

**Plan de Gobierno  
Provincia de Lima  
2007-2010**

**Comisión de Plan de Gobierno  
Comité Provincial de Lima  
Partido Democrático Somos  
Perú**

**Agosto 2006**

## **SOMOS PERU Y SU PLAN DE GOBIERNO**

La propuesta de gobierno de SOMOS PERU ha sido concebida para generar el desarrollo integral de todos los ciudadanos que viven en Lima, darles iguales oportunidades y liberarlos de la inseguridad, la pobreza, la marginación y la exclusión a que están expuestos; es pues una propuesta para el desarrollo humano.

Por eso consideramos que la Visión del Partido Democrático SOMOS PERU, es la de una sociedad libre, democrática, justa y equitativa, donde todos los peruanos se reconozcan como iguales, con oportunidades para todos, que permita alcanzar el progreso en armonía y comprensión.

Y lo lograremos proponiéndonos la Misión de construir para Lima un modelo de desarrollo sostenible, integrado, descentralizado, competitivo y exportador, en una sociedad democrática, participativa, con autoridad, con ética pública y gobernabilidad.

### **DEMOCRACIA SOCIAL PARTICIPATIVA Y PROMOCION DE UNA CIUDAD PARA VIVIR**

“Construir políticas públicas que contribuyan a garantizar los derechos sociales esenciales para la vida en el marco de una plena condición de ciudadanía con equidad”.

“Eleva o mejora las condiciones de vida: Es la acción o efecto de transformar los problemas en logros”

“Construir respuestas colectivas” que trasciendan las políticas centradas en la prestación de servicios”

“Articular las políticas económicas y sociales alrededor de objetivos y metas públicas dirigidas a impactar en la transformación de las condiciones de vida de los ciudadanos.”

### **ESTRATEGIA DE PROMOCIÓN DE CALIDAD DE VIDA, mediante:**

- a. El esfuerzo colectivo hacia la mejor condición de vida posible mediante la “universalidad de los derechos sociales con equidad, como seres humanos y como ciudadanos”.
- b. La búsqueda de la preservación y desarrollo de la autonomía de individuos y colectividades
- c. El aseguramiento de los derechos sociales de las personas y su autonomía o capacidad de decidir y satisfacer sus necesidades;
- d. El acceso a las oportunidades para una buena calidad de vida, dentro de una lógica que tiene como premisa las posibilidades de LA COMPETITIVIDAD Y EL CAMBIO.

### **LA PERSPECTIVA POLÍTICA.**

- El imperativo ético de la universalidad y la equidad.
- La confluencia de los esfuerzos colectivos.
- La solidaridad a través de redes públicas, regulares, suficientes, integrales y equitativas.
- La transformación de los patrones de calidad de vida de la sociedad.

## I. DIAGNÓSTICO

### ▪ RUPTURA DEL PATRÓN DE CRECIMIENTO Y DESARROLLO EN LIMA ACTUAL.

Hace 40 años LIMA tenía 662 mil habitantes, hoy día tiene cerca de 8 millones; la tasa de crecimiento era de 5% hoy es de 1,9%. Tanto la migración como la tasa de natalidad han bajado. **Nuestra Capital** es un lugar en el que el 63,8% de los empleos de los jefes de hogar son informales. Esa es la cara de la nueva **de** Lima. **También** es la transformación estructural histórica que se ha producido CON LA RUPTURA DEL PATRON DE CRECIMIENTO.

Antes (1990-2000) la economía limeña crecía en promedio (3,8%) más que en el resto del país (2,8%); en el último periodo (2,001-2,005) la economía provinciana se ha convertido en la impulsora de la economía peruana al pasar a 4.2% y rezagar a la nueva economía limeña en el 2,3%. Es decir que en la Aldea **Global**, son las provincias y la descentralización **LAS LOCOMOTORAS del cambio**, abriendo paso a un modelo de desarrollo que debe ser descentralizado integrador y exportador.(DIDE).

El conocimiento del movimiento de esta nueva realidad es **NUESTRA POSICIÓN Y LO QUE NOS DIFERENCIA DE TODAS LAS OTRAS FUERZAS POLÍTICAS**

#### a. ¿Cuáles son los problemas regionales y municipales?

*“Lima, desempleada, insegura, contaminada, empobrecida y caótica ”*

- Inestabilidad institucional
- Precaria gobernabilidad.
- Desempleo, subempleo, pobreza.
- Desigualdad.
- Contaminación ambiental.
- Inseguridad ciudadana.
- Corrupción.
- Transporte caótico.

