



**PARTIDO APRISTA PERUANO**



**Lima**

**Ciudad cálida, humana y segura para  
todos**

**Plan de Gobierno Municipal 2007 - 2010**

## INDICE

<b>I. REFERENCIAS GENERALES.....</b>	<b>4</b>
1.1 DENOMINACIÓN Y UBICACIÓN POLÍTICA .....	4
1.2 UBICACIÓN FÍSICA.....	4
1.3 FECHA DE CREACIÓN.....	4
1.4 EXTENSIÓN (Km <sup>2</sup> ).....	4
1.5 ALTITUD (msnm).....	5
1.6 ESTRUCTURA POBLACIONAL .....	5
1.7 POBLACIÓN ELECTORAL .....	5
<b>II. ROLES SOCIO ECONÓMICOS DE LA LOCALIDAD .....</b>	<b>5</b>
2.1 ROLES ANTIGUOS.....	5
2.2 ROLES ACTUALES .....	5
2.3 TENDENCIAS Y ROLES FUTUROS.....	6
<b>III. VISIÓN AL 2010 .....</b>	<b>6</b>
<b>IV. MISIÓN INSTITUCIONAL DE LA MUNICIPALIDAD EN LA CONSECUCIÓN DE LA VISION.....</b>	<b>6</b>
<b>V. DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO FODA .....</b>	<b>6</b>
6.1 ANÁLISIS EXTERNO.....	6
7.4.1 Oportunidades.....	7
7.4.2 Amenazas .....	7
6.2 ANÁLISIS INTERNO.....	7
7.4.1 Fortalezas .....	7
7.4.2 Debilidades.....	8
<b>VI. LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS .....</b>	<b>8</b>
6.1 DESARROLLO ECONÓMICO-GENERACIÓN DE EMPLEO .....	8
6.2 DESARROLLO URBANO Y RURAL.....	8
6.3 TRANSPORTE .....	8
6.4 DESARROLLO HUMANO Y SOCIAL.....	8
6.5 PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	8
6.6 SEGURIDAD CIUDADANA .....	8
6.7 MEDIO AMBIENTE Y CALIDAD DE VIDA .....	8
6.8 CIENCIA Y TECNOLOGÍA.....	8
6.9 EDUCACIÓN CULTURA Y DEPORTES.....	8
6.10 GESTIÓN INSTITUCIONAL.....	8
<b>VII. DESCRIPCIÓN DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS.....</b>	<b>9</b>
7.1 DESARROLLO ECONÓMICO – GENERACIÓN DE EMPLEO.....	9
7.2 DESARROLLO URBANO Y RURAL.....	10

7.3	TRANSPORTE .....	11
7.4	DESARROLLO HUMANO Y SOCIAL.....	15
7.4.1	<i>Prevención y disuasión de la delincuencia juvenil.....</i>	15
7.4.2	<i>Salvaguardar la integridad física y autoestima de las personas de la tercera edad</i> 16	
7.4.3	<i>Crear una Red Municipal de Voluntariado Juvenil para asistencia a adultos mayores...</i>	17
7.5	PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	18
7.6	SEGURIDAD CIUDADANA .....	19
7.6.1	Educar al ciudadano en Seguridad Ciudadana.....	19
7.6.2	Establecer un Sistema de Seguridad Ciudadana.....	20
7.6.3	Establecer el Plan de los 5 minutos.....	22
7.7	MEDIO AMBIENTE Y CALIDAD DE VIDA .....	23
7.8	EDUCACIÓN CULTURA Y DEPORTES.....	25
7.9	CIENCIA Y TECNOLOGÍA.....	27
7.9.1	Programa de Desarrollo y Transferencia de innovaciones Tecnológicas de las empresas.	27
7.9.2	Programa de impulso a la investigación científica y tecnológica .....	29
7.10	GESTIÓN INSTITUCIONAL.....	29
7.10.1	Racionalización del gasto público.....	29
	10.2 Rediseño de Indicadores de Gestión.....	30
7.10.2	Fortalecer instancias de control del gasto .....	30
7.10.3	Desarrollar mecanismos para facilitar el acceso al Sistema Municipal .....	31
7.10.4	Crear un Sistema Integrado de Información.....	31
7.10.5	Promover Programas de Capacitación.....	32
<b>VIII. PARTICIPANTES PLAN DE GOBIERNO MUNICIPAL 2007-2010 .....</b>		<b>33</b>



**1.5 ALTITUD (msnm)**

0 M.S.N.M.

**1.6 ESTRUCTURA POBLACIONAL**

Población Total 6'954,583

**1.7 POBLACIÓN ELECTORAL**

Nº de Electores 5'080,761

**II. ROLES SOCIO ECONÓMICOS DE LA LOCALIDAD**

**2.1 ROLES ANTIGUOS.**

Tanto en tamaño económico como poblacional, Lima no tiene ni ha tenido parangón con ninguna otra ciudad del Perú, desde los albores de la República. En su condición de centro histórico político administrativo del Perú, desde el Siglo XIX Lima devino en eje articulador comercial y logístico de una economía nacional organizada bajo cánones dualistas, con una periferia regional portadora de una oferta primario exportadora dirigida a ultramar, y una oferta de productos de pan llevar de baja productividad consumidos en Lima. Es así que durante gran parte de los siglos XIX y XX Lima acentuó su preeminencia económica secular creciendo más que el resto del país, con paréntesis de grave crisis económica en los que el ajuste afectó principalmente a la economía limeña.

Si bien esta tendencia proclive a agudizar el centralismo económico limeño se proyecta hasta los últimos 15 años, en una frente al 2,8% del resto del país, lo cierto es que desde mediados de los 70's hacia el primer quinquenio del siglo XXI, al comparar el diferencial de crecimiento del PBI, ya no en cifras globales sino en términos per capita, se puede apreciar una senda de franco achicamiento del mismo, que se explica por la vertiginosa expansión de la población de Lima y la incapacidad de la economía capitalina para darle a sus habitantes suficientes oportunidades de empleo productivo

**2.2 ROLES ACTUALES**

El proceso de ruptura del patrón de crecimiento tradicional, explica porqué en los últimos años la pobreza limeña ha ido en ascenso, justo cuando en paralelo se producía un quiebre del índice de pobreza a nivel nacional. Es así que mientras en Lima subía de 31,9% en 2001 a 35,7% en el 2004, a nivel nacional caía de 54,8% a 52%. En Lima Cono urbana la pobreza es más aguda, al afectar al 40,4% de su población, en contraste con un moderado 14,9% en la Lima Central. No obstante, la mayor pobreza limeña observada en años recientes ha venido aparejada de un leve descenso del índice de pobreza extrema, que bajó de 2,8% en 2002 a 1,8% en 2004.

Estas cifras estarían revelando el inicio de un proceso de ruptura del patrón histórico de crecimiento sustentado en Lima como locomotora, abriendo paso a un modelo en ciernes, sustentado en la elaboración provinciana de productos de creciente valor agregado, para su venta a diversos mercados internacionales, tendiendo a generar vínculos internos encadenantes entre empresas de todo tamaño y redes de conocimiento orientadas a añadir valor agregado y negociar de igual a igual con compradores diversos internacionales.

## **2.3 TENDENCIAS Y ROLES FUTUROS**

Lima Metropolitana es la región del Perú de mayor desarrollo y menor índice de pobreza y pobreza extrema, es la mayor concentración regional de pobres de todo el país, creciendo año tras año en términos absolutos. Con aproximadamente 8 millones de habitantes y un PBI mayor a los US \$ 28.000, Lima Metropolitana es de lejos la ciudad más importante en un país de 27 millones de habitantes y un PBI aproximado de US \$ 68.400 millones, siendo la cuarta ciudad más poblada de América Latina, después de Ciudad de México (19,1'), Sao Paulo (18,6') y Buenos Aires (11,6').

### **III. VISIÓN AL 2010**

Lima es una ciudad segura, competitiva y humanizada, con un plan de crecimiento ordenado por polos interconectados de desarrollo, que permitan armonizar las necesidades de bienestar público con una estructura urbana y de servicios eficaces y funcionales, que impulsen la expansión de actividades educativas, recreativas, sociales, y productivas en turismo, comercio exterior, industria y servicios.

### **IV. MISIÓN INSTITUCIONAL DE LA MUNICIPALIDAD EN LA CONSECUCIÓN DE LA VISIÓN**

Somos una Institución profesionalizada y técnicamente competitiva orientada al servicio de la Comunidad, con una mayor participación de los vecinos dentro de la gestión.

### **V. DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO FODA**

#### **6.1 ANÁLISIS EXTERNO**

#### **7.4.1 Oportunidades.**

- Las posibilidades de financiamiento internacional para el desarrollo de programas y proyectos de lucha contra la pobreza de parte de organismos Internacionales.
- La situación de crecimiento de la economía nacional, y la forma positiva en que esta siendo visto el Perú por los demás países.
- Ser la puerta de acceso a otros destinos turísticos del Perú a través del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.
- La creciente cooperación internacional disponible de ONG’s, gobiernos nacionales y organismos internacionales para la protección del medio ambiente.
- Los tratados de libre comercio con otros países que se están dando en la actualidad.
- La posibilidad de ser la puerta de salida de Brasil al Asia.
- El liderazgo que tiene Lima frente las demás ciudades del Perú, lo que le permite ser un modelo de desarrollo a seguir.

#### **7.4.2 Amenazas**

- El actual posicionamiento de la ciudad de Santiago de Chile como la mejor ciudad latinoamericana para atraer inversiones.
- El liderazgo de ciudades como Sao Paulo en negocios y Buenos Aires en entretenimiento y destino de compras en América Latina.
- El creciente desarrollo de Bogotá para llegar a ser una ciudad competitiva.
- La ciudad de Lima se encuentra lejos de los mercados de consumidores y productores del mundo, lo que implica mayores costos de producción y distribución.
- La creciente emigración sostenida de ciudadanos de formación profesional.

## **6.2 ANÁLISIS INTERNO**

#### **7.4.1 Fortalezas**

- Su identidad como capital histórica del Virreinato del Perú, es el más importante de América y centro de colonización de la América del Sur.
- Las competencias regionales concedidas a la Municipalidad Metropolitana que le puede permitir una administración integral de la ciudad.
- Una buena infraestructura hotelera, una creciente penetración tecnológica a través de Internet, su tradición turística y una gastronomía que se da a conocer mundialmente.
- Su ubicación central frente a los mercados de la cuenca del Pacífico.

- Su conectividad terrestre con todos los departamentos del Perú.

#### **7.4.2 Debilidades**

- Lima no es considerada como una Ciudad atractiva para invertir.
- La percepción internacional de Lima como ciudad Insegura.
- El estado de saturación en que se encuentra la carretera central, único nexo con los departamentos del centro del país.

## **VI. LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS**

### **6.1 DESARROLLO ECONÓMICO-GENERACIÓN DE EMPLEO**

### **6.2 DESARROLLO URBANO Y RURAL**

### **6.3 TRANSPORTE**

### **6.4 DESARROLLO HUMANO Y SOCIAL**

### **6.5 PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

### **6.6 SEGURIDAD CIUDADANA**

### **6.7 MEDIO AMBIENTE Y CALIDAD DE VIDA**

### **6.8 CIENCIA Y TECNOLOGÍA**

### **6.9 EDUCACIÓN CULTURA Y DEPORTES**

### **6.10 GESTIÓN INSTITUCIONAL**

## VII. DESCRIPCIÓN DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

### 7.1 DESARROLLO ECONÓMICO – GENERACIÓN DE EMPLEO

#### Problemas

Durante el siglo pasado, la concentración de recursos públicos y estatales en Lima (salud, educación, seguridad, entre otros) y la apertura de vías de comunicación con el resto del país, generó una masiva migración hacia la capital, lo cual llevó no solo a una mayor concentración de la riqueza, sino también a una gran concentración de la pobreza, dado que la ciudad fue incapaz de generar los mecanismos para incorporar activamente a estos nuevos ciudadanos. Actualmente Lima representa más del 45% del PBI del país y sin embargo, aproximadamente el 52% de su población se encuentra en estado de pobreza, por lo que el Gobierno Metropolitano debe hacer la gestión de su desarrollo en coordinación directa con los diversos sectores del gobierno central, y con todas sus. Gran parte de esta población se han insertado al mercado informalmente, generando sus propias fuentes de ingresos. El Gobierno Local no ha cumplido con su Rol de promotor del Desarrollo económico de sus ciudades, por la miopía de su autoridad metropolitana, deviniendo en una pérdida gradual de competitividad a nivel internacional.

#### Objetivos

- Impulso al desarrollo de las MYPES
- Constante capacitación técnica hacia las MYPES
- Promover la creación de clusters productivos, según un mapa de competitividad metropolitano.
- Elaboración de un mapa económico para atraer inversión privada
- Fomentar alianzas estratégicas con instituciones públicas y privadas para promover la exportación como una alternativa de ingresos desde los gobiernos locales

#### Metas

- Identificar las organizaciones empresariales existentes, y las potenciales en cada distrito, a efecto de elaborar un mapeo de capacidades productivas.
- Establecer Alianzas Estratégicas entre organismos gubernamentales y privados para la formación de un Centro de Formación Empresarial.

#### Propuestas

- Crear un Sistema Integrado de Cooperación Técnica Interdistrital, que permita difundir y promocionar las cadenas, conglomerados o redes productivas.

#### Costo

- S/.800,000.00 Nuevos Soles

## 7.2 DESARROLLO URBANO Y RURAL

### Problemas

Si la gestión Municipal de Lima Metropolitana sigue siendo vista como el tradicional municipio constructor de pistas, escaleras, lozas deportivas y jardines seguiremos siendo urbanísticamente inertes, hay que tomar en cuenta que Lima Metropolitana es un Gobierno Regional y el mas grande del país y por tanto aspectos como Salud, Educación, Desarrollo Económico – Promoción de la Inversión, Vivienda, Agua, Energía y otros temas de mayor envergadura son sustanciales. Se debería promover la Ley Especial de la Región Lima Metropolitana, mas si Lima es considerada como una Metrópoli en camino a ser una Megatrópoli y no puede ser que sigamos con una ciudad capital manejada con normas tan iguales como la de un pueblo pequeño del interior del país eso daña no solo a Lima sino también a estos pueblos, solo hay que ver el tema del SNIP que para Lima si puede ser aplicado pero para las pequeñas ciudades debe haber un tratamiento especial; otro es el tema del uso del suelo, para ciudades donde la inversión en construcción no es muy importante la definición de usos del suelo con los mismos criterios que para Lima es una locura, Lima tiene que ser tratada de forma distinta, mas si existen diversos intereses que no siempre son buenos y por tanto eso de flexibilizar sin planificar es una locura, mira el caso del Centro de Lima, se esta permitiendo que existan mas negocios pequeños, lo cual solo hace que la imagen turística sea peor; cuidado.

### Objetivos

- Planificación de la ciudad: servicios básicos, mobiliario urbano, vialidad, áreas verdes y zonas de recreación.
- Formulación y ejecución del plan de acondicionamiento territorial y de desarrollo urbano para Lima Metropolitana.
- Definir el modelo de ciudad para su planificación (servicios básicos, mobiliario urbano, vialidad, áreas verdes y zonas de recreación), sus usos y compatibilidades urbanos ambientales, así como definir y priorizar los proyectos mas importantes
- Articular y coordinar a las instituciones públicas y privadas (empresas de servicios públicos) para regular el impacto físico en la prestación de servicios en la ciudad.

### Metas

- Tener actualizado el 100% del catastro Integral
- Implementar el plan de desarrollo metropolitano actualmente
- Coordinación e integración de catastro de servicios públicos, con las entidades respectivas.

### **Propuestas**

- Normativas para el desarrollo del uso de suelo, y sus contenidos catastrales en términos Físicos y Virtuales.
- Data catastral usada como recurso estructurante en la formulación y desarrollo de proyectos de todo nivel (local, metropolitano, etc.).
- Promoción de la data catastral para el fomento del empleo de nuevas alternativas ecológicas ambientales.
- Reformulación y/o Acondicionamiento del plan metropolitano, así como el monitoreo del mismo, conllevando a la creación de nuevas líneas estratégicas que garanticen la transformación de Lima como Ciudad Empresa.
- Creación de un círculo vinculante de monitoreo en las actividades municipales, que intersecten todas y cada una de las actividades operativas y de gestión municipal, será planteada como actividad de medición de indicadores de desarrollo.
- Creación de estándares para los Servicios Municipales en Lima Metropolitana, con Instituciones Públicos - Privados a fin de lograr máxima eficiencia en la gestión municipal en todos los distritos, teniendo como base la promoción de la Inversión privada con la integración y modernización de los sistemas de gestión, creando competitividad empresarial en todo nivel de gestión (trámites, licencias, tributos, etc.)

### **Costo**

- S/.10' 000,000.00 Nuevos Soles

## **7.3 TRANSPORTE**

### **Problemas**

El caos, congestión, desorden, anarquía, falta de autoridad y una adecuada supervisión del cumplimiento de las normas por parte de la Municipalidad de Lima y de PNP, son parte de la contribución a la gran problemática en transporte, que a diario sufrimos los ciudadanos y peatones en nuestra querida Metrópoli, considerando que; Lima tiene una demanda diaria para el transporte público del orden de los 9'400,000 pasajeros, para lo cual existen 330 rutas autorizadas para atender dicha demanda con una flota aproximada de 32,000 vehículos de transporte público, (entre ómnibus, microbuses y camionetas rurales), cuya antigüedad promedio es de 18 años, los mismos que circulan por las diferentes vías de los 43 distritos de nuestra metrópoli, contaminando el ambiente, demostrando irrespeto a las normas de tránsito, causando accidentes de tránsito, entre otros problemas sociales, al no existir medidas eficaces para su regulación, supervisión de unidades y seguridad que debe caracterizar a tan importante servicio público.

Lima, no cuenta con un Sistema de Transporte Público, existen diferentes corredores saturados por las diferentes modalidades de transporte y que a la fecha no han sido articulados para prestar un servicio eficiente y preferencial para la población, mayormente de menores recursos económicos (las mismas que gastan mensualmente aproximadamente el 19 % de su salario en transporte), complementariamente por la antigüedad de los vehículos (mas de 18 años promedio) y bajos niveles de operación por la falta de gerenciamiento empresarial y capacitación; generan altos niveles de contaminación ambiental, accidentes de tránsito, y pérdidas de horas hombre, entre otros efectos en perjuicio de la población y la ciudad.

Se ha realizado una cuantiosa inversión para dotar a la ciudad de Lima, de un sistema de transporte moderno y acorde con los estándares mundiales de los servicios de transporte público masivo, el mismo que ya cuenta con más de 20 años, sin haberse concluido su construcción y puesta en servicio, por lo que es necesario que esta inversión realizada se complemente para beneficio de la comunidad en su conjunto, formando parte del sistema de transporte público multimodal y masivo que la ciudad necesita.

Existe un permanente desconocimiento e incumplimiento de las normas que regulan los servicios del transporte, falta de organización empresarial por parte de los operadores del transporte público (propiedad individual de sus unidades) bajo niveles de capacitación en el manejo de sus unidades (largas horas de trabajo, lo que ocasiona accidentes de tránsito por cansancio del chofer) , irrespeto y maltrato al público usuario, desconocimiento de sus derechos y obligaciones por parte de los ciudadanos, a fin de poder contribuir a la mejora del servicio.

### **Objetivos**

- Programa Integral de Seguridad Vial
- Reordenamiento del transporte en Lima Metropolitana
- Ordenamiento y priorización de corredores viales.
- Integración del tren eléctrico al sistema metropolitano de transporte público.

### **Metas**

- Ordenar y priorizar concordadamente las diferentes rutas por las que deberán de circular las unidades de servicio público de pasajeros, en función a la demanda existente, iniciativas de modernización del parque automotor, entre otros aspectos que garanticen un adecuado y eficiente servicio, prioricé en transporte masivo, posibilitando la seguridad y el mejoramiento del nivel de vida de la población.
- Garantizar la estabilidad jurídica para los transportistas, que posibilite su fortalecimiento empresarial y por ende la necesaria renovación de sus unidades vehiculares.

- Ordenar y priorizar las características del diseño y costos de los corredores viales en función a las necesidades actuales, niveles de servicio a prestarse, demanda de viajes y crecimiento de la población.
- Iniciar la construcción y/o adecuación de los principales ejes viales, para el transporte masivo y con nuevas unidades vehiculares, dentro de un contexto de un sistema integral y multimodal de transporte público.
- Complementar la construcción de la 1ra etapa del tren eléctrico para la ciudad, en las mejores condiciones objetivas para su concesión y puesta en servicio en el menor tiempo posible, integrándose al plan de desarrollo urbano para la ciudad de Lima.
- Contribuir con la preservación del medio ambiente y de la calidad de vida de la población a través de la integración del tren eléctrico al sistema multimodal de transporte público para la ciudad, extendiendo su circulación a la metrópoli y ciudades colindantes a Lima Metropolitana, como parte del desarrollo urbano y crecimiento de la población.
- Lograr sensibilizar a toda la población sobre lo devastador que es para las familias y la sociedad en su conjunto los accidentes de tránsito en todas sus modalidades y la necesidad de estar siempre prevenidos dentro del contexto de la seguridad ciudadana.
- Una objetiva educación sobre las normas y dispositivos sobre la prevención de accidentes de tránsito mediante comunicación informativa y persuasiva, con la difusión de mensajes que sinteticen apelaciones tanto de carácter racional como emocional.
- Implementar mecanismos y procedimientos permanentes para la capacitación empresarial, normativa (seguridad vial) y operativa (manejo eficiente, comportamiento amigable al usuario y la ciudad), por parte de los transportistas y operadores de los servicios públicos
- Crear instancias para la permanente: capacitación, educación y sensibilización social; con la finalidad de posibilitar el permanente conocimiento de los derechos y obligaciones del ciudadano, para con los servicios de transporte, contribuyendo con su participación a su modernización, mejorar los niveles de servicio y calidad de vida de la población.
- El desarrollo de Sistemas Inteligentes de Tránsito (semáforos Inteligentes, sensores de volúmenes de tránsito, etc.) eficiente circulación vehicular, que ayude a la reducción de accidentes de tránsito, reducción de la congestión y contaminación de la ciudad.

### **Propuestas**

- Evaluación y actualización de los estudios especializados sobre la oferta y demanda del servicio, características empresariales - financieras de los transportistas y los niveles para la renovación de su parque automotor.

- Diseñar los nuevos requerimientos, características por tipos de unidades a circular en función a la sustitución de las pequeñas unidades vehiculares por el transporte rápido y masivo.
- Estructurar un sistema articulado de transporte público, que posibilite una adecuada circulación por cada modalidad de servicio y real demanda de la población, priorizando en transporte masivo y los corredores exclusivos para los mismos.
- Implementar en Plan de reordenamiento para el transporte terrestre para la ciudad de Lima, con ingerencia en las ciudades conurbanas colindantes.
- Rediseñar un Programa real de Corredores y vías alternas en función al ordenamiento del transporte en la ciudad, la demanda y necesidades actuales de la población, renovación del parque automotor y mejora de los niveles de vida de la población en tiempo real.
- Priorizar la ejecución de obras viales en los principales ejes que permitan la atención de mayor número de viajes de la población, mayormente de menores recursos económicos (los 10 corredores en los 4 años de gestión municipal)
- Concordar con el Gobierno Central los diferentes mecanismos de apoyo y gestión para la consecución de tan necesario servicio público, en el menor tiempo posible.
- Ver alternativas conjuntas con el poder ejecutivo a fin de poder concretizar eficientemente todas las acciones realizadas, pero sin resultados positivos a la fecha.
- Coordinar las actividades de los sistemas existentes en la ciudad; de manera tal que se complementen de forma alimentadora y red troncal: mototaxi - bus alimentador o local – red troncal o principal – Sistema Metro – Sistema Interprovincial
- Integrar a las diferentes instituciones públicas y privadas, prioritariamente a los medios de comunicación en un Consejo Metropolitano de Seguridad Vial, a fin de desarrollar actividades conjuntas en forma permanente.
- Diseñar el Plan de actividades corporativas y conformar el Consejo Metropolitano de Seguridad Vial en el 1er semestre del 2007 e implementar actividades corporativas en el 2do semestre.
- Diseñar e implementar un programa conjunto de prevención de accidentes de tránsito con la seguridad ciudadana.
- Implementar mecanismos y procedimientos técnicos- administrativos, a fin de lograr una permanente y efectiva capacitación y transferencia tecnológica, dirigida prioritariamente a los empresarios transportistas, y operadores posibilitando su mejora institucional, empresarial y de operación directa de sus servicios
- Diseñar los mecanismos públicos para la sensibilización social y participativa de los ciudadanos para el conocimiento de las normas y mecanismos de

control, fiscalización y participación en la mejora de los servicios y comportamiento con la comunidad.

- Diseñar e implementar un Proyecto Piloto Metropolitano que posibilite una efectiva participación interinstitucional y cívica en programas integrales de seguridad ciudadana y vial

#### **Costo**

- S/.2'500,000.00 Nuevos Soles
- 2 millones de soles anuales por parte de la municipalidad y el resto por aportes de la actividad privada
- 350,000 soles en el 1er año, posteriormente se buscará el autosostenimiento del programa, vías concesiones para capacitación y programas de medios entre otros.
- 100,000 soles anuales por parte de la municipalidad para los gastos generales y operativos, la implementación del sistema priorizará las concesiones del servicio y la participación de la actividad privada con aportes.

## **7.4 DESARROLLO HUMANO Y SOCIAL**

### ***7.4.1 Prevención y disuasión de la delincuencia juvenil***

#### **Problemas**

Alrededor de 13,000 jóvenes entre 12 y 25 años se encuentran organizados en pandillas lo que constituye uno de los principales fenómenos sociales que afectan la tranquilidad y bienestar de los vecinos limeños.

Se calcula que sólo en Lima existen más de 500 pandillas cuya actividad es permanente y pone en riesgo a la población por las acciones de violencia con las que se desarrollan normalmente en el contexto de enfrentamiento a otros jóvenes, vandalismo y otros delitos.

#### **Objetivos**

- Crear un programa Prevención y Disuasión de la Delincuencia Juvenil que prevenga la delincuencia juvenil mediante políticas diseñadas específicamente para este segmento de la población.

#### **Metas**

- Trabajar en coordinación con los 43 municipios de Lima en la lucha contra el pandillaje mediante actividades de ocupación sana y oficios que les puedan servir a los jóvenes para salir adelante

### **Propuestas**

- Creación de 43 oficinas Municipales de erradicación del Pandillaje
- Programas de capacitación laboral Soles
- Optimizar destrezas habilidades y recursos personales para los jóvenes.

### **Costo**

- Existe un gran número de personas en extrema pobreza que se dedican a la mendicidad, especialmente empieza a crecer el número de niños mendigos en las calles de Lima.
- Existen alrededor de 500 pandillas juveniles en Lima, las agresiones cometidas por estos grupos van en aumento.
- Incremento de violaciones sexuales a menores

## **7.4.2 *Salvaguardar la integridad física y autoestima de las personas de la tercera edad***

### **Problemas**

Presupuesto Insuficiente destinado al área de Asistencia y Previsión social que mantiene en situación de desamparo y exclusión al adulto mayor.

### **Objetivos**

- Existe alrededor de 500 pandillas juveniles en Lima, las agresiones cometidas
- Proteger al adulto mayor mejorando su calidad de vida.

### **Metas**

- Constituir comedores Municipales para el adulto mayor
- Constituir espacio de encuentro para adultos mayores

### **Propuestas**

- Creación del programa alimento para el adulto mayor
- Creación de la Tarjeta Adulto Mayor que mediante convenios con la municipalidad le permitirá acceder a eventos recreativos y culturales a precios preferenciales.
- Repotenciar las casas hogares existentes actualmente.
- Implementación de Centros de Encuentro para el adulto Mayor.

### **7.4.3 Crear una Red Municipal de Voluntariado Juvenil para asistencia a adultos mayores**

#### **Problemas**

Según datos de enero 2002 a junio 2005. Tres de cada diez niñas/os y adolescentes sufrieron abuso sexual. 7 de cada 10 niñas/os fueron maltratadas por el padre, padrastro o madrastra. Uno de cada dos casos de abuso sexual es cometido por un familiar. Dentro del abuso sexual se consideran también las miradas obscenas y tocamientos, además de la violación

El tema de violación sexual contra los niños y las niñas, ha llegado a tener connotaciones de alta sensibilidad en la población, que en su mayoría exige la pena de muerte a los violadores. Situación que se complica por las dificultades para su aprobación tanto en el ámbito interno como externo

#### **Objetivos**

- Elaborar un plan de lucha contra la violación sexual de los niños de alta prioridad que involucre: DEMUNAS, OSB, Poder Judicial, Policía Nacional, Sistema de Inteligencia Nacional y Redes de Jóvenes Voluntarios

#### **Metas**

- Sensibilizar y educar a la población sobre la prevención de violaciones sexuales
- Disminuir las violaciones sexuales a menores.

#### **Propuestas**

- Implementar campañas de sensibilización y capacitación tanto a docentes como padres de familia para una detección precoz abordaje inmediato e intervención efectiva.
- Realizar campañas mediáticas con el apoyo de diarios y canales de televisión a fin de prevenir las violaciones sexuales.
- Organización de la red metropolitana de lucha contra la violación sexual (conformada por las miles de madres de las organizaciones sociales de base, llámese comedores, vaso de leche y clubes de madres, comités de damas, etc.)
- Conformación del Consejo de defensa del niño y la madre, integrado por abogados y estudiantes de derecho, a efecto de brindar asesoría legal.
- Plan de monitoreo en las comisarías y poder judicial
- Constituir la Defensoría del Niño

## 7.5 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

### Problemas

Poco más de la mitad de las y los jóvenes peruanos que encabeza un hogar participa de la vida pública de su comunidad, localidad y país, a través de algún tipo de asociación o programa. Los niveles de participación de estos jóvenes son mucho mayores en las zonas rurales que en las urbanas, no existiendo diferencias de género significativas. De acuerdo a la ENAHO 2002, casi 3 de cada 4 jóvenes jefes de familia

La participación de la población joven en las instancias de poder formal (cargos políticos) es muy limitada, tanto a nivel local como regional. Así tenemos que de las 12,438 autoridades electas a nivel nacional, 939 son jóvenes, es decir, sólo el 7.5% del total, siendo la mayoría elegida como regidores<sup>11</sup>. Sólo 45 de los 1,825 alcaldes elegidos en el 2002 son jóvenes y la gran mayoría varones (60,8%)<sup>12</sup>. Cabe señalar que los espacios participativos de toma de decisiones y planificación existentes a nivel local y regional son una oportunidad importante para promover la participación de los jóvenes en asuntos públicos.

No solo la participación de los jóvenes esta limitada, sino también la de los vecinos quienes no tienen acceso a ningún tipo de participación REAL, dentro de las decisiones que se toman para la Ciudad

No se cumple con la participación de las Juntas Vecinales, en la planificación, aprobación, ejecución y control según la Ley de Presupuesto Participativo.

### Objetivos

Diseñar e implementar un proceso de mecanismos y reglamentos armonizado e integrado a nivel metropolitano que permita articular a la sociedad civil para que facilite la asimilación de la importancia de su participación en el desarrollo de Lima metropolitana.

### Metas

- Organización y desarrollo de Talleres prácticos en las diferentes áreas de participación ciudadana
- Elaboración de planes formativos en materia de participación
- Implementar herramientas y técnicas de decisión, consulta y propuestas
- Creación de la Coordinadora de Juntas de Participación Vecinal
- Fomentar Campañas a nivel de Lima Metropolitana de Formación de Valores Medio ambiente, Salud, Seguridad Ciudadana Seguridad Vial.
- Capacitación a los Agentes Participativos a través de Talleres

### Costo

- S/.800,000.00 Nuevos Soles

## **7.6 SEGURIDAD CIUDADANA**

### **7.6.1 Educar al ciudadano en Seguridad Ciudadana**

#### **Problemas**

La experiencia mundial sobre el tema de seguridad ciudadana y nuestra realidad y problemática, torna imperiosa la estructuración de una adecuada participación de los medios de comunicación en seguridad ciudadana debido a que cada vez más el ciudadano, ante el incremento de la inseguridad ciudadana, percibe que los organismos oficiales no manejan información adecuada debido a la falta de mapeos geográficos de hechos delictivos en general, lo que redundaría en una deficiente investigación; por consiguiente, los ciudadanos no cuentan con información para tomar decisiones fundadas y responsables sobre la orientación de sus actos y lograr un entorno seguro de su vida diaria.

La participación de la radio en prevención de seguridad ciudadana sería un vehículo más expeditivo para garantizar, a través de la interacción con el ciudadano y las autoridades, el goce pleno de sus derechos humanos.

Existe en el ciudadano una percepción poco cercana a la Policía, producto de sentirla lejana, encerrada en sus locales, poco comunicativa, y en algunos casos, producto de experiencias negativas en su relación con ella; además, la Policía ya no refleja la imagen de un líder comunal al servicio de los habitantes.

#### **Objetivos**

- Promover la educación preventiva en materia de seguridad ciudadana desde los medios de comunicación masiva, principalmente la radio que tiene alcance nacional para desarrollar y promover una perspectiva de seguridad ciudadana y justicia debido a que la delincuencia es considerada como el principal problema del país a la par que el desempleo, el alto costo de vida y la corrupción, y que en cada distrito es diferente y sus habitantes son quienes más conocen sus necesidades reales.

#### **Metas**

- Abrir ventanas virtuales que permita a la ciudadanía interactuar y hacer conocer sus problemas en materia de seguridad.
- Informar sobre los teléfonos de comunicación de la policía y otras entidades oficiales donde pueden llamar en caso de emergencia o peligro.
- Recibir la percepción subjetiva de los ciudadanos acerca de la seguridad de su entorno y hábitat social. Está demostrado que no es suficiente las estadísticas oficiales sobre la delincuencia, es preciso complementarlas con la información que se puede entregar a las víctimas de delitos y faltas.
- Contribuir y propiciar políticas de control ciudadano en materia de seguridad ciudadana.
- Promover programas especiales para la prevención del delito, tales como "Zonas libres de delincuencia", "Botón de Emergencia" (reporte criminal para chóferes con las recomendaciones para evitar que sean víctimas de asaltos)
- Promover un sistema de denuncias confidenciales de los habitantes de Lima.
- Promover propuestas para planes de seguridad ciudadana tomando en cuenta las necesidades de cada distrito.
- Recomendar sistemas y técnicas de organización que empiecen a reemplazar la cultura de la impunidad por una justicia rápida, segura y efectiva".

#### **Propuestas**

- Actividades de acercamiento del policía con el ciudadano.
- Medidas de control para las autoridades que no cumplen sus funciones.
- Generar vínculos planificados entre la Policía y las organizaciones comunales.
- Facilitar la participación de la comunidad en las tareas conjuntas de prevención de la criminalidad para superar los estados de inseguridad ciudadana

#### **Costos**

- S/ 500,000 Nuevos Soles

### **7.6.2 Establecer un Sistema de Seguridad Ciudadana**

#### **Problemas**

- En los últimos años los alcaldes de Lima Metropolitana no han ejercido liderazgo en el tema de Seguridad Ciudadana , así como tampoco no han dado cumplimiento al artículo 85 .1.1 para crear un Sistema de Seguridad Ciudadana con participación de la sociedad civil y de la Policía Nacional y normar el establecimiento de los servicios de serenazgo, vigilancia ciudadana.

### **Objetivos**

- Trabajar de manera coordinada y sostenible con los 43 alcaldes distritales, la PNP, Defensa Civil, Bomberos, Sociedad Civil, para establecer los objetivos, metas, estrategias e indicadores de desempeño posibilitando la sostenibilidad y concertación del plan

### **Metas**

- Trabajar de manera estratégica a través de planes estratégicos de corto y mediano plazo.
- Profesionalizar el Serenazgo para que sea un cuerpo disciplinado, respetuoso de los derechos humanos para estandarizar sus procedimientos, uniformes y uso de medios de comunicación.
- Replantear los roles de las Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana.
- Hacer funcionar el Serenazgo Metropolitano Interdistrital.
- Apoyar a la Policía de Tránsito y la Policía de Turismo.

### **Propuestas**

- Diseñar un plan estratégico en tres fases (100 días, 1 año y 4 años) con objetivos, metas, estrategias e indicadores de desempeño.
- Crear una Escuela Metropolitana de Capacitación para Serenazgos.
- Crear la Coordinadora Metropolitana de Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana,
- Rehabilitación del fármaco dependiente.
- Centro de atención de asistencia para las víctimas de la violencia.

### **Costos**

S/..2'500,000 Nuevos Soles

### **7.6.3 Establecer el Plan de los 5 minutos**

#### **Problemas**

La Policía Nacional y el Serenazgo, en muchos distritos de la capital, no responden al llamado o auxilio del ciudadano en un tiempo determinado tal es así que no existe una verdadera prevención medida en tiempo (cinco minutos antes del evento criminal y cinco minutos después que sucede el hecho).

#### **Objetivos**

- Elaborar un plan interconectado que permita responder a la PNP y el Serenazgo en el menor tiempo posible antes que suceda el evento y después que sucede.

#### **Metas**

- Diseñar y construir Centrales Operativas de Emergencia conectados a una Central Madre que estarían ubicadas en los cuatros cuadrantes de cinco distritos seleccionados como “pilotos” por los altos índices de criminalidad.
- Estas centrales estarán diseñadas para tareas de reacción rápida a través de móviles (automóviles y motocicletas), análisis estratégico, análisis operativo, sistema de mapas geo-referenciales para captar el patrón de la criminalidad en cada cuadrante y equipos de inteligencia operativa que salen a los puntos críticos para filmar e identificar a los delincuentes (delincuencia callejera) o centros de micro comercialización.
- Diseñar un plan para los Radios Taxis, conectadas directamente con el comando de la Central de Emergencia Operativa, componentes del Plan de 5 Minutos.

#### **Propuestas**

- Construir cuatro centrales de emergencia y una central madre en cada cuadrante de un distrito seleccionado como piloto.
- Plan de “Ojos de la ciudad” para taxistas conectados a la PNP y Serenazgo.

#### **Costos**

- S/.3'000,000.00 Nuevos Soles

## 7.7 MEDIO AMBIENTE Y CALIDAD DE VIDA

### Problemas

Según datos tomados del Consejo Nacional del Ambiente (CONAM), cada día las calles de la capital son testigos de 8.5 millones de viajes de transporte público y 2 millones de transporte privado. Según esta entidad, las emisiones de gases contaminantes de vehículos motorizados aumentarán, hasta el 2020, tres veces más sólo en transporte carretero. En el mismo lapso se espera un crecimiento del 420% de vehículos por cada mil personas en todo el Perú. Las emisiones de gases de vehículos automotores tienen un doble impacto ambiental: "Por un lado afectan los recursos naturales y la salud del hombre y por el otro son responsables en gran medida del calentamiento de la tierra o efecto invernadero". Actualmente el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) es responsable del 50% del efecto invernadero. En Lima, sólo el parque automotor emite 1' 370.190 toneladas de CO<sub>2</sub> al año. A pesar de los adelantos tecnológicos en los vehículos gasolineros y las alternativas de combustibles, se deben tomar medidas más eficientes para revertir esta situación.

En Lima existen centros o núcleos de producción (industrial y comercial) que necesariamente requieren de mecanismos de control para evitar el incremento en contaminantes (sólidos, líquidos, gaseosos) en el ambiente y en los mecanismos de disposición final (áreas habitables, alcantarillado, botaderos, etc.). Empresas vinculadas a sectores alimenticio (panaderías, restaurantes), sector textil, sector zapatería, sector que usan derivados químicos. Deben ser sujeto de auditorías técnicas, con un enfoque de Producción más Limpia, con el fin reducir la contaminación ambiental, recomendando la aplicación de Buenas Prácticas. Aún cuando el número de empresas ha disminuido en el país, las grandes corporaciones siguen contaminando el ambiente sin adoptar medidas de control.

La producción de residuos sólidos es producto de las actividades humanas y económicas que se realizan en distintos espacios. Una ciudad como Lima, con una población creciente, produce tres veces más residuos sólidos domésticos por día, que la suma del total de residuos producidos por las siete ciudades con mayor producción (Chiclayo, Arequipa, Chimbote, Cusco, Pucallpa, Piura y Trujillo).

Los residuos sólidos son aquellas sustancias, productos o subproductos en estado sólido o semisólido de los que su generador dispone, o está obligado a disponer a través de un sistema que incluya procesos tales como: minimización de residuos, segregación en la fuente, transporte, transferencia y disposición final, entre otros. Para efectos de la ley y su reglamento, los residuos sólidos se clasifican en: residuos domiciliarios, comerciales, de limpieza y espacios públicos, de establecimientos de atención de salud, industrial, de las actividades de construcción, agropecuarios y de instalaciones o actividades especiales. Un estudio reciente de DIGESA, establece que la recolección de residuos en Lima y Callao está a cargo de 48 municipalidades más la empresa RELIMA. DIGESA estima que en Lima Metropolitana se genera 4,100

TM/día, con una cobertura promedio de recolección cercana al 80%. Apenas el 50% de dichos residuos se disponen en rellenos sanitarios formalmente reconocidos por el municipio y el Ministerio de Salud. En los botaderos se dispone 1,700 TM/día de residuos. Hay 27 botaderos, de los cuales 22 están operativos.

En Lima el crecimiento "horizontal" a través de Programas como Mi Vivienda ha disminuido en 8% las áreas verdes. La disminución de las áreas verdes afecta el derecho a la salud y recreación de las poblaciones urbanas. El crecimiento acelerado de las ciudades, como el caso de Lima, hace que las áreas verdes resulten insuficientes. Además, el mayor valor comercial de los terrenos para fines residenciales o comerciales, hace que se reduzca la posibilidad de expansión de las áreas verdes, por parte del municipio, ante la limitada disponibilidad de terreno.

De otro lado, hay que tomar en cuenta el costo de mantenimiento de estas áreas. Muchas veces cuando el tema de áreas verdes es visto de una manera aislada, es la principal partida presupuestal que suele reducirse, cuando los recursos financieros son escasos. Sin embargo, cuando el manejo de estas áreas forma parte de un manejo sistémico la asignación de recursos queda comprometida, ya que los resultados contribuyen con el logro de los objetivos generales propuestos por el gobierno local. De otro lado, en algunos casos se utilizan plantas y especies forestales que tienen un consumo intensivo de agua. Por tanto, la reducción de costos de agua pasa por una selección adecuada de las especies de flora a manejar en las áreas verdes.

Uno de los problemas emergentes en Lima es la contaminación visual, ante lo cual no existe un control ni respeto de los habitantes ni para su salud ni para su seguridad.

### **Objetivos**

- Reducir la contaminación de las empresas comerciales e industriales.
- Mejorar el manejo tradicional de los residuos sólidos en Lima Metropolitana.
- Desarrollar un modelo sostenible y saludable de gestión integral de residuos sólidos.
- Apoyar la protección y ampliar áreas verdes para asegurar el derecho a la salud y recreación de los ciudadanos de Lima Metropolitana.
- Mejorar la calidad de vida de los habitantes de Lima Metropolitana, mediante la descontaminación visual y del paisaje, la protección del espacio público y la integridad del medio ambiente, la seguridad vial y la simplificación de la actuación administrativa en relación con la publicidad exterior visual.

### **Metas**

- Para el 2010 se han inventariado y controlado los puntos de emisiones críticos en la ciudad de Lima.
- Se tiene un programa participativo municipal integrando a instituciones nacionales, locales e internacionales
- Se ha reducido la emisión de gases contaminantes en la ciudad de Lima
- Se tiene implementado un Plan Integral de Saneamiento Atmosférico para Lima Metropolitana.

- El 50% de las empresas comerciales e industriales disminuyen sus efluentes y/o emisiones contaminantes.
- Empresas comerciales e industriales firman un pacto de reducción de contaminantes iniciando una fase de ejecución del pacto.
- Se habrá disminuido la cantidad de basura sin clasificar por día/habitante que llega a los botaderos.
- Se ha mejorado el manejo y la gestión de los residuos sólidos
- Se habrá incrementado las áreas verdes de Lima Metropolitana en un 10%
- Se habrá logrado tener un patrocinador social sobre las nueva y protegidas áreas verdes de la ciudad.
- Instituciones publicitarias regularan sus publicidades exteriores basadas en normas legales.
- Se habrá reducido las condiciones de riesgo derivados de la publicidad exterior.

#### **Propuestas**

- Programa de Control y Reducción de Contaminantes Atmosféricos.
- Proyecto de Producción más limpia en Lima Metropolitana (piloto)
- Programa de Manejo Integrado de Residuos Sólidos y Reciclaje de Deshechos.
- Programa de Protección y Ampliación de Áreas Verdes
- Plan de Control Publicidad Exterior Visual.

#### **Costos**

- S/.11, 000,000.00 Nuevos Soles

## **7.8 EDUCACIÓN CULTURA Y DEPORTES**

#### **Problemas**

La cobertura de la educación pública en el Perú ha crecido enormemente en los últimos 50 años, aunque es preciso continuar realizando esfuerzos para universalizar el acceso.

Según datos del MINEDU, la tasa de cobertura total los alumnos que asisten o están matriculados en el nivel secundario asciende a 86%. En las zonas urbanas, el 92% de los estudiantes asisten a la escuela, mientras que en las zonas rurales dicha cifra disminuye a 77%. Estas cifras transmiten la urgente necesidad de atender de manera prioritaria a las y los jóvenes de zonas rurales que están fuera del sistema educativo, a través de programas de formación adecuados a sus necesidades reales. Asimismo, revelan la necesidad de incorporar soluciones innovadoras a los problemas educativos del país, particularmente aprovechando las potencialidades de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación.

La tasa de analfabetismo entre las y los jóvenes es de 3.8%. Este promedio esconde, sin embargo, inequidades de género y ruralidad: un 13.6% de las jóvenes rurales no tienen educación formal y más del 45% sólo han terminado la primaria.

Entre los hombres jóvenes del campo los déficit educativos son un poco menores (4.5% de analfabetos y 35% solo han terminado la primaria<sup>38</sup>), pero aún así, bastante elevados. El bajo nivel de educación formal entre la juventud rural es una de las principales barreras para asegurar mejores condiciones de vida y una inserción más competitiva al mercado laboral.

En lo que se refiere al desempeño del alumnado, las cifras son poco alentadoras. Sólo un 24% logra un desempeño suficiente en comunicación.

Los alumnos de colegios privados logran un 53% frente a un 18% de los centros de educación pública. Sólo el 5% logra un desempeño suficiente en matemáticas. Por otro lado, el nivel de desaprobación de la escuela pública es de 11% frente a un 4% de la escuela privada.

El porcentaje de estudiantes retirados para el año 2001 alcanzó el 6% en el nivel secundario. En zonas rurales alcanza un 11%, mientras que en zonas urbanas llega al 5%. En la escuela pública la tasa de retiro llega al 6% en comparación a 2% para la escuela privada.

Otro aspecto central de la problemática educativa que afecta a los jóvenes, es el de la educación post-escolar. Un 20% de los jóvenes peruanos tienen nivel de educación superior.

### **Objetivos**

- Establecer alianzas estratégicas con instituciones educativas y las Municipalidades distritales para promover la conciencia turística y la preservación del patrimonio material e inmaterial a través de capacitaciones y cursos
- Promover y fortalecer la organización de redes de jóvenes ¡Defensores del Patrimonio! y su articulación al INC, Oficinas de Turismo Municipales y la Policía de Turismo.
- Coordinar con el Mincetur la ampliación y cobertura a la ciudad de Lima del plan PURIQ
- Crear un programa sostenido de capacitación y ferias de promoción orientadas a la creación de oportunidades económicas relacionadas al turismo.
- Establecer las alianzas con los Municipalidades distritales con mayor índice de enfermedades de transmisión sexual y VIH, y embarazo adolescente para fomentar la prevención de estas enfermedades y los embarazos no deseados a través de los diversos métodos. Contando con la participación de la empresa privada y la Cooperación técnica internacional.
- Establecer alianzas con Ministerio de Educación y la Cooperación Técnica Internacional y la UNESCO para el lanzamiento del programa Escuela Abierta de Brasil, aplicado para el Perú

- Diseño y difusión de instructivos descentralizados a nivel de las Municipalidades Distritales para incorporar programas y proyectos orientados a jóvenes para la elaboración de presupuestos participativos.

#### **Metas**

- Al 2010 se tienen implementados los CLAS en los 25 principales distritos de Lima, cuya participación sea principalmente con organizaciones juveniles voluntarias
- Se ha reducido la tasa de suicidios en la ciudad de Lima a través del sistema de voluntariado a través del Servicio Civil
- Se ha reducido el índice de enfermedades de transmisión sexual y casos de VIH, así como el embarazo adolescente, mejorando así los niveles de superación de pobreza, con la participación de voluntarios
- Se ha incrementado en número de participación de los complejos deportivos y canchas de deportivas, mejorando así los niveles de cultura y deporte
- Se ha mejorado los niveles de participación en Cultura, Deporte y Recreación con la participación de jóvenes voluntarios y docentes logrando que los participantes sean capaces de pensar, reír, analizar, criticar y actuar en su medio.
- Al 2010 se han mejorado los programas y proyectos en el fortalecimiento de las capacidades y los jóvenes par desarrollo de proyectos relacionados con la educación, cultura y el deporte.
- Se tiene elaborados y difundidos todos los materiales y módulos de capacitación en presupuestos participativo en todos los distritos de Lima
- Al 2010 se tiene a un 80% registradas y acreditadas las organizaciones juveniles que desarrollan proyectos sociales en beneficio de Lima.

#### **Propuestas**

- Programa de fomento a la Cultura y Turismo de la ciudad de Lima
- Red de Voluntariado de Servicio Civil
- Programa Escuela Abierta
- Plan de desarrollo de la cultura y el Deporte

#### **Costos**

- S/.3, 200,000.00 Nuevos Soles.

### **7.9 CIENCIA Y TECNOLOGÍA**

#### **7.9.1 Programa de Desarrollo y Transferencia de innovaciones**

##### **Tecnológicas de las empresas**

##### **Problemas**

El recurso humano constituye el principal capital del país para el desarrollo de la Ciencia y Tecnología. De acuerdo a las publicaciones científicas internacionales, se estima en un número no mayor de mil,

los investigadores peruanos activos y calificados internacionalmente, con títulos de doctor, tanto en el país como en el extranjero. Un 40% de estos investigadores trabaja, fuera del país y muchos de ellos lideran investigaciones en países más desarrollados.

#### **Objetivos**

- Incentivar el desarrollo de innovaciones tecnológicas en las empresas incrementado la competitividad productiva y el valor agregado de tecnología y sostenibilidad económica y ambiental a nivel municipal.
- Promover la valoración empresarial de la relación entre innovación, ciencia y tecnología como fuente de competitividad sostenible en las empresas
- Coordinar con los diferentes organismos del Estado y las empresas privadas la política de inversión extranjera directa orientada hacia programas y proyectos que incorporen actividades de transferencia tecnológica.
- Promover y potenciar la innovación de procesos, de productos y de gestión en las empresas para incrementar su competitividad.

#### **Metas**

- Al 2010 Se tiene elaborado los modelos de gestión que incentiven la creatividad en las empresas, desde el nivel de planta hasta la alta gerencia.
- Se tiene un registro de reconocimiento público d las empresas de éxito innovadoras en la ciudad de Lima.
- Se tiene un Plan Estratégico de Ciencia, Tecnología e Innovación para la Competitividad y el Desarrollo Humano implementado y ejecutado con proyectos de ciencia y tecnología
- Porcentaje de asistencia técnica brindada a las empresas, especialmente a las PYMES, para facilitar la innovación de productos, procesos productivos y procesos de gestión a nivel Municipal.

#### **Propuesta**

- Programa de Desarrollo y Transferencia de innovaciones Tecnológicas de las empresas

#### **Costo**

- S/.600,000.00 Nuevos Soles

### **7.9.2 Programa de impulso a la investigación científica y tecnológica**

#### **Problemas**

En el año 2005 el Perú ocupa la posición 75 en la medición internacional del Índice Tecnológico, descendiendo cuatro posiciones respecto al año 2004, lo que evidencia un retroceso.

#### **Objetivos**

- Elaboración de una programación consensuada y continua de la investigación científica y tecnológica.
- Promocionar la investigación básica orientada a potenciar las áreas estratégicas prioritarias
- Creación de un fondo concursable para proyectos de investigación aplicada e innovación orientados a resolver problemas prioritarios de desarrollo Municipal.
- Realizar incentivos y reconocimientos a investigadores destacados.

#### **Metas**

- Al 2010 se tienen una base de datos de estudios de investigación científica y tecnológica en favor de la ciudad de Lima.
- Se ha potencializado las investigaciones científicas para aplicarlos al desarrollo Municipal.
- Se ha creado el fondo concursable para proyectos de investigación orientados al desarrollo Municipal.
- Porcentaje de investigadores destacados y reconocidos por la Municipalidad de Lima.

#### **Propuesta**

- Programa de impulso a la investigación científica y tecnológica.

#### **Costo**

- S/.1'000,000.00 Nuevos Soles

## **7.10 GESTIÓN INSTITUCIONAL**

### **7.10.1 Racionalización del gasto público**

#### **Problema**

Desproporcionado gasto corriente.

#### **Objetivo**

- Promover el destino de los recursos presupuestarios al rubro de inversiones, en el marco de mejor distribución de los ingresos municipales.

**Actividades**

- Formulación del Presupuesto Institucional Anual, orientando los recursos al rubro de inversiones del orden de 60%.

**Metas**

- Revertir la tendencia actual de distribución del Gasto corriente (59 %) y gasto de Capital (35%). Mayor inversión pública y menor gasto corriente.

**Costos**

- S/.300,000.00 Nuevos Soles

**10.2 Rediseño de Indicadores de Gestión****Problema**

Indicadores de gestión desactualizados y no integrados con los planes de desarrollo y actividades municipales.

**Objetivo**

- Institucionalizar la aplicación de indicadores de gestión integrales que permitan medir la optimización del servicio a la comunidad y la eficiencia institucional.

**Actividades**

- Reorientar los indicadores de gestión a la medición integral de toda la gestión municipal y al alcance de la comunidad.

**Metas**

- Aplicación de indicadores de gestión apropiados para la medición de la eficacia y eficiencia. Actualmente se aplica medidores de gestión a 6 actividades. 100% de actividades.

**Costos**

- S/.1'000,000 Nuevos Soles

**7.10.2 Fortalecer instancias de control del gasto****Problema**

Inexistencia de medidas integrales de austeridad.

**Objetivo**

- Promover el desarrollo de controles para las medidas de austeridad del gasto municipal, integrándose todas las instancias municipales incluyendo las Empresas y Servicios Administrativos (SAT).

**Actividades**

- Dictar y cumplir las medidas de austeridad eliminando los gastos innecesarios destinando los ahorros al servicio comunal.

**Metas**

- Aplicación de medidas de austeridad a las contrataciones de personal de la Municipalidad, debiendo ser integrado a toda la Corporación Edil. Aplicar medidas de austeridad y racionalidad al 100% de gestión.

**Costos**

- S/.350,000 Nuevos Soles

**7.10.3 Desarrollar mecanismos para facilitar el acceso al Sistema Municipal****Problema**

Procedimientos administrativos engorrosos.

**Objetivo**

- El rol del municipio debe estar orientado a contribuir efectivamente a mejorar el acceso a los servicios municipales revisando los flujos de procesos existentes.

**Actividades**

- Revisar y actualizar los flujos de procesos y de gestión de atención a la comunidad a nivel distrital y provincial, unificando criterios

**Metas**

- Rediseño de flujos de procesos operativos. Meta: 100% de la gestión municipal debe ser actualizada y aplicada.

**Costos**

- S/.2'000,000.00 Nuevos Soles

**7.10.4 Crear un Sistema Integrado de Información****Problema**

Sistema de Información y Servicios Electrónicos no Integrados

**Objetivo**

- Implementar un Sistema Integrado de Información y de Atención al Vecino, integrado con todos los Concejos Distritales de Lima Metropolitana.

**Actividades**

- Integrar la conectividad municipal a nivel de todos los distritos, con el fin de otorgar el servicio al usuario comunal en cualquier punto o lugar en que se encuentre.

**Metas**

- 100% de conectividad con los distritos de la provincia de Lima.

**Costos**

- S/.3'500,000.00 Nuevos Soles

**7.10.5 Promover Programas de Capacitación****Problema**

Desactualización de Procedimientos

**Objetivo**

- Desarrollar programas de capacitación en gestión administrativa y servicios de atención a la comunidad.

**Actividades**

- Revertir la tendencia al deterioro de las relaciones entre los funcionarios municipales con la comunidad, desarrollando programas de capacitación.

**Metas**

- Diseño de cursos, seminarios, mesas de discusión a fin de capacitar al 100% del personal edil.

**Costos**

- S/.500,000.00 Nuevos Soles

## VIII. PARTICIPANTES PLAN DE GOBIERNO MUNICIPAL 2007-2010

**Candidato y Jefe de Equipo** : Dr. Benedicto Jiménez Bacca  
**Coordinador y Jefe de Plan de Gobierno** : Arq. Iván Collantes Odar  
**Asesor** : Dr. Rodolfo Orellana Rengifo

### **Equipo de Especialistas del Plan de Gobierno:**

#### **Iván Collantes Odar**

*Arquitecto, Consultor Internacional en Planificación y Gestión Territorial, y Reingeniería de procesos. Ha sido Geographic Information Officer para TMS International en DE, USA. Actualmente es Technical Director & Project Manager de Astrum Llc en USA y Director Gerente de Astrum Perú. Graduado en ESAN PADE Gestión y Tecnologías de Información. Diplomado en Gobernabilidad y Gerencia Política. Ha seguido diversos cursos de Gerencia de Proyectos, Gestión de Procesos y Sistemas de Información Territorial en Perú, USA, Argentina, Venezuela y España.*

#### **Antonio Ramos Bernaola**

*Economista, Egresado de Maestría en Gestión y Desarrollo, Especialista Sistemas de Presupuesto y planificación del sector público, mas de 25 años de experiencia en la administración pública y privada. Gerente de presupuesto y planificación de SUNARP*

#### **Walter Eyzaguirre Vásquez**

*Administrador, Master en Dirección de Negocios Internacionales, Post grado en negocios internacionales, Diploma de Especialista en Gestión Municipal, Diploma de Especialista en Gerencia Ejecutiva, con amplia experiencia en el Sector Público y Privado, actualmente Consultor municipal.*

#### **Sergio Alvarez**

*Médico Cirujano, Especialista internacional en Gestión de Riesgos, Desastres y Salud. Maestría y Diplomados en Salud Pública, Gestión Integral de Servicios de Salud; Gobernabilidad y Gerencia Política. Es Instructor latinoamericano de la Oficina de Asistencia para Desastres de Estados Unidos (OFDA/USAID). Complex Emergency Preparedness and Disaster Response Management (Andrews University USA, 2000)*

#### **Dimas Concha Tenorio**

*Administrador, especialidad Planeamiento Estratégico. Diplomado en Marketing Político y estrategias de campañas electorales. Diplomado en Comunicación estratégica de gestión. Diplomado en Gerencia Municipal. Ex-asesor de la comisión presidencial de la República Dominicana. Vicepresidente de Gobernanza International Consulting.*

#### **Dante Mendieta**

*Administrador, con post grado en Responsabilidad Social, Becado por el Instituto del Banco Mundial, Especialista en Gestión y Políticas Públicas de Juventud, programas sociales, formación de líderes juveniles, participo activamente en la creación del Consejo Nacional de la Juventud – CONAJU, y Responsable de la elaboración del Plan Nacional de la Juventud 2006 – 2011.*

#### **Jorge Meneses Solís**

*Lic. Administración, Diplomado en Dirección Estratégica, Ex Alcalde de Chorrillos, Ha sido Presidente del Directorio de Enatru Perú, así como miembro de los directorios de Invermet y Pesca Perú.*

**Luis Ocaña**

*Especialista y consultor en Participación Ciudadana. Contador Público Colegiado, especialista en Finanzas, Operador de Negocios Nacionales e Internacionales, Estudios en Presupuesto Público, Empresario y Director de empresas.*

**Milton Delgado Acevedo**

*Medico Cirujano, Especialista en cardiología, maestría en administración de la salud, maestría en higiene ocupacional, catedrático universitario, experiencia de 15 años en políticas e investigación operativa de servicios de salud. Ex director general del servicio nacional de inversiones del ministerio de salud.*

**Luís Alberto Martell**

*Economista Colegiado, con estudios de maestría en transporte urbano; y especialización en dirección de empresas, economía y finanzas; Asesor y Consultor de instituciones publicas, privadas y gobiernos locales en aspectos relacionados a los sistemas de transporte terrestre, fortalecimiento y desarrollo institucional, modernización, descentralización y desconcentración de sus actividades Director Gerente de AERPA (Alianza Estratégica para la Renovación del Parque Automotor).*

**Sonia Soria Vásquez**

*Actual Regidora de Lima Metropolitana, especialista en temas de Desarrollo Humano y Social.*

**Christian Ego Aguirre Ayres**

*Abogado, Post grado en derecho civil, Diplomado en Administración y Gestión Pública, amplia experiencia como funcionario municipal (ex gerente municipal), Consultor Municipal en temas de residuos sólidos y disposición final.*

**Ricardo Mendoza**

*Profesional en ciencias contables y administrativas. Maestría en Administración Universidad del Pacifico. Post Grado Financial Gubernamental Management-Florida International University. 28 años de alta especialización en gestión gubernamental. Amplia experiencia gerencial en proyectos financiados con fuentes Nacionales e Internacionales (PNUD, BID, BM).*

**Jhonny Reyes Villena**

*Arquitecto, especialista en Desarrollo Urbano con amplia experiencia como funcionario en el Sector Público y Privado. Consultor Municipal.*

*Lima, Agosto del 2006*