad y facultad para el uso de recursos y gastos.
- Cumplir con todas las competencias y funciones como Gobierno Regional para el fomento y desarrollo de programas y proyectos.
- Gestión municipal participativa con la formulación de Planes de Desarrollo Concertado a nivel interdistrital.
- Profesionalización de gestión pública municipal a partir de la aplicación de un Plan de Desarrollo de Capacidades.
- Trámites ciudadanos simplificados y gestión municipal basada en la calidad.
- Establecimiento de un TUPA único para todos los distritos.
- Disminución de la presión tributaria para Lima.

- Financiamiento a través de alianzas público-privadas para inversiones en programas y proyectos municipales.

Participación Ciudadana

En la ciudad se aprecia una importante tradición de organización de ciudadanos y la existencia de numerosas organizaciones sociales, las cuales deben convertirse en actores propositivos de los procesos de desarrollo. Como gobierno metropolitano nos planteamos lograr el tránsito de un enfoque de participación ciudadana meramente reivindicativa, hacia una participación propositiva y concertadora. Por ello el objetivo es promover la participación ciudadana para establecer una gobernabilidad local adecuada, mediante la concertación y el fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas. Las acciones propuestas son:

- Gestionar ante la PCM la municipalización del distrito del Cercado de Lima, estableciendo transitoriamente la Autoridad Autónoma del Cercado.
- Eliminación de los concursos públicos y licitaciones por la modalidad de encargos a organizaciones internacionales.
- Establecer lineamientos y políticas de transparencia y lucha contra la corrupción.
- Creación de la Oficina Metropolitana de Transparencia, Control Ciudadano y acceso a la información.
- Fortalecimiento de la Oficina de Control Interno de la Municipalidad Metropolitana
- Establecimiento del Plan de Participación Ciudadana Metropolitano.
- Fortalecer la cultura ciudadana a través de proyectos que permitan la modernización de las organizaciones vecinales con un enfoque de participación y desarrollo.

- Implementación de instrumentos de “e-goverment” que permitan la conectividad de los vecinos con la Municipalidad Metropolitana de Lima y las distritales.
- Promover la construcción de nuevas instancias y mecanismos de participación ciudadana, que produzcan políticas públicas claras y compartidas, en base a acuerdos y compromisos concertados con los actores gubernamentales, sociales e institucionales.
- Fortalecer y capacitar a los pobladores y sus organizaciones en sus deberes y derechos como ciudadanos, en la construcción y consolidación de la democracia.
- Sensibilizar a los medios de comunicación para que incorporen contenidos de educación y cultura ciudadana en sus contenidos.
- Establecimiento del “Banco de Obras” en las que las organizaciones de vecinos puedan contar con apoyo para la formulación de sus proyectos de obras públicas.

V. PROPUESTA DE SEGUIMIENTO AL PLAN DE GOBIERNO

Se realizará evaluaciones trimestrales al Plan de Gobierno, cuyos resultados serán informados a la ciudadanía a través de las Asambleas de Alcaldes, Audiencias Públicas y de los medios de comunicación que cuenta la Municipalidad Metropolitana de Lima. Esto a partir de un sistema de monitoreo con variables e indicadores por temas y gestión del gasto.