#### b. ¿A qué se deben estos problemas?

- Metrópoli poco integrada, fraccionada y desarticulada.
- Modelo de desarrollo centralista.
- Políticas Regionales y Municipales que no tienen respuesta para resolver los problemas.
- Debilidad institucional por falta de coordinación entre el sector público y privado
- Escasa coordinación y participación social.
- Falta de transparencia y rendición de cuentas.

#### c. ¿Por qué y hacia dónde debe reformarse el Municipio y el Gobierno Regional?

- No hay Gobierno Regional donde debiera haberlo: **precariedad** institucionalidad.
- El diseño de Gestión del Gobierno Regional o Municipal actual no asegura gobernabilidad.
- La Región y Municipio Metropolitano juntos no promueven desarrollo.
- Lo que hace la burocracia lo hace mal: burocracia ineficiente.
- No se implementan políticas públicas integrales ni integradoras: el modelo está agotado.

#### d. ¿Qué tipo de Región y Municipios requerimos?

Una Región y Municipio que:

- En lo político: Asegure gobernabilidad
- En lo económico: Otorgue competitividad facilite y democratice oportunidades
- En lo social: Garantice equidad con calidad de vida.
- En lo cultural: Promueva identidad
- En lo territorial: Organice el espacio y promueva capacidades de emprendimiento

## 2. LA INSEGURIDAD SOCIAL

**La DESCENTRALIZACIÓN** del poder económico, político y el fortalecimiento financiero de los municipios no ha sido política oficial ni fundamental; y en **SOMOS PERÚ ESTO LO SABEMOS MUY BIEN.**

A la mayoría de los peruanos nos incluye el abandono, el desalojo, la insalubridad y vulnerabilidad diarias, de los que nacen; de los niños y jóvenes que transitan por las aulas esperando surgir y son engañados;

de los que no van a las escuelas por que saben que aprenden más en las calles; de los jóvenes que se van del país o abandonados a sí mismos que optan por la droga y la delincuencia; de los adultos que queriendo progresar no lo logran porque las oportunidades laborales ya no existen o son pocas y excluyentes; y, además sus reglas de juego son injustas.

El APARATO SOCIAL: SALUD, EDUCACIÓN ALIMENTACIÓN, VIVIENDA, **SEGURIDAD Y PRESTACIONES** es un desastre, todos se hacen cargo de nada y realmente nadie se hace cargo de los problemas para el bienestar de los ciudadanos.

El Sistema Integral de Salud, es **sólo** una póliza de atención de la salud dirigida a los pobres y pobres extremos. **Esto** ha demostrado que se necesita un SEGURO de ATENCIÓN MEDICA INTEGRAL UNIVERSAL para los ciudadanos que viven en Lima. **En nuestra Capital** el niño nacido debe inmediatamente ser asegurado y el anciano no debe morir en el abandono.

En el caso del APARATO EDUCATIVO, simplemente debemos decir que hay muchos esfuerzos de instrucción mínimos para la mayoría de **los ciudadanos de Lima**, pero no existe una política de FORMACIÓN de RECURSOS HUMANOS CALIFICADOS para lograr nuestro bienestar y más aun de poder ser los artífices y motores del desarrollo de nuestro propio futuro.

Respecto a la cuestión de la vivienda, hay que reconocer que es uno de los sectores que más ha invertido, pero en beneficios de lo bienaventurados que tienen trabajo registrado en planilla, aquellos que tienen capacidad de ser sujetos de crédito. Mi Vivienda, Techo Propio, Mi Barrio...son buenos **ejemplos**, pero excluyentes.

La realidad es que los peruanos no sólo estamos necesitando un techo, **sino** estamos construyendo ciudades, por lo tanto la política de vivienda pasa por un pacto entre el municipio, los vecinos y el capital financiero.

Las condiciones de vulnerabilidad y falta de agua hacen imposible que los niños dejen de aprender prevención lavándose las manos sino que antes de hacerlo deben **conocer** que el agua tiene el precio más alto para ellos y no la pueden desperdiciar. **Asimismo es importante** señalar las inconveniencias de la falta de injerencia y control del Municipio en SEDAPAL.

Agua para **Todos** significa inversiones vía alianzas **publicas y privadas** para los diferentes ciclos y/o procesos en las ciudades, que van desde la captación en reservorios en las partes altas, almacenamiento, procesamiento, distribución y desagüe.

## II. LA NUEVA VISION de LIMA al 2011

LIMA como una mega ciudad del Sud-Este del Pacífico de cara a la globalización y a la descentralización es, **“LA GRAN CIUDAD PARA TODOS”**.

**“LIMA, GRAN CIUDAD CAPITAL, SEGURA, COMPETITIVA. ORDENADA, SALUDABLE Y CON CALIDAD DE VIDA PARA SU GENTE. ASIENTO DE LA MICROEMPRESA, CENTRO LOGÍSTICO DE EXPORTACIÓN, TURISTICA Y GATRONOMICA; CON SU POBLACION ALTAMENTE CALIFICADA, CON EMPLEOS DIGNOS Y CON UN BUEN GOBIERNO LOCAL Y REGIONAL”.**

## III. LOS EJES ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA REDUCCIÓN DE LA POBREZA

### A. CIUDAD CON GOVERNABILIDAD COMPARTIDA, CONCERTADORA, DEMOCRÁTICA, DESCENTRALIZADA Y PARTICIPATIVA.

#### 1. DIAGNOSTICO

- a. Ausencia de una base institucional sólida, compartida y respetada por todos, que incide en la ineficacia de los órganos de gobierno local con autonomía política, administrativa y económica. Carencia generalizada de participación ciudadana y coordinación entre los niveles de gobierno.
- b. Inseguridad jurídica aludidos principalmente a la coordinación intergubernamental.
- c. La participación ciudadana en el proceso de planeación local y en la formulación de presupuestos participativos es inexistente. Lima Metropolitana no ha cumplido con las normas que regulan el Presupuesto Participativo y el Plan Concertado, lo que ha provocado que la participación ciudadana se haya convertido en un mero trámite formal
- d. La fragmentación del poder político y administrativo ha generado superposición de competencias entre la MML y las Municipalidades Distritales. La Municipalidad Metropolitana no ha realizado una sola convocatoria para la realización de la Asamblea de Alcaldes Metropolitanos.
- e. La división del Departamento de Lima en 3 gobiernos regionales. Un gobierno Regional sobre el área metropolitana, otro en la circunscripción del Callao y un tercero sobre Lima Provincias, además de los Alcaldes Distritales de Lima y Callao, es una estructura que establece condiciones ambiguas en la perspectiva de generar desarrollo y competitividad.
- f. La doble función metropolitana y regional es una condición estructural para ejercer el centralismo, por ejemplo, en la construcción de escaleras sin coordinar con los gobiernos locales y anulando la participación ciudadana.
- g. A todo esto se añade las diferencias de origen político partidario entre Lima y los Distritos.
- h. Estas son las razones por que no existen políticas cuya prioridad y focalización tengan impacto en el desarrollo de la ciudad, por que no responden a una visión compartida de la competitividad y el desarrollo; no existen balances de gastos de administración y gasto social por que no se acepta que la eficiencia de gasto metropolitano pase por un presupuesto multisectorial que incluya a los 42 municipios distritales en las cuencas del Chillón, Rímac y Lurín.

## **2. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS y A DONDE QUEREMOS IR**

- a. Articulando la acción intergubernamental y la descentralización
- b. Planificando en forma concertada la participación ciudadana y la transparencia
- c. Organizando la gestión municipal y el financiamiento metropolitano

## **3. ACCIONES**

### **▪ Articulación intergubernamental y descentralización**

- a. Integrar áreas interdistritales homogéneas, con base en la competencia metropolitana del inc. d del art. 67 de la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales: Lima Norte, Lima Este, Lima Sur, Lima Centro y Centro Histórico.
- b. Crear consejos –o juntas- interdistritales de planeamiento y coordinación, para concertar las políticas interdistritales y coordinar las distritales.
- c. Gestionar la creación del Consejo Metropolitano –o Junta Metropolitana- de Planeamiento y Coordinación<sup>1</sup>, conformada por el Alcalde de Lima, un alcalde representante de cada uno de los consejos interdistritales, para concertar las políticas metropolitanas y coordinar las interdistritales. Plantear la inclusión en esta instancia del Alcalde del Callao, en representación de su provincia, y del Presidente del Directorio de SEDAPAL.<sup>2</sup>
- d. Instalar el Comité de Coordinación Interregional previsto en el art. 70 de la LOGR con los Gobiernos Regionales del Callao y Lima Provincias, para la coordinación y planificación de los servicios públicos e inversiones interprovinciales y regionales. Aunque la ley no lo prevé, invitar al Alcalde del Callao a participar en él.
- e. Plantear al Congreso la incorporación de los distritos al Régimen Especial de la Provincia de Lima, a fin de precisar en este marco la delimitación de funciones y competencias metropolitanas y distritales en el ámbito de la provincia.
- f. Fomentar mancomunidades interdistritales para gestión de políticas y servicios en el ámbito metropolitano: seguridad ciudadana, control del transporte público, disposición de desechos

<sup>1</sup> Con base en la Junta de Planeamiento Metropolitano establecida en la LOM.

<sup>2</sup> Mientras se logra la reforma que posibilite la participación del gobierno metropolitano en la dirección de esa empresa.

sólidos, gestión de parques zonales, promoción de MyPEs, políticas de localización de actividades urbanas (comercio, industria), compras municipales.<sup>3</sup>

- g. Proponer e implementar programas metropolitanos de apoyo a proyectos estratégicos interdistritales, incluyendo alternativas de cofinanciamiento.
- h. Plantear al Poder Ejecutivo la consolidación y reforma de la gestión de los programas de lucha contra la pobreza en el ámbito metropolitano, para mejorar su eficiencia, efectividad y evaluación de resultados.
- i. Plantear al Congreso de la República la reforma del sistema de elección de los regidores metropolitanos por distrito electoral múltiple, con base en los distritos o agrupaciones de éstos en proporción a su población.

▪ **Planificación concertada, participación ciudadana y transparencia**

- a. Crear el sistema de planificación metropolitana y el Plan de Desarrollo Metropolitano, como marco metropolitano de orientación estratégica y articuladora de las propuestas distritales a través de los consejos interdistritales de planeamiento y coordinación.
- b. Implementar un sistema metropolitano de participación ciudadana a la medida del tamaño y complejidad de la ciudad, basado en mecanismos de participación ciudadana a nivel distrital e interdistrital e instancias de participación y consulta ciudadanas de representación metropolitana. Gestionar las reformas normativas requeridas<sup>4</sup>.
- c. Instalar una comisión metropolitana de diálogo y concertación con líderes del sector privado con incidencia en el desarrollo de la ciudad, para concertar una visión compartida y orientaciones estratégicas para el desarrollo económico y de la competitividad metropolitanos.
- d. Instalar una comisión metropolitana de diálogo y concertación con representantes de la sociedad civil e instituciones de la ciudad, para concertar una visión compartida y orientaciones estratégicas para el desarrollo social y de la calidad de vida metropolitanos.
- e. Crear el Consejo de Coordinación Local del Cercado de Lima, como instancia de consulta y participación de la población y actores del Cercado para las funciones de nivel distrital de la MML.
- f. En este marco potenciar el plan de desarrollo concertado y el presupuesto participativo para el Cercado de Lima y el Centro Histórico.
- g. Instaurar la pre-publicación de las normas municipales.
- h. Potenciar el portal web de la MML como instrumento de transparencia de gestión e interacción con los ciudadanos:
  - a. Guía de atención ciudadana: directorio de oficinas municipales, trámites y derechos administrativos, funcionarios de contacto
  - b. Consulta de normas municipales
  - c. Presentación de solicitudes, reclamos e iniciativas
  - d. Seguimiento de trámites en proceso
  - e. Divulgación de ingresos y gastos municipales
- i. Implementar una línea 0800 de atención ciudadana.

▪ **Organización municipal y financiamiento metropolitano**

- a. Simplificar e informatizar los procesos y trámites municipales.
- b. Crear la Gerencia –o Programa- del Cercado, para articular y potenciar a través de él los servicios de nivel distrital de la MML a la población y usuarios del Cercado.
- c. Reducir las ineficiencias en la organización y en la gestión a fin de recuperar recursos para destinarlos a los servicios.
- d. Modernizar la estructura de organización municipal:
  - Eliminar duplicaciones entre unidades orgánicas y entidades desconcentradas y descentralizadas de la corporación.
  - Ampliar delegación de responsabilidades a unidades especializadas directamente relacionadas con servicios a la población y actores de la ciudad.
  - Limitar el número de gerencias municipales, concentrándolas en funciones de coordinación con la alta dirección, conducción estratégica, coordinación horizontal y monitoreo de resultados.

---

<sup>3</sup> La legislatura anterior del Congreso dejó para debate un proyecto de ley de mancomunidades municipales que hay que mejorar e impulsar su aprobación.

<sup>4</sup> La composición de la Asamblea Metropolitana y la Junta de Planeamiento Metropolitano establecidas en la LOM las hace confusas en su rol: ambas (i) incluyen a la totalidad de los alcaldes distritales y (ii) no diferencian entre actores metropolitanos y distritales de la sociedad civil.

- e. Fortalecer el Servicio de Administración Tributaria, mejorando simultáneamente su orientación hacia el contribuyente y su eficacia recaudatoria: Transparencia.
- f. Plantear la extensión a la MML, en convenio con la SUNAT, del incentivo al esfuerzo fiscal atribuido a los gobiernos regionales por el Decreto Legislativo de Descentralización Fiscal, para aplicar los recursos que se obtengan exclusivamente a proyectos de desarrollo de impacto metropolitano.
- g. Gestionar en forma eficiente, responsable y transparente de las finanzas municipales, a fin de mejorar la calificación de riesgo de la institución para fines de endeudamiento de largo plazo.
- h. Estudiar, debatir y proponer una reforma tributaria municipal apropiada a las características de la economía metropolitana que, sin desincentivarla, capitalice sus potencialidades contributivas al desarrollo de la ciudad.

#### **4. COMO SE FINANCIA**

- a. Incremento de la transferencias del Gobierno Central hasta el 50% en los niveles subnacionales.
- b. Transparencia en el manejo financiero de la municipalidad
- c. Proyectos de reforma con apoyo de los organismos multilaterales
- d. Reordenamiento de las finanzas municipales
- e. Plusvalías urbanas.

### **B. CIUDAD PRODUCTIVA CON DESARROLLO COMPETITIVO.**

#### ***“Unidad territorial competitiva”***

##### **1. DIAGNOSTICO**

- a. Una de las dimensiones mas importantes de la pobreza es el desempleo (10.6%) y subempleo (55% de la PEA).
- b. De los 5 millones de personas en edad de trabajar solo 3 millones están ocupadas, de los cuales la principal fuente de ocupación es el empleo independiente-informal.
- c. La micro y pequeña empresa es la fuente de ocupación creciente. La mediana y gran empresa ha dejado de ser la fuente de ocupación principal de Lima Metropolitana.
- d. Cerca del 80% de las personas ocupadas trabajan en actividades comerciales y de servicios, el 5% en construcción y el 15% labora en el sector manufacturero.
- e. El 61% de las personas que trabajan en servicios lo hacen solamente menos de 35 horas a la semana.
- f. La PEA limeña es joven (25 a 44 años), su nivel educativo y de calificación es bajo. Su actitud es la del “mil oficios” en múltiples actividades que le generen ingresos, mayormente informales. Lo que indica su baja productividad y bajos ingresos.
- g. La calidad de los puestos de trabajo es mala.
- h. En Lima los ingresos mayores corresponden a las grandes empresas y al mayor nivel educativo, pero su oferta es restringida.

##### **2. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS Y A DÓNDE QUEREMOS IR.**

- a. Descentralizando el aspecto económico especializado en
  - Ciudad de Servicios y Productiva:
  - Exportar para integrarse e integrarse para exportar
- b. Integrando los aspectos físicos, económicos e institucionales
- c. Implementando programas de desarrollo de la PYMES – MICROEMPRESAS
- d. Simplificación administrativa a nivel metropolitano.

##### **3. ACCIONES**

- **Integración física, económica e institucional**
- a. Promover el acceso a mercados: asociatividad comercial, subcontrata, prospección y gestión comercial, exportaciones, compras estatales, contrabando, misiones comerciales y de inversión, oportunidades con TLC.

- b. Capacitar: certificación ocupacional, jóvenes, mujeres, formación de formadores, programas municipales en gestión y técnica productiva , deberemos formalizar alianza con los Institutos de Investigación Sectorial las Universidades
  - c. Implementar con tecnología y calidad: cultura innovadora, programa de Ciencia y Tecnología, CITES por demanda, Observatorio Tecnológico, Banco de Proyectos.
  - d. Insertar al aspecto financiero: fortalecer bases de micro finanzas, garantías, normatividad, fondos de riesgo, crédito de compradores proveedores.
- **Descentralización económica especializada:** Complementados por Callao con su Parque de Servicios Logísticos para Transporte Aéreo, Terrestre, Marítimo y Ferroviario.
    - a. Centro de recepción y distribución de productos agrícolas, de pesca e industriales para el consumo humano.
    - b. Gran Industria optimizada con uso energético del GAS, en Metalmecánica, Pesca Industrial, hidrocarburos, de las empresas de Productos de Consumo Final como Textiles, Alimentos, Construcción así como las Pequeñas y Micro Empresa de Alta Calidad.
    - c. Destino Turístico, Cultural y Gastronómico: recuperación del Centro Histórico de Lima y de las áreas históricas distritales.
    - d. Sede de Servicios Especializados como Cultura, Salud, Educación, Financieros, Tecnológicos, etc.
    - e. Disponibilidad y Accesibilidad de Conexiones de Gas Natural, combustible con garantía futura de abastecimiento, limpio y barato, por lo que debemos asegurar su aprovechamiento.
    - f. Gobierno locales promotores del desarrollo humano en educación, salud, seguridad ciudadana y programas para la empleabilidad y la reducción de la pobreza.
    - g. Promovemos el desarrollo productivo regional y local, a través de la inversión, las políticas sectoriales (crédito, comercialización, acceso a tecnología), para incrementar la productividad, el empleo decente y los ingresos).
    - h. Apoyaremos y facilitaremos la integración de la producción del mar y del campo con la urbana en condiciones sanitarias y de competitividad.
- **Exportar para integrarse e integrarse para exportar**
    - a. Programa de masificación de la CULTURA EXPORTADORA, para capacitar a los Formadores y a las Autoridades.
    - b. Integrar vía cadenas productivas o clusters para exportar y exportar fuera de la región para integrarse con otras regiones y otros países.
- **Programa de desarrollo de la PYMES - MICROEMPRESAS**
    - a. Acceso a Servicios básicos de Desarrollo Empresarial (capacitación acceso a mercados, gestión de la calidad y financiamiento).
    - b. Política tributaria y de facilitación que estimule y no disuada la formalización.
    - c. Capacitación a bajo costo de los trabajadores Mypes.
    - d. Programas de amplia cobertura en Gestión Empresarial y productiva.
- **Programa de Innovación y Transferencia Tecnológica.**
    - a. Creación de la Fundación para la formación de Parques de Transferencia Tecnológica en Alianza con sector privado
    - b. Promover la masificación del Internet y su utilización por ciudadanos, por un sistema renovado de gobierno electrónico y por el aparato estatal en general.
    - c. Promover la investigación universitaria, especialmente la aplicada, y su vinculación con la Empresa, fomentando la demanda por la ciencia y la tecnología que lleve a las sinergias deseables entre los sectores académicos, productivos y Municipales.
    - d. Fomentar la Cultura de la Innovación impulsando medidas que lleven a las empresas a invertir en investigación y desarrollo, como en su aplicación al gasto, a través de la demanda de Ciencia y Tecnología en el ámbito empresarial, del consumidor, del universitario, del Municipio y de la población en general.
    - e. Creación de Programas de Ciencia y Tecnología que articulen a las empresas innovadoras con el sistema educativo y de investigación, continuando con el préstamo del BID y luego pasar a un posible segundo programa antes del 2011.

- f. Potenciar y desarrollar Centros de Innovación Tecnológicas (CITE) privadas y descentralizadas, aumentando su utilización, su descentralización y vinculación al sector exportador.
- g. Propiciar las incubadoras de PYME de base tecnológica.
- h. Promover mecanismos que permitan que fondos destinados a programas y proyectos de Ciencia, Tecnología, Innovación, Educación y Transferencia Tecnológica.

## **C. TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA: RAPIDA, SEGURA Y ECONOMICA.**

### **1. DIAGNÓSTICO:**

- **La movilidad urbana y el crecimiento de la ciudad.**
  - b. El crecimiento urbano de Lima sigue siendo desordenado, falta una adecuada política de ocupación del territorio. Existe una baja densidad poblacional, en promedio 2,603 Hab. /Km<sup>2</sup>. El área central de Lima concentra la mayor densidad poblacional 13,274 Hab. /km<sup>2</sup>, mientras que las áreas periféricas tienen en promedio sólo 2,000 Hab. /Km<sup>2</sup>
  - c. La ciudad tiene 100 Km. de largo a 60 Km. de ancho; en el área central (de 60 a 40 Km.) se generan la mayor cantidad de viajes, siendo en la periferia la demanda de viajes de la población más pobre.
- **La movilidad urbana y la competitividad de la economía local.**
  - a. En Lima se concentra: el 40% del PBI, más del 70% de industrias y actividades de comercio y servicios y el 34% de la población económicamente activa.
  - b. Se generan diariamente 12 millones de viajes urbanos; siendo el 80 % en transporte público, 13 % en vehículos privados y el 7 % en taxis.
  - c. La falta de un adecuado sistema de movilidad urbana incrementa los costos de vida; se genera una pérdida de 3 horas diarias / persona; por congestión y mayor número de interconexiones de modos de transporte.
  - d. Se genera una pérdida social de recursos, por horas-hombre en tiempos de viaje y consumo de combustible, de aproximadamente US \$ 500 millones anuales. Sin contar pérdidas de vidas por accidentes de tránsito y problemas de salud ocasionados por la contaminación ambiental.
  - e. El transporte público en Lima desregulado e informal, cuenta con más de 400 rutas de transporte autorizadas, lo que genera para los operadores una economía de aproximadamente US \$ 730 millones anuales.
  - f. El servicio de transporte está atomizado, con un alto nivel de informalidad e intermediación que resta calidad, competitividad y rentabilidad a los operadores.
  - g. La calidad del servicio empeora porque no se exige: revisión técnica de vehículos, motor en la parte posterior, suspensión neumática, caja automática, sistema de cobro automático.
- **La movilidad urbana y el medio ambiente.**
  - a. Lima concentra el 65% del parque automotor. Existen aproximadamente 11 vehículos por cada 100 habitantes.
  - b. La antigüedad de la flota del servicio de transporte público, (aprox. 60,000 unidades) tienen un promedio de 20 años; a ello se suman aprox. 200,000 taxis, en su mayoría vehículos importados de segunda mano.
  - c. La cantidad de vehículos, la falta de organización de la operación del servicio y el uso de combustibles inadecuados, son las causas de más del 80% del nivel de contaminación del aire, que nos ubica en límites muy superiores a los estándares nacionales e internacionales.
  - d. La falta de una cultura de movilidad urbana expresada en la conducta de los choferes, incrementa la contaminación sonora en la ciudad por el uso indiscriminado del claxon y escapes en mal estado de funcionamiento.
- **La movilidad urbana y la seguridad ciudadana.**
  - a. En Lima se producen el 61% de los accidentes de tránsito de todo el país. Más del 95% de los accidentes son producto de fallas humanas, y un 5% son consecuencia del mal estado de las vías o defectos de señalización.
  - b. Todos los factores antes nombrados así como el mal estado de las vías, la falta de señalización y semaforización, ocasionan en Lima un promedio de 3 víctimas fatales por día, de los cuales el 76% son hombres y el 24% mujeres.

- c. El 40 % de los accidentes de tránsito son originados por vehículos de transporte público, el 23% por vehículos de transporte privado (autos y taxis), el 12 % por vehículos de carga, el 9% por vehículos de transporte menor y 16 % por otros modos de transporte.
- d. Más del 65% de los accidentes con víctimas fatales se producen entre los días viernes y domingo, por conductores en estado de ebriedad y negligencia. El 38% de los accidentes se producen entre las 18:00 a 24:00 horas.
- e. El 47% de los accidentes de tránsito que se producen en Lima suceden en las principales Vías Expresas y Vías Arteriales bajo responsabilidad de la administración de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- f. La informalidad del servicio de transporte público, taxis y mototaxis, son uno de los focos principales para robos y secuestros al paso.

- **Principales causas de los problemas en la movilidad urbana de Lima.**

- Falta de decisión y voluntad política de la Autoridad Municipal para implementar una política de movilidad urbana que priorice la racionalización en el corto plazo y la implementación de un sistema integrado de movilidad urbana masiva a mediano y largo plazo que satisfaga sobretudo al 80 % de la población limeña que usa transporte publico.
- Falta de exigencia de calidad por parte de los usuarios o pasajeros del servicio.
- Ausencia de una cultura de movilidad urbana de peatones, pasajeros y operadores del servicio de transporte publico.
- La sobreoferta y atomización de vehículos de transporte pequeños que promueven la competencia por el pasajero.
- La obsolescencia y antigüedad del parque vehicular, generado por la importación de vehículos usados y la ausencia de revisiones técnicas.
- La ausencia de organizaciones empresariales de operadores del servicio de transporte sólidas con alta presencia de intermediarios o comisionistas que lucran con la titularidad de las rutas.
- Falta de un programa municipal de racionalización, licitación y concesiones de rutas expresas, masivas, alimentadoras y complementarias en forma inmediata con exigencias técnicas graduales y consistentes.
- La vigencia de los permisos de importación de vehículos usados que ingresan para taxis y usan intensamente la red vial generando congestión del tránsito.
- La existencia de múltiples instancias municipales sin coordinación, con duplicidad de funciones y sin identificación de unidad de mando en la gestión del transporte urbano, lo cual produce ineficiencia en los gastos corrientes administrativos y falta de eficacia para la solución de problemas de movilidad urbana.
- El permanente desfase de las normas municipales respecto de las normas nacionales y del proceso de descentralización del estado en temas de movilidad.
- Poco interés de la Autoridad Municipal actual por utilizar mecanismos de participación ciudadana y de coordinación con autoridades de las municipalidades distritales y de otros organismos públicos.
- Falta de un Programa municipal integral de control y fiscalización de tránsito y de control de las operaciones de las empresas de transporte público.
- Falta de mecanismos de transparencia, rendición de cuentas y medidas de control a los actos de corrupción de funcionarios municipales y/policiales en el tema de autorizaciones, ampliaciones, modificaciones de ruta, imposición de multas de tránsito y administrativas etc.

## 2. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS Y A DÓNDE QUEREMOS IR.

- **Mejorar la competitividad productiva de la ciudad y contribuir significativamente a la reducción de la pobreza.**
- a. Las mejoras en el transporte reducen los costos de transacción, expanden el comercio, integran los mercados, fortalecen la competencia, realzan la interacción social. El crecimiento económico no es posible sin un transporte eficaz y, sin crecimiento, la reducción de la pobreza no es sostenible.
- **Lograr la eficiencia económica en el gasto público municipal orientado a favorecer la movilidad urbana en forma masiva.**
- a. La eficiencia económica es muy importante en las inversiones de transporte, ya que generalmente significan grandes inversiones de capital. Las correctas medidas de eficiencia económica deben guiar el diseño, la asignación de prioridades y la selección de intervenciones factibles que favorezcan a las grandes mayorías en su movilidad y tránsito por la ciudad.

- **Fortalecer la institucionalidad municipal democrática y participativa para el diseño de políticas públicas que prioricen las necesidades de movilidad de los ciudadanos así como los mecanismos de fiscalización de las acciones y recursos municipales.**
- a. Los mecanismos para expresar las necesidades de los ciudadanos son inexistentes en la metrópoli; como resultado, las decisiones sobre inversiones y políticas de transporte ignoran fácilmente las necesidades de transporte público sobretodo de los sectores pobres mas alejados del centro de la ciudad (necesidad de transporte motorizado o no motorizado) con altos costos para la ciudad.
- **Fortalecer el buen gobierno de los servicios de transporte, tránsito, infraestructura y seguridad vial en la metrópoli implementando el SISTEMA METROPOLITANO DE MOVILIDAD URBANA.**
- a. La metrópoli no debe postergar la implementación de un sistema integral de movilidad urbana masiva eficiente y eficaz, con mecanismos de integración de los diferentes modos de transporte, con la construcción de un mercado regