

PARTIDO POLÍTICO CAMBIO RADICAL

**PLAN DE GOBIERNO
LIMA METROPOLITANA
2011-2014**

PARTIDO POLÍTICO CAMBIO RADICAL

PLAN DE GOBIERNO

LIMA METROPOLITANA 2011-2014

Resumen ejecutivo

La presentación de este Plan de Gobierno obedece a un interés de un vasto abanico de personas y espacios de opinión que se han articulado en un gran Frente Metropolitano encabezado por el doctor Alexander Kouri Bumachar, quien cuenta con la experiencia necesaria, toda vez que ha sido anteriormente Alcalde Provincial y Presidente Regional.

Consideramos que la gestión metropolitana aun dista de ser 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 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.

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.
- ✓ Aumento de los niveles educativos de la población.
- ✓ Incremento de la salud a través de la prevención de las enfermedades.
- ✓ Incremento en los niveles de ingresos y empleo.
- ✓ Atención preferencial a la población en situación vulnerable.
- ✓ Creación o ampliación de mecanismos de participación, información y opinión que la población recibe respecto a su municipio
- ✓ Existencia de instancias de gobierno con capacidades técnicas suficientes para la decisión en temas o aspectos fundamentales para la localidad

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 puede asumir. Asimismo, su 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 educación.

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 que se sintetiza de la siguiente manera:

“Hacer de Lima una ciudad competitiva, moderna, integrada y participativa. Que incluya a todos sus habitantes sin distinción. Una ciudad que brinda a sus habitantes una cobertura eficiente de servicios culturales, educativos y de salud, con adecuadas. Desarrollado adecuada condiciones de transporte y comunicaciones, de vivienda y saneamiento que permitan desarrollar las potencialidades de la gente y reducir la pobreza. Con un ambiente propicio para el desarrollo económico articulado con los mercados del Pacífico, mediante la

promoción de la inversión, las actividades de los emprendedores y profesionales.

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.”

Esta visión metropolitana puede a su vez ser sustentada por orientaciones generales que abarcan todos los actos del gobierno metropolitano; estas orientaciones son:

- ➔ Propiciar una auténtica descentralización funcional y fiscal, asumiendo las responsabilidades inherentes al gobierno regional.
- ➔ 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.
- ➔ Liderar las estrategias que se adopten en materia de seguridad preventiva y correctiva.
- ➔ 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.

Sobre **cultura y turismo** 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.

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, los que se requiere revalorar y adecuar para incorporarlos a la oferta turística metropolitana

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 del desarrollo de mejores estrategias de control, la coordinación interinstitucional y la participación ciudadana.

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.

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.

La movilidad urbana o **transporte**, 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 los efectos del deterioro ambiental ya son fácilmente percibidos. En ese sentido, la gestión ambiental es considerada prioritaria y la MML debe 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.

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, 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 2010

PARTIDO POLÍTICO CAMBIO RADICAL

PLAN DE GOBIERNO METROPOLITANO

2011-2014



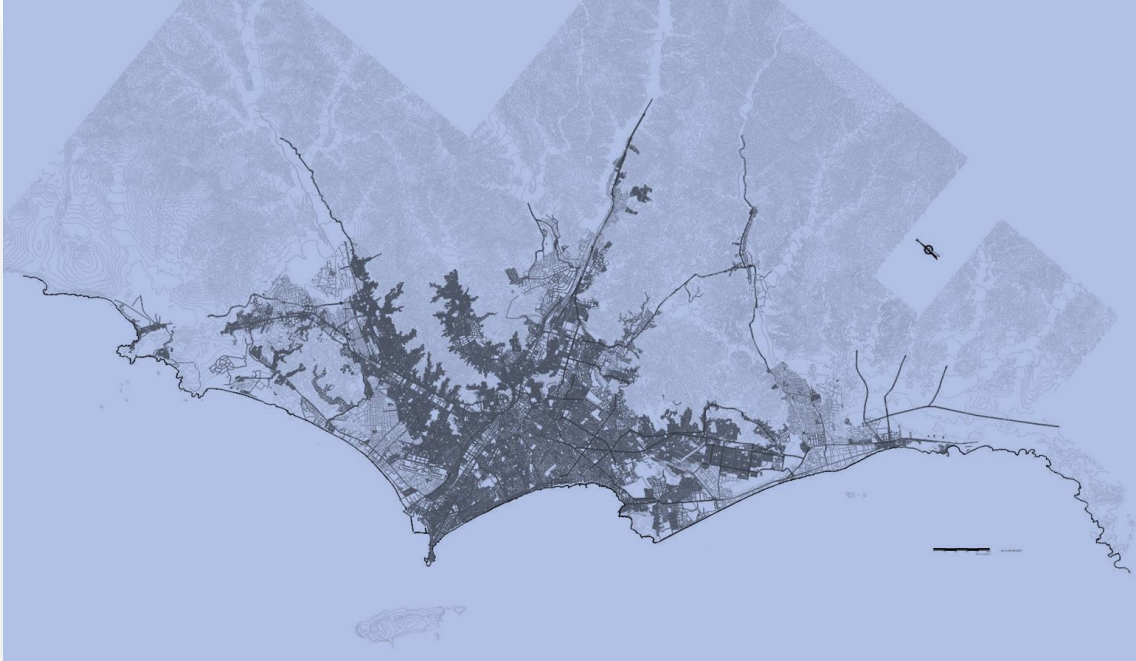
11

I. PRINCIPIOS Y VALORES

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

II. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

2.1 HECHOS DE LA REALIDAD



12

1. Lima tiene una extensión de 2,670.40 km², cuenta con 43 distritos, una población de 7'605,742¹ habitantes y una densidad de 2,848.17 hab/km².

De acuerdo a los resultados obtenidos en los Censos Nacionales: XI de Población y VI de Vivienda, efectuados por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la ciudad de Lima, conformada por los 43 distritos de la provincia, registró una población total (población censada más población omitida en el empadronamiento) de 7 millones 665 mil 222 habitantes, cifra que representa el 27% de la población del país, ascendente a 28 millones 220 mil 764 habitantes.

¹ Fuente INEI: Población efectivamente censada año 2007

Cada año la población de Lima crece en más de 134 mil habitantes

Los ocho distritos de la provincia de Lima, con mayor población son: 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%).

Por el contrario, los seis distritos menos poblados son: Santa Rosa 10 mil 903 habitantes (0,1%); Pucusana 10 mil 633 habitantes (0,1%); San Bartolo 5 mil 812 habitantes (0,1%); Punta Hermosa 5 mil 762 habitantes (0,1%); Punta Negra 5 mil 284 habitantes (0,1%) y Santa María del Mar 761 (0,001%). La Densidad poblacional de Lima aumentó en 13,3 veces en los últimos 67 años

13

2. El índice de desempleo asciende al 6.4%.

En la década del 70, se tuvieron los mayores niveles de empleo adecuado, con salarios mayores al mínimo y con todos los beneficios sociales y derechos laborales reconocidos por las leyes vigentes en el momento. En la siguiente década, la del 80, sobre todo en la segunda mitad, a partir del proceso hiperinflacionario, el empleo adecuado se derrumbó a niveles del

20% al 25% y el subempleo pasó a ser la categoría principal de la situación laboral en el Perú, llegando a niveles del 60% y 70%. El desempleo abierto se mantuvo entre 5% y 10 % a nivel nacional, aunque, en Lima y en algunas ciudades, superó en algunos momentos esa cifra. A pesar de los avances en materia de crecimiento (1992 y 1997) y las reformas introducidas en el mercado laboral, esta situación no pudo ser modificada en la década de los 90.

Se generan diversas consecuencias sociales a partir de la falta de empleo. 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 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 conglomerado de empresas industriales, comerciales y de servicios dedicados a la confección de prendas de vestir que agrupa a unas 10 mil empresas que dan empleo aproximadamente a 60 mil personas.

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

Otro de los grupos afectados por el desempleo es el de las mujeres, cuya tasa de desempleo 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.

Diversos programas como el Pro – Joven, Perú Emprendedor y las obras municipales se están formando, gracias al gobierno, para aumentar la empleabilidad. El primero de ellos es un programa de capacitación laboral para jóvenes que tienen ventajas de permitir una primera inserción al mundo laboral y dinamizar el mercado de capacitación. El segundo es un programa que actúa mediante capacitación y asesoría para formar pequeños negocios y llevarlos delante de manera exitosa. Los mayores también tienen un plan estratégico de empleo, creados por los gobiernos, que consiste en incorporar a los adultos mayores en programas como el Office e Internet. Por último, los proyectos que realizan las municipalidades crean ofertas de trabajo como el proyecto del mega puerto de la isla de San Lorenzo del Callao.

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.

3. El presupuesto anual total de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) para el año 2010 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.

La descentralización fiscal es un tema pendiente en la Agenda de Descentralización encarada por el Perú.

4. Educación

Si bien existen aspectos positivos, aún es necesario mejorar la gestión en los centros educativos públicos con la finalidad de elevar el nivel de educación nacional, pues la actual Administración educativa se muestra poco eficaz e insuficientemente profesionalizada y, por tanto, poco preparada para asumir nuevos desafíos.

Existen 3,570 instituciones educativas escolares y 1'057,682 de estudiantes reciben educación escolar básica.

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

17

5. Medio ambiente y saneamiento

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.

El consumo de agua potable es de 25 m³/seg., mientras el agua desechada a los desagües es de 21 m³/seg.

Aproximadamente el 60% de la población nacional no dispone de agua segura. En las zonas rurales la cifra llega a un 88%,

mientras que en la zona urbana el 47% no obtiene agua de fuentes seguras de abastecimiento. Mucha gente se encuentra desprotegida y expuesta a diversas enfermedades.

El 80% de la residuos sólidos de Lima es recolectada, 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.

6. Salud Pública

Las municipalidades en coordinación con el Ministerio de Salud realizan actividades relacionadas al cuidado integral de la salud como nutrición de las gestantes y menores de cinco años. Asimismo, vienen realizando otras acciones relacionadas con la educación sanitaria como el lavado de manos, cepillado dental, desecho de basura; fomento a la buena alimentación y nutrición desde la lactancia materna y las primeras comidas del niño.

Para el 2010, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) ha dedicado esta fecha al urbanismo y la salud, pues la región de América Latina y el Caribe es la más urbanizada del mundo, de ellos más de tres cuartos de sus 433 millones de habitantes están concentrados en ciudades y más de 190 millones de personas viven en la pobreza lo cual conlleva a riesgos ambientales, riesgos epidemiológicos, incluidas las enfermedades transmisibles y no transmisibles relacionadas con

el saneamiento inadecuado, el hacinamiento y la vida urbana moderna, entre otros.

A nivel nacional, el Ministerio de Salud ha promovido que 654 gobiernos locales se conformen como Municipios Saludables incorporándose en la conformación de 22 redes de municipios saludables en todo el país.

Además, la MML viene vienes brindando servicios de salud a través del Hospital de la Solidaridad y hospitales móviles. Sin embargo, está pendiente la necesidad de articular los servicios del Hospital de la Solidaridad con los centros asistenciales del Ministerio de Salud y EsSalud para impulsar las tareas de prevención en favor de las personas de escasos recursos.

19

7. Transporte Público

La calidad del transporte público urbano está relacionada directamente con la calidad de vida en la ciudad. La falta de cumplimiento de las regulaciones existentes una planificación insuficientes para la administración de la red vial y de las rutas, en tanto recursos públicos y escasos, ha conducido a la ciudad de Lima a la experiencia diaria de la ley del más audaz y de



mantenerse en un estado anterior al de la vigencia de la civilización vial y el orden público.

- Existe un parque automotor de 988,273 vehículos en Lima Metropolitana.
- Solo 936 unidades de transporte escolar son formales de más de 7 mil que circulan por la ciudad de Lima.
- Son unas 45,000 combis y custers las que circulan actualmente por la capital.
- Lima tiene el índice de taxis por habitante más alto de la región y de muchas otras capitales del mundo: si en Lima hay 27 taxis para cada mil habitantes, en México DF y en Buenos Aires hay 12; en Santiago, 8; y, en Madrid y Barcelona, menos de 4.
- A la fecha, luego de la entrada en vigencia del nuevo Código de Tránsito y del nuevo Reglamento de Tránsito, sólo han sido sancionados 8,561 conductores por infracciones a tales normas.
- Las pérdidas por caos vehicular ascienden a S/. 2,800 millones aproximadamente, (según estimado del año 2009)

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. El Producto Bruto Interno asciende a 90,000 millones de soles
2. Evolución de la Inflación: 0.8% anual
3. La población Económicamente Activa es 4'307,369 habitantes.

2.3 PROBLEMAS Y ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

- 1. La población en situación de pobreza asciende a 1'072,409 habitantes, siendo los distritos con mayor índice de pobreza, San Juan de Lurigancho, Ate y Villa María del Triunfo.**

21

Sobre una población que sobrepasa los 7 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:

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

DESNUTRICIÓN CRÓNICA	PATRÓN NCHS	(%)	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		
Coficiente 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

2. Se observa a nivel institucional que la Municipalidad Metropolitana de Lima carece de una visión integral y estratégica para una gestión municipal que impulse, promueva y sea promotora del desarrollo económico, de la gestión ambiental y de la seguridad ciudadana.

Como se sabe, 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.

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 en su localidad.

Asimismo, no existe un plan que busque conseguir el Desarrollo Humano, visto como aquel que está centrado en las personas, y que tenga como beneficiario principal a las personas de modo que éstas sean las protagonistas y actores principales, en otras palabras, inexistencia de procesos participativos y concertados.

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 las localidades y sin este capital es imposible pensar el desarrollo económico a largo plazo.

Por otra parte, en cuanto a la gestión ambiental, observamos que con el crecimiento de los espacios urbanos ha venido la pérdida y afectación del entorno rural, precariedad de vivienda popular, violencia. En algunos casos, el escaso desarrollo de la infraestructura urbana viene afectando las bases para un desarrollo sostenible y un ordenamiento ecológico del territorio.

Las zonas edificadas continúan creciendo mientras la calidad y cantidad de agua y la eliminación de desechos son graves problemas. La contaminación tiene serias repercusiones en la salud.

Entre las causas de los problemas ambientales podemos identificar a la pobreza, la ineficacia de las políticas ambientales, la carencia de educación y cultura ambiental; un manejo inadecuado de residuos urbanos e industriales, que no estimulan la reducción, reutilización y reciclaje de los mismos.

No obstante la Ley Orgánica de Municipalidades establece que los Gobiernos Locales deberán aprobar el sistema de gestión ambiental local y sus instrumentos, en concordancia con el sistema de gestión ambiental nacional y regional; y que los Gobiernos Locales deben implementar el sistema local de gestión ambiental, sobre la base de los órganos que desempeñan diversas funciones ambientales y con la participación de la sociedad civil; No existe la promoción de la participación responsable e informada del sector privado y de la sociedad civil en la toma de decisiones ambientales a fin de fomentar una mayor conciencia ambiental.

Urge la generación de normas que implementen políticas ambientales, y que Administración responda a metas y funciones en este sentido. Asimismo, hace falta la generación de instrumentos de gestión para facilitar el cumplimiento de las políticas, optimizando la coordinación entre la autoridad ambiental nacional, las sectoriales, y los diversos niveles de gestión descentralizada.

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, el uso de



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

armas, el consumo de drogas y alcohol son algunos factores de riesgo para la seguridad ciudadana.

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 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, hace falta 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.

3. La gestión municipal se basa en los recursos propios. Asimismo, ha demostrado una permanente negativa de acreditarse para recibir transferencia de funciones como Gobierno Regional.

Una gran ciudad como Lima, con grandes y variados proyectos de inversión necesita de grandes fuentes de inversión para poder desarrollarse, buscando no depender únicamente de los ingresos propios que se sustentan en una estructura tributaria poco desarrollada. Lima cuenta con posibilidades de desarrollo económico a través de gestionar y dinamizar su aspecto de Gobierno Regional, desarrollando las funciones y facultades que como tal le corresponden.

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.

4. Trámites municipales engorrosos, actitudes rutinarias y sistemas poco eficientes. Lentos cambios en la cultura de gestión.

De acuerdo con el Artículo IV del Título Preliminar, inciso 1.13 de la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, “Los trámites establecidos por la autoridad administrativa deberán ser sencillos, debiendo eliminarse toda complejidad innecesaria; es decir, los requisitos exigidos deberán ser racionales y proporcional a los fines que se persigue cumplir.”; sin embargo, este principio no se viene cumpliendo a cabalidad.

En efecto, no obstante se está haciendo un esfuerzo de simplificación de trámites municipales, sobre todo para permisos de construcción y licencias de funcionamiento, dado el auge de la construcción por estos tiempos, aún así los trámites en el Perú siguen siendo engorrosos. En términos de simplificación administrativa municipal, según un reciente estudio del Banco Mundial, somos el penúltimo país de los cinco países latinoamericanos estudiados.

Según el reporte de la Universidad Católica Sedes Sapientiae — entidad contratada por la Presidencia del Consejo de Ministros para fiscalizar a las municipalidades de Lima y Callao— se ha constatado que hay municipalidades que han mejorado sus procedimientos y cumplen con los plazos, requisitos y costos para otorgar



las licencias de funcionamiento municipal. Sin embargo, también se ha constatado trabas y trámites engorrosos que le complican la vida al ciudadano que desea operar un negocio formal.

Los altos porcentajes de incumplimiento que debe llamar la atención de las autoridades municipales, por cuanto impiden u obstaculizan la formalización de las pequeñas empresas, entre otros son:

- El 96% de municipalidades no informa que los formatos para obtener licencias son gratuitos.
- El 51% de municipalidades no entregan formularios gratuitos.
- El 86% de municipalices no exhibe TUPA que consigne el trámite para obtener la licencia.
- El 90% de municipalidades no exhibe el flujograma del procedimiento a seguir.
- El 82% de municipalidades no exhibe el índice de suelos como lo dispone la ley.
- El 42% no exhibe plano de zonificación como lo establece la ley.

Sólo 61% de municipalidades realiza un solo cobro, las demás (39%) realiza cobros adicionales por carpetas, certificados de zonificación, compatibilidad o inspección (en locales menores a 500 m²).

Si bien la Municipalidad Metropolitana de Lima, que atiende administrativamente al Cercado, se encuentra en el décimo lugar de las municipalidades que más facilitan el otorgamiento de licencias, se debe señalar que dicha eficiencia no es la misma cuando se trata de otros trámites que realizan los administrados en los que aún se debe mejorar.

Por otra parte, existe una falta de voluntad política para establecer planes de rediseño de los procesos de simplificación administrativa, para la eliminación de requisitos y pasos innecesarios y una falta de capacitación adecuada al personal de

las ventanillas o plataformas de atención al administrado que lejos de facilitar la tramitación del procedimiento y brindar una óptima información, dificulta y desorienta.

Se observa, además, la falta de coordinación con los concejos de menos recursos o “débiles” para el asesoramiento y cooperación técnica a fin de ayudarles a implementar sus planes de mejora; y, en última instancia, coordinación para la intervención directa del gobierno central para facilitar su acceso a tecnología de punta que contribuya a la implementación de dichos procesos.

No existe una aptitud al cambio, por lo que no es incentivada partiendo desde los funcionarios de más alto nivel, en consecuencia, no se incentiva la participación de todos los involucrados en las diferentes labores municipales; ya que es más cómodo seguir en lo de siempre mostrando los reacios que se puede ser para aceptar cambios.

5. 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.

36

6. En Educación:

A pesar de exhibir estadísticas no tan desalentadores en rendimiento educativo como el de las ciudades del interior y sobretodo del espacio rural, Lima Metropolitana presenta diversos problemas en el campo de su sistema educativo.

Los niños que acuden a las escuelas suelen presentar niveles de desnutrición que atenta contra un aprendizaje normal frente al resto de sus compañeros, limitando así su desarrollo. Se estima que el 6.4% de niños padecen de desnutrición crónica.

Asimismo, no todos los niños en edad escolar están inscritos, existiendo un aproximado de 421,966 de ellos que no han sido matriculados en algún año de la educación regular. Agrava dicho panorama, la persistencia de un porcentaje de deserción escolar del 6.7%, por lo cual un gran número de ellos deja de asistir por diversos motivos a la escuela.



A pesar de tratarse de la capital de la República, Lima no es ajena a las debilidades del sistema educativo público en su conjunto,

observándose una ausencia de proyectos o programas que permitan elevar la calidad del sistema, lo cual podría permitir una mejora de las Instituciones Educativas Públicas de Lima, que incluya mejoras en la infraestructura de los locales (aulas de material noble con instalaciones de puertas y ventanas completas y equipadas con el mobiliario necesario para “todos” sus alumnos, servicios higiénicos que permitan mantener los niveles de salubridad en grupos expuestos a contagios, accesos a redes de agua y desagüe, patios y campos de recreación deportiva equipados por lo menos con los implementos básicos, iluminación necesaria para horarios de tarde y noche, entre otros).

Se deben buscar formulas para superar las limitaciones en la capacidad técnica y metodológica de los docentes, que permita a éstos –con el apoyo de la Municipalidad Metropolitana- acceder a programas de capacitación efectivos, mejorando así la calidad de enseñanza que puede transmitir a sus alumnos.

Asimismo, tomando en cuenta que en relación con las dificultades en el aprendizaje de determinadas materias educativas, se deberá considerar el extender horarios de revisión y enseñanza a los alumnos que así lo requieran, propiciando un entorno de reforzamiento de esquemas académicos en los temas de mayor necesidad.

De otro lado, sería recomendable que el sistema educativo regional para Lima Metropolitana pueda extenderse a aspectos educativos de carácter técnico a los alumnos que egresen del sistema educativo, como una alternativa de enseñanza continua a favor de la población de la ciudad capital, en especial de la de menores recursos Asimismo, se podrían efectuar convenios y alianzas estratégicas con otras instituciones públicas así como con empresas privadas para mejorar la oferta educativa en su población.

Las deficiencias educativas y la falta de programas y propuestas que brinden un espacio y alternativas efectivas y reales a niños y jóvenes en riesgo social, abonan a la problemática que va creando día a día pandilleros o potenciales delincuentes.

7. Medio Ambiente y saneamiento:

Lima hace mucho tiempo ha dejado de ser la “Ciudad Jardín”, denominación que se encuentra aislada de su realidad. Actualmente 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 problema del agua también se presenta como una de los más directos y palpables, pues cerca de 2 millones de limeños no cuentan con agua potable, por lo cual tienen que consumirlo de tanques cisternas u otros medios, los cuales suelen presentar diversos niveles de contaminación. Pero además se cierne sobre nosotros el problema del Cambio Climático, sobre el cual no se han tomado medidas de adecuación.

De otro lado, se observa que no se ha desarrollado un sistema de gestión integral de residuos en toda Lima Metropolitana, lo cual permita un manejo adecuado y eficiente. Debemos anotar que Lima Metropolitana genera un aproximado de 4,000 toneladas de Residuos Sólidos por día.

8. Salud:

Según la OMS, una Comunidad Saludable es aquella en que los diferentes habitantes, los gobernantes, las organizaciones locales 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 3´688,729 habitantes no cuentan con seguro de salud, presentando una mayor incidencia en San Juan de Lurigancho, San Martín de Porres y Ate.

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.

9. Seguridad Ciudadana

Uno de los problemas más preocupantes en la realidad contemporánea, es el de las Pandillas. Se forman ordinariamente a partir de un grupo espontáneo de juegos y dentro de una zona urbana limitada. Estos grupos son en su mayoría pandillas de varones, aunque a veces existen grupos de muchachas que se asocian.

Bajo esta óptica, los adolescentes corren el riesgo de unirse a ellas, hecho que se origina debido a una diversidad de factores tanto del entorno familiar, como mesológico del ámbito externo. Sin duda, nuestro país, no es ajeno a la presencia de las Pandillas, sobre todo en las ciudades que continúan en incesante y desordenado crecimiento demográfico como Lima y sus populosos distritos.

Los jóvenes, lejos de practicar buenos modales, se ven influenciados de manera notable por los avances de la tecnología en el campo de la diversión.

Hablar de pandillas, es referirse a un problema siempre presente. En las noches grupos de jóvenes cargados de rencor generan inseguridad, incertidumbre, desorden, temor en la población. Apuestan por la agresividad y en estados estimulados deambulan y toman los lugares públicos, que a menudo se convierten en escenarios enfrentamientos entre grupos rivales. Utilizando armas blancas y punzo cortantes con el fin de mostrar superioridad y dominio frente a los demás.



No es único este tipo de actos, sino que hay otros más graves que afectan directamente a la población como los robos, asaltos, violaciones sexuales, crímenes, etc.

Sin duda, como señala el especialista Carlos Basombrío, las causas de la formación de las pandillas juveniles son los ejemplos, carencias y rudezas del entorno familiar y los estímulos comunitarios o vecinales, negativos elementos exógenos. En el hogar, tenemos la desintegración familiar, producto de la ausencia o no control de los padres, separaciones, crisis económicas, violencia física y psicológica. Por otro lado los problemas externos: la influencia de los medios de comunicación (TV, Radio, Periódicos, Cine, Internet, Revistas, etc.), la marginación y segregación social, la búsqueda de diversión y sensaciones agradables (vestirse a la moda, escuchar música estridente, utilizar su propio jerga, concurrir y bailar en las discotecas), la deserción escolar, la desocupación. Estos problemas reflejan la situación actual de las ciudades que tienen un alto índice de crecimiento demográfico, constante

migración de jóvenes de la zona rural y consecuente falta de empleo.

El 60% de población joven alcanza el nivel estudios secundarios y solo el 20% la educación superior. Según el informe de la OIT, en América Latina hay 106 millones de jóvenes, de los cuales 10 millones están desempleados y 30 millones trabajan en la economía informal. Otros 48 millones están inactivos es decir no tienen ni buscan empleo, con frecuencia porque aún estudian. Se estima que 22 millones de jóvenes no estudian ni trabajan. Es decir, no hacen nada en este momento. El desempleo, la informalidad y la inactividad acechan el futuro laboral de los jóvenes y limitan el potencial para impulsar el crecimiento económico y luchar contra la pobreza.

44

Algunos jóvenes suelen encontrarse al medio de un círculo vicioso de pobreza, que afecta la autoestima, genera desaliento y limita las esperanzas. La existencia de pandillas, delincuencia y drogadicción se considera una respuesta violenta a la falta de oportunidades que le da el Estado, la exclusión social que los abandona a su suerte al desamparo.

Un estudio realizado por la PNP en el 2008, arroja que en Lima y Callao existen: 12,128 pandilleros; sin embargo, lo más preocupante del pandillaje es que no respeta clases sociales, género o procedencia étnica, es como una fiebre que amenaza con envolver a los adolescentes que utilizan la pandilla como un arma para evadir sus necesidades.

Por ello, ante la ausencia de programas de inclusión social a los ex infractores de la ley, es menester investigaciones socio-culturales, para delimitar claramente el meollo del asunto y luego realizar esfuerzos conjuntos para desarrollar programas multisectoriales, de las municipalidades con la policía, las direcciones de salud y otras autoridades, realizando programas de trabajo en las zonas focalizadas: programas de salud, talleres ocupacionales, generación de puestos de trabajo, orientación psicológica y otros programas sociales con la finalidad de reinsertar a los jóvenes a la vía legal.

No existe una cultura ciudadana, donde la población reduzca el uso de alcohol y drogas (factores asociados a la violencia e inseguridad ciudadana), por lo que la formación de la prevención de un nuevo ciudadano debe enfocarse a hacerlo menos sensible a las drogas, el alcohol, a la delincuencia y al pandillaje juvenil lo cual requiere de todo un proceso en el que se requiere trabajar, para el cambio en desarrollo económico, humano, y dar nuevas oportunidades de vida.

Actualmente, se observa que no existen suficientes alternativas de solución a este respecto como seminarios o talleres sobre prevención de violencia familiar, valores y autoestima o programas para restaurar las familias, no obstante se trata de cuestiones que se encuentran entre las causas que favorecen la delincuencia juvenil.

Por otra parte, hace falta organizar y capacitar a alumnos, docentes, padres de familia y comunidad, en temas de violencia familiar y paternidad responsable.

Esta falta de seguridad observada en nuestra capital, sumado al rápido crecimiento de la urbe dio origen desde hace varios años a los cuerpos de serenazgo, en casi todos los distritos limeños. Un estudio realizado por la organización “Ciudad Nuestra”, da cuenta de la importancia de este personal en el resguardo del bienestar de la población pese a que no pueden portar armas, ni iniciar investigaciones penales.

El estudio denominado “¿Le ganan las calles a la Policía?”, revela que el número de serenos en Lima Metropolitana creció de 3,359 en 2003 a 7,485 el 2009, un 122% en seis años y el número de serenazgos creció de 29 a 38 distritos en el mismo periodo. Los distritos que carecen de Serenazgo son Comas, Villa el Salvador, Pucusana, San Bartolo y Cieneguilla.

Por otro lado, los tres crecimientos más importantes se dieron en San Juan de Lurigancho con 436 serenos -el servicio fue creado en el 2005-, El Agustino, de 42 a 300 serenos y Lurín de 33 en el 2005 a 200 en la actualidad. Sin embargo, en distritos populosos aún existe un amplio déficit de personal municipal puesto que en San Juan de Miraflores hay un sereno por cada 4,121 habitantes y en Carabayllo hay 3,951 habitantes por sereno. Lo contrario ocurre en los distritos de Santa María, Jesús María, San Isidro, tomando en cuenta el número de serenos por habitantes.

Los serenazgos más numerosos, corresponden a los distritos más prósperos de Lima, Surco, Miraflores, San Isidro y San Borja.



El 90% de los distritos limeños cuenta con serenazgo, pero la cobertura y calidad del servicio son desiguales y el nivel de profesionalización de los serenos es aún deficiente ya que en la mayoría de municipios solo se pide haber culminado educación secundaria para laborar, lo que se requiere mejorar.

En efecto, aún hacen falta reforzar estos sistemas de seguridad ciudadana incrementando la presencia policial ya que en la actualidad el apoyo de la misma es deficiente, mientras los actos delictivos van en incremento: el 24% de la población ha sido víctima de la delincuencia en el último año.

No existe un programa que reúna a todos los municipios para combatir la inseguridad ciudadana en todas sus formas. No existen estadísticas oficiales ni otras informaciones útiles para la toma de decisiones.

Más de 16,000 viviendas del Cercado de Lima, se encuentran en riesgo de sufrir daños estructurales ante un eventual sismo, sin

embargo, aún no se han realizado las acciones pertinentes para que mediante un trabajo ordenado y estructurado se preserve la integridad de la población que vive en los mismos, ante cualquier incidente, falta el compromiso de la Municipalidad en las funciones de prevención e información a este respecto.

10. Transporte en Lima Metropolitana:

El problema del 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 inadecuado sistema de control de tráfico, la antigüedad del parque automotor, 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.

Asimismo, dicha situación motiva que se produzcan numerosos accidentes de tránsito, los cuales son provocados no solamente por fallas mecánicas de las unidades mayoritariamente antiguas, sino también por un mal manejo e imprudencia de los choferes de las unidades 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.

Se estima que la mayoría de vehículos de transporte de pasajeros supera los 15 años de antigüedad, y el promedio de antigüedad del parque automotor peruano bordea los 18 años.

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.

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 infraestructura vial, 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..

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 control automatizado del tránsito eficiente sobre toda la Red Vial y el mejoramiento de su iluminación;
- b) que se tenga una red de Vías Expresas que permitan acortar el tiempo de los viajes en automóviles;
- 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; y d) 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.

11. Falta de regulación y ordenamiento del comercio ambulatorio, lo que originan efectos directos que afectan la calidad de vida de la población y competencia desleal al desarrollo de comercio formal y no pago de los tributos correspondientes a la municipalidad y gobierno central.

53

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: Emprende 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



58

La Visión de Desarrollo es el objetivo supremo que aspiramos lograr en la metrópoli es para nosotros 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 es la síntesis de los anhelos y aspiraciones que se desea alcanzar y se asume como el referente para construir de manera conjunta su futuro. La Visión tiene un componente movilizador de carácter social, porque interpreta las necesidades y esperanzas de los que habitan, disfrutan y quieren su ciudad.

No es posible enfrentar las tareas que supone la administración de servicios y recursos, la gobernabilidad o la generación de compromisos y responsabilidades por parte de los miembros de una organización o comunidad, sin una visión clara que plantee apuestas de posicionamiento metropolitano para el futuro.

Un reconocimiento actual, compartido especialmente por los principales gobiernos de ciudades del mundo, es la necesidad de tener, como orientación del conjunto de acciones o proyectos que se realicen, una Visión de Desarrollo. La Visión propuesta para Lima Metropolitana es la siguiente:

59

Hacer de Lima una ciudad competitiva, moderna, integrada y participativa. Que incluya a todos sus habitantes sin distinción. Una ciudad que brinda a sus habitantes una cobertura eficiente de servicios culturales, educativos y de salud, con adecuadas. Desarrollado adecuada condiciones de transporte y comunicaciones, de vivienda y saneamiento que permitan desarrollar las potencialidades de la gente y reducir la pobreza. Con un ambiente propicio para el desarrollo económico articulado con los mercados del Pacífico, mediante la promoción de la inversión, las actividades de los emprendedores y profesionales. 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 planteada 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.

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.

60

IV. PROPUESTA DE DESARROLLO

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:

- ➔ Propiciar una auténtica descentralización funcional y fiscal, asumiendo las responsabilidades inherentes al gobierno regional.
- ➔ 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.
- ➔ Liderar las estrategias que se adopten en materia de seguridad preventiva y correctiva.
- ➔ Liderar las estrategias que se adopten en materia de transporte y movilidad urbana.
- ➔ 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.

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 dimensiones del desarrollo, a fin de establecer políticas, públicas, programas y proyectos que luego presentamos ordenadamente por cada una de las dimensiones del desarrollo.

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.
--	---

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 PISA a nivel de la escuela pública 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 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
- Disminuir drásticamente el porcentaje de deserción escolar alcanzando niveles de ciudades desarrolladas
- 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.
- 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.
- Universalizar la Educación Inicial Bilingüe.
- Establecimiento de servicios de salud, nutrición y estimulación temprana en los centros de educación inicial.
- 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.
- Fortalecer las gerencias de educación de las Municipalidades distritales con equipos profesionales idóneos.
- Establecer criterios de certificación de la calidad educativa para las IIEE públicas.

- ➔ 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.

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 resolutive de los centros de salud 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 Gerencia de Salud Metropolitana.
- ➔ 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 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

67

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).
- 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 forma concertada, de acuerdo con la Agenda 21 de la Cultura que se promueve internacionalmente.
- 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.

68

Seguridad Ciudadana y prevención de riesgos

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 mejorar los niveles de seguridad a través del desarrollo de mejores estrategias de control, la

coordinación interinstitucional y la participación ciudadana. Las políticas, programas y actividades planteadas son:

- ➔ Políticas públicas de reducción de los factores condicionantes de la violencia e inseguridad.
- ➔ 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
- ➔ 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.
- ➔ 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.

- ➔ Fortalecer la lucha contra las drogas, tanto a través de campañas educativas, a través del patrullaje, así como a través de una mayor coordinación con la PNP.
- ➔ 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.
- ➔ 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.
- ➔ Puesta en marcha de un plan que reduzca la inseguridad vial en las calles de Lima.
- ➔ 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.
- ➔ 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.

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.
- ➔ 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.
- ➔ 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.

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 consorcia 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 impulsor 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 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.
- Concertar con las entidades educativas y tecnológicas, el apoyo a los empresarios de la provincia, en actividades de investigación y desarrollo.

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.

75

c. DIMENSIÓN TERRITORIAL AMBIENTAL

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, 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.
- ➔ 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.
- ➔ 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.

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 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.

Movilidad Urbana

Es el problema más grave de la ciudad. Hacinamiento y caos vehicular por la sobre demanda de vías, con un transporte público

obsoleto y un tráfico a punto de colapsar. También hay inseguridad vial por falta de cultura ciudadana en conductores y peatones. Las soluciones integrales demandan grandes esfuerzos, recursos y plazos 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:

→ 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.
- Gestionar ante el gobierno central la culminación del tren eléctrico en el tramo Av. Grau –San Juan de Lurigancho.
- Continuación del proyecto del Metropolitano, priorizando el ramal del norte y readecuando los flujos y rutas planificadas.

- 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.
- Priorizar como 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, Panamá-Marsano-Pachacutec y Ovalo de Santa Anita.
- 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:

- ➔ Densificar las áreas verdes a fin de mejorar los actuales niveles de calidad del aire.
- ➔ Establecimiento de políticas públicas de adaptación al cambio climático.
- ➔ Puesta en marcha del Sistema de Gestión Ambiental Metropolitano, de acuerdo con el MINAMB.
- ➔ Políticas de Agua con respecto a los planes y políticas poblacionales, ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

- ➔ Impulso a iniciativas de renovación del parque automotor, para evitar 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 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 rehúso, 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.

- ➔ 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.

d. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Modernización Municipal

Los cambios rápidos en la legislación municipal 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:

- ➔ Culminación del Proceso de Descentralización, otorgándole a Lima la autonomía, capacidad y facultad para el uso de recursos y gastos.
- ➔ Gestión municipal participativa con la formulación de Planes de Desarrollo Concertado a nivel Metropolitano e interdistrital.
- ➔ Cumplir con todas las competencias y funciones como Gobierno Regional para el fomento y desarrollo de programas y proyectos.
- ➔ 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.
- ➔ Aumento del presupuesto anual, mediante la aplicación del Reglamento de Descentralización Fiscal.

- 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 rica 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 Gerencia Metropolitana de Transparencia, Control Ciudadano y acceso a la información.
- Fortalecimiento de la Oficina de Control Interno de la Municipalidad Metropolitana

- ➔ Fortalecer la cultura ciudadana a través de proyectos que permitan la modernización de las organizaciones vecinales con un enfoque de participación y desarrollo.
- ➔ Establecimiento del Plan de Participación Ciudadana Metropolitano.
- ➔ 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.

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.

PARTIDO POLITICO CAMBIO RADICAL

RESUMEN DEL PLAN DE GOBIERNO 2011-2014

I. SÍNTESIS DE LOS PRINCIPIOS Y VALORES
PRINCIPIOS Y VALORES
CAMBIO RADICAL se sustenta en la persona humana como eje de sus principios y acciones, resaltando los valores de la eficiencia, modernidad, transparencia de gestión y participación de la población.
II. DIAGNÓSTICO:
2.1 HECHOS QUE CARACTERIZAN LA REALIDAD
<ol style="list-style-type: none">1. Lima tiene una extensión de 2,670.40 km², cuenta con 43 distritos, una población de 7'605,742 habitantes y una densidad de 2,848.17 hab/km².2. Existe un índice de desempleo del 6.4%.3. Presupuesto anual total de Lima es S/. 1,156 millones aprox.4. Educación:<ul style="list-style-type: none">- Cuenta con 3, 570 instituciones educativas escolares públicas.- Asisten 1'057,682 estudiantes a educación escolar básica.5. Medio Ambiente:<ul style="list-style-type: none">- Consumo de Agua Potable: 25 m3/seg- Agua desechada a los desagües: 21 m3/seg- Residuos Sólidos: 4,000 tm/día6. Salud<ul style="list-style-type: none">- Servicios de salud a través de hospitales municipales y móviles.7. Transporte<ul style="list-style-type: none">- Se cuenta con un parque automotor de 988,273 vehículos- Han sido sancionados sólo 8.561 conductores, tras la entrada en vigencia del nuevo Código de Tránsito y del nuevo Reglamento de Tránsito.- Pérdida por caos vehicular de S/. 2,800 millones aprox.(estimado año 2009)
2.2 POTENCIALIDADES
<ol style="list-style-type: none">1. Producto Bruto Interno: 90,000 millones de soles2. Evolución de la Inflación: 0.8% anual3. La población Económicamente Activa es 4'307,369 habitantes.
2.3 PROBLEMAS
<ol style="list-style-type: none">1. La población en situación de pobreza asciende a 1'072,409 habitantes, siendo los distritos con mayor índice de pobreza: San Juan de Lurigancho, Ate y Villa María del Triunfo.2. Falta de una visión estratégica para una gestión municipal impulsora y promotora del desarrollo económico, la gestión ambiental y la seguridad ciudadana.3. La gestión municipal está basada en recursos propios. Asimismo, ha demostrado una permanente negativa de acreditarse para recibir transferencia de funciones como Gobierno Regional.4. Trámites municipales engorrosos, actitudes rutinarias y sistemas poco eficientes. Lentos cambios en la cultura de gestión.

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

6. Educación:

- Niños Fuera del Sistema Educativo: 421,966 niños.
- Deserción Escolar: 6,7% = 70,865 escolares.
- Desnutrición Crónica: 6,4% niños.
- Ausencia de proyectos o programas para elevar calidad del sistema educativo de las Instituciones Educativas Públicas de Lima.
- No existen programas de formación para la mejora de la calidad docente.
- No se otorga apoyo para la mejora de la infraestructura de las Instituciones Educativas Públicas.
- No existen jornadas de enseñanza extendidas a alumnos, para reforzar las áreas de estudios donde tienen dificultades académicas.
- Ausencia de alternativas de formación técnica a los alumnos que egresarán del sistema educativo escolar.
- Falta de impulso a convenios y alianzas con otras instituciones públicas y empresas privadas.
- Ausencia de opciones recreativas y de capacitación técnica para jóvenes.
- Falta de programas para el rescate de niños y jóvenes en riesgo social e infractores de la ley.

7. Medio Ambiente:

- Déficit de áreas verdes, actualmente existen 1,7 m² por poblador. OMS establece un área entre 9 y 11 m² por persona.
- Envenenamiento del aire por el mal estado del parque automotor.
- Víctimas de la contaminación: 6,000 personas en el 2008
- Lima registra un índice superior a los límites máximos permitidos de contaminación.
- Problemática del mantenimiento de áreas verdes por la expansión urbana y la escasez de agua.
- Pocas campañas de concientización para el cuidado del medio ambiente.
- 2 millones de limeños, aproximadamente, no cuentan con agua potable, los cuales consumen el líquido elemento contaminado.
- No se ha implementado un sistema metropolitano integrado de gestión de la basura. Lima Metropolitana genera 4.000 toneladas de basura por día.

8. Salud:

- Desnutrición Crónica: 336,181 habitantes aprox. (mayor incidencia en Ate, Villa El Salvador, San Juan de Miraflores)
- Población sin seguro de salud: 3'688,729 habitantes (mayor incidencia en San Juan de Lurigancho, San Martín de Porres, Ate)
- Población sin acceso al servicio de agua: 1'312,752 habitantes (mayor incidencia en Ate, Puente Piedra, Carabaylo).
- Más de 3'600,000 habitantes carecen de algún seguro social.
- No existe apoyo a la mejora de la infraestructura en el sector salud.

9. Seguridad Ciudadana

- Plan de seguridad local debilitado y falta de fortalecimiento de la institucionalidad sobre inseguridad y violencia ciudadana.
- Deficiente apoyo a la Policía Nacional del Perú para cumplir sus funciones.
- No existe una cultura ciudadana, donde la población reduzca el uso de alcohol y drogas (factores asociados a la violencia e inseguridad ciudadana).
- Ausencia de programas de inclusión social a los ex infractores de la ley.
- Incremento de actos delictivos: el 24% de la población ha sido víctima de la delincuencia en el último año.
- Crecimiento del pandillaje y conflicto entre grupos juveniles.
- Déficit de efectivos y agentes de seguridad ciudadana, asignados a dar protección y seguridad a los ciudadanos.
- No existe un programa que reúna a todos los municipios para combatir la inseguridad ciudadana en todas sus formas.
- No existen estadísticas oficiales ni un mapa de criminalidad.
- Ausencia de programas para restaurar las familias.
- Más de 16,000 viviendas del Cercado de Lima, se encuentran en riesgo de sufrir daños estructurales ante un eventual sismo.

10. Transporte en Lima:

- Se han reportado 50,974 accidentes de Tránsito, con un total de 23,704 personas afectadas entre heridos y fallecidos.

- Se cuenta con diversos organismos que se encargan de la administración del transporte público en Lima.
- Falta de seguridad vial y programas de concientización débiles.
- No existe un proyecto integral de ordenamiento de transporte público y privado concensuado.
- Las empresas con sus unidades, sólo se han inscrito para concederles las rutas, sin cumplir con las exigencias detalladas en la norma.
- Los centros de capacitación de conductores tienen costos elevados.

11. Falta de regulación y ordenamiento del comercio ambulatorio, lo que originan efectos directos que afectan la calidad de vida de la población y competencia desleal al desarrollo de comercio formal y no pago de los tributos correspondientes a la municipalidad y gobierno central.

III. VISIÓN DE DESARROLLO

Hacer de Lima una ciudad competitiva, moderna, integrada y participativa. Que incluya a todos sus habitantes sin distinción. Una ciudad que brinda a sus habitantes una cobertura eficiente de servicios culturales, educativos y de salud, con adecuadas. Desarrollado adecuada condiciones de transporte y comunicaciones, de vivienda y saneamiento que permitan desarrollar las potencialidades de la gente y reducir la pobreza.

Con un ambiente propicio para el desarrollo económico articulado con los mercados del Pacífico, mediante la promoción de la inversión, las actividades de los emprendedores y profesionales.

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.

IV. ESQUEMA DE PROPUESTA DE DESARROLLO

4.1 ORIENTACIONES GENERALES DE LAS PROPUESTAS

- ➔ Propiciar una auténtica descentralización funcional y fiscal, asumiendo las responsabilidades inherentes al gobierno regional.
- ➔ 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, seguridad, educación, transporte, cultura y medio ambiente.
- ➔ Liderar las estrategias que se adopten en materia de seguridad preventiva y correctiva.
- ➔ Asumir el liderazgo en materia de Transporte Público y tránsito.
- ➔ 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.

4.2 PROPUESTAS POR DIMENSIONES:

A. DIMENSIÓN SOCIAL

- DS1. Asumir como gobierno regional la conducción de la educación en Lima Metropolitana de acuerdo a ley
- DS2. Formulación del Proyecto Educativo Regional Metropolitano en base a los lineamientos del Proyecto Educativo Nacional
- DS3. Disminuir el porcentaje de deserción escolar alcanzando niveles de ciudades desarrolladas.
- DS4. Desarrollar Programas de Capacitación constante a docentes de Lima Metropolitana y mejora de la infraestructura escolar.
- DS5. Consolidación del aprendizaje en lecto-escritura y matemática en las Instituciones educativas.
- DS6. Impulso de programas de desayunos escolares y campañas de salud, prevención y nutrición en la población de menores recursos.
- DS7. Universalizar la Educación Inicial Bilingüe.
- DS8. Establecimiento de servicios de salud, nutrición y estimulación temprana en los centros de educación inicial.
- DS9. 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.
- DS10. Estimular a los mejores estudiantes y docentes de la escuela pública, como forma de compensar sus esfuerzos.
- DS11. Fortalecer las gerencias de educación de las Municipalidades distritales con equipos profesionales idóneos.
- DS12. Establecer criterios de certificación de la calidad educativa para las IIEE públicas.
- DS13. Establecer el Fondo del Libro Metropolitano y promover la lectura en todos los espacios.
- DS14. Establecer una política de fomento de los deportes a partir del deporte escolar en todas las disciplinas.

- DS15. 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.
- DS16. Formular, de acuerdo a Ley, el Plan Provincial de Salud, de forma concertada y con enfoque de promoción de la salud.
- DS17. Promover la implementación de Municipios y Comunidades saludables, de acuerdo con los preceptos de la OMS y de la carta de Ottawa.
- DS18. Gestionar la transferencia de las Direcciones de Salud de Lima, al ámbito del gobierno metropolitano creando la Gerencia de Salud Metropolitana.
- DS19. Potenciar los servicios de Salud brindados por los actuales Hospitales de la Solidaridad.
- DS20. Desarrollar un proceso de transferencia ordenada y adecuada de los establecimientos de salud de grado I a los gobiernos distritales.
- DS21. Programa de seguro de salud municipal en Lima Metropolitana.
- DS22. Articular la atención de los establecimientos de salud de MINSA hasta la transferencia del sector salud al gobierno metropolitano y SISOL.
- DS23. Mejora, rehabilitación e implementación con tecnología de punta a hospitales, centros de salud y postas médicas.
- DS24. Implementación del Programa Municipal de Atención al Drogodependiente, con clínicas de día, en los distritos de mayor prevalencia del uso y consumo de drogas.
- DS25. Fomento a la conformación de polos culturales en las diferentes áreas de la ciudad (Norte, Sur, Este).
- DS26. Formación de gestores culturales para profesionalizar el trabajo cultural de las Municipalidades distritales.
- DS27. Creación de la red metropolitana de gestores culturales.
- DS28. Formular el Plan Estratégico de Cultura Metropolitana, de forma concertada, de acuerdo con la Agenda 21 de la Cultura que se promueve internacionalmente.
- DS29. Conservación y puesta en valor del patrimonio histórico – cultural en asociación público privada.
- DS30. Establecer un Plan concertado de desarrollo turístico, de acuerdo con los lineamientos del PENTUR.
- DS31. Establecer, junto con el ministerio encargado, criterios de certificación de calidad de los establecimientos turísticos.
- DS32. Sensibilizar a la población en cuanto a importancia del turismo para la ciudad.
- DS33. Políticas públicas de reducción de los factores condicionantes de la violencia e inseguridad.
- DS34. Establecimiento del centro Metropolitano de entrenamiento de Serenazgo.
- DS35. Incremento de equipos de televigilancia (cámara fijas y móviles) y su articulación interdistrital.
- DS36. Reglamentación, por ordenanza, de las características, funciones, protocolos de actuación de los cuerpos de Serenazgo distritales.
- DS37. Articulación de esfuerzos entre la Municipalidad, la PNP y el Ministerio público para garantizar la seguridad ciudadana.
- DS38. Diseño de políticas públicas de seguridad y convivencia, en base a la elaboración del Mapeo del Delito Metropolitano.
- DS39. Gestión ante el gobierno central y el Poder Judicial para la implementación de juzgados de tránsito.
- DS40. Programas para la disminución del consumo de drogas, vandalismo e inclusión social de la población en riesgo y ex infractores de la ley.
- DS41. 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.
- DS42. Fortalecer la lucha contra las drogas, tanto a través de campañas educativas, a través del patrullaje, así como a través de una mayor coordinación con la PNP.
- DS43. Promover y gestionar ante el Congreso de la República, un sistema judicial rápido y eficiente, que sancione las faltas y los delitos menores.
- DS44. 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.
- DS45. Puesta en marcha de un plan que reduzca la inseguridad vial en las calles de Lima.
- DS46. Reglamentar la inclusión del enfoque de riesgos en las acciones municipales a nivel metropolitano.
- DS47. Implantación del Programa Integral de Defensa Civil, Cultura de Prevención y Gestión ante Desastres.
- DS48. Fortalecimiento de capacidades técnicas y logísticas del sistema metropolitano de Defensa Civil.
- DS49. Establecimiento de una red de gestores comunitarios en defensa civil y seguridad ciudadana con la participación de las municipalidades distritales.
- DS50. Repotenciación del Cuerpo de Bomberos Voluntarios.
- DS51. Fomentar la igualdad ante la ley, iguales oportunidades de empleo y formación, garantizar la equidad de

<p>género y eliminar todo tipo de discriminación en la ciudadanía.</p> <p>DS52. 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.</p> <p>DS53. Promover y gestionar ante el gobierno central, el mejoramiento de los programas sociales con participación de las organizaciones de base.</p> <p>DS54. 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.</p> <p>DS55. Formular el Plan Metropolitano de la Juventud de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>DS56. Creación de la Casa de la Juventud de Lima Metropolitana, para la recreación y el deporte, además de impartirse cursos técnicos y especializados.</p> <p>DS57. Promover la inclusión y la equidad de género a través de la formulación del Plan Metropolitano de Igualdad de Oportunidades.</p> <p>DS58. Mejorar la calidad de los programas de desarrollo, integración y asistencia social del adulto mayor, los jóvenes, discapacitados, niños y adolescentes y mujeres.</p> <p>DS59. Propiciar el respeto a profesar y divulgar alguna fe o creencia individual y/o colectiva; asimismo eliminar toda forma de intolerancia y discriminación fundada en la religión o las doctrinas religiosas.</p>	
<p>B. DIMENSIÓN ECONÓMICA</p> <p>DE1. Gestión municipal impulsor de programas y proyectos para la generación de empleos, micro y pequeña empresa.</p> <p>DE2. Políticas y programas de promoción de nuevos emprendimientos empresariales.</p> <p>DE3. Formular el Plan Metropolitano de Competitividad.</p> <p>DE4. Creación de programas para la capacitación técnica y en emprendimientos a jóvenes y alumnos en los centros educativos.</p> <p>DE5. Generar incentivos municipales, para la creación de nuevos negocios productivos.</p> <p>DE6. Fomentar el asociacionismo entre pequeños productores, para establecer cadenas productivas.</p> <p>DE7. 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.</p> <p>DE8. Concertar con las entidades educativas y tecnológicas, el apoyo a los empresarios de la provincia, en actividades de investigación y desarrollo</p> <p>DE9. Creación de Programas de inserción laboral a la población desempleada de Lima Metropolitana.</p> <p>DE10. Regulación y ordenamiento del comercio ambulatorio, con un proceso de empadronamiento y emisión de licencias.</p> <p>DE11. Recuperación de espacios públicos y promover los espacios disponibles para el ejercicio del comercio formal, través de la inversión privada.</p> <p>DE12. Establecer un marco legal que permita impulsar un programa de formalización que implique el desarrollo de capacidades técnica – empresarial.</p> <p>DE13. Promover un programa de modernización de mercados de abastos para una mejor atención al público y elevar la competitividad de los comerciantes.</p> <p>DE14. Promover programas de auto ahorro de comerciantes, a fin de promover fondos intangibles para que sirvan como garantía de proyectos de formalización.</p> <p>DE15. Formalización integral del transporte público.</p> <p>DE16. Desarrollar programas de difusión y educación a los operadores comerciales y de servicios, para generar una oferta saludable y de calidad a los consumidores.</p> <p>DE17. Promover la organización y las campañas de información, protección y defensa del consumidor.</p> <p>DE18. Desarrollar mecanismos de certificación de la calidad de los bienes y servicios ofrecidos.</p> <p>DE19. Promover la transferencia de los mercados de abastos municipales a sus conductores, de acuerdo con la legislación vigente.</p> <p>E20. 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.</p>	
<p>C. DIMENSIÓN TERRITORIAL AMBIENTAL</p> <p>DTA1. 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.</p> <p>DTA2. 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.</p> <p>DTA3. 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.</p> <p>DTA4. Integrar las zonas de difícil accesibilidad a través de la construcción de escaleras, así como brindar</p>	

mantenimiento y ampliación a las existentes.

- DTA5. 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.
- DTA6. Fortalecer el Instituto Metropolitano de Planificación.
- DTA7. Programa de fomento de la autoconstrucción segura en las zonas urbano populares.
- DTA8. Incrementar la articulación de las poblaciones urbanas populares mediante la construcción de escaleras de acceso a las partes altas.
- DTA9. Establecimiento de una Autoridad Centralizada para el transporte de Lima y Callao, liderada por la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- DTA10. Generación del Proyecto Integral de Ordenamiento de Transporte Público y Privado en coordinación con los actores involucrados en esta problemática.
- DTA11. Gestionar ante el Gobierno Central los recursos para la implementación del Metro y el Sistema Integrado de Transporte en Lima.
- DTA12. Responsabilizar a la Municipalidad Metropolitana de Lima por el otorgamiento de Licencias de Conducir complementando con programas de sensibilización y educación para los diferentes actores.
- DTA13. Mejorar la infraestructura vial metropolitana, paraderos y los controles de tránsito a través de semaforización inteligente, señalización adecuada, entre otros.
- DTA14. Ejecutar y/o concluir los Proyectos Viales que cuenten con expediente técnico aprobado.
- DTA15. Gestionar ante el gobierno central la culminación del tren eléctrico en el tramo Av. Grau –San Juan de Lurigancho.
- DTA16. Continuación del proyecto del Metropolitano, priorizando el ramal centro- norte y readecuando los flujos y rutas planificadas.
- DTA17. Convenios a través de la empresa privada para impulsar capacitaciones asequibles a conductores y cobradores del transporte público y privado.
- DTA18. Otorgamiento de seguridad jurídica en concesiones de 10 a 15 años para las rutas urbanas e interconectadas.
- DTA19. Programa de Casas del Taxista para atención de este gremio del transporte.
- DTA20. Promover políticas metropolitanas para el mejor ordenamiento de los mototaxis con participación de este sector.
- DTA21. Exoneración tributaria para los vehículos cuya matriz energética (GLP, GN, Híbridos, etc.) resulten no contaminante.
- DTA22. 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
- DTA23. 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.
- DTA24. Priorizar como 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 Rímac en ambas márgenes del Río entre Lima y el Callao, el empalme de la Av. Tacna con San Juan de Lurigancho; Panamá-Marsano-Pachacutec y Ovalo Santa Anita.
- DTA25. Densificar las áreas verdes a fin de mejorar los actuales niveles de calidad del aire.
- DTA26. Establecimiento de políticas públicas de adaptación al cambio climático.
- DTA27. Puesta en marcha del Sistema de Gestión Ambiental Metropolitano, de acuerdo con el MINAMB.
- DTA28. Políticas de Agua con respecto a los planes y políticas poblacionales, ordenamiento territorial y desarrollo urbano.
- DTA29. Impulso a iniciativas de renovación del parque automotor, para evitar la contaminación ambiental y sonora.
- DTA30. Implementar el Plan Integral de Gestión Ambiental y Transformación de Residuos Sólidos.
- DTA31. 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.
- DTA32. Establecer alianzas con la Región Lima Provincias para el manejo de cuencas y la descontaminación de los ríos.
- DTA33. Establecer políticas públicas que promuevan el uso de combustibles menos contaminantes.
- DTA34. Implementación de Áreas de Conservación Municipal (ACM) en las Lomas de Villa María y Pachacámac.
- DTA35. Fortalecer el proyecto de manejo del área en los Pantanos de Villa.
- DTA36. 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 reuso, en su caso, de las aguas servidas tratadas.

- DTA37. Impulsar el desarrollo de proyectos recreacionales y turísticos, a lo largo del litoral marino y de los ríos en la Provincia.
- DTA38. 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.

D. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

- DI1. Culminación del Proceso de Descentralización, otorgándole a Lima la autonomía, capacidad y facultad para el uso de recursos y gastos.
- DI2.** Gestión municipal participativa con la formulación de Planes de Desarrollo Concertado a nivel Metropolitano e interdistrital.
- DI3. Cumplir con todas las competencias y funciones como Gobierno Regional para el fomento y desarrollo de programas y proyectos.
- DI4. Profesionalización de gestión pública municipal a partir de la aplicación de un Plan de desarrollo de Capacidades.
- DI5. Trámites ciudadanos simplificados y gestión municipal basada en la calidad. Establecimiento de un TUPA único para todos los distritos.
- DI6. Aumento del presupuesto anual, mediante la aplicación del Reglamento de Descentralización Fiscal.
- DI7. Financiamiento a través de alianzas público-privadas para inversiones en programas y proyectos municipales.
- DI8. Gestionar ante la PCM la municipalización del distrito del Cercado de Lima, estableciendo transitoriamente la Autoridad autónoma del Cercado.
- DI9. Eliminación de los concursos públicos y licitaciones por la modalidad de encargos a organizaciones internacionales.
- DI10. Establecer lineamientos y políticas de transparencia y lucha contra la corrupción.
- DI11. Creación de la Gerencia Metropolitana de Transparencia, Control Ciudadano y Acceso a la información.
- DI12. Fortalecimiento de la Oficina de Control Interno de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- DI13. Fortalecer la cultura ciudadana a través de proyectos que permitan la modernización de las organizaciones vecinales con un enfoque de participación y desarrollo.
- DI14. Establecimiento del Plan de Participación Ciudadana Metropolitano.
- DI15. Implementación de instrumentos de e-government que permitan la conectividad de los vecinos con la Municipalidad Metropolitana y las distritales.
- DI16. 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.
- DI17. Fortalecer y capacitar a los pobladores y sus organizaciones en sus deberes y derechos como ciudadanos, en la construcción y consolidación de la democracia.
- DI18. Sensibilizar a los medios de comunicación para que incorporen contenidos de educación y cultura ciudadana en sus contenidos.

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 audiencias públicas y de los medios de comunicación que cuenta la Municipalidad Provincial de Lima Metropolitana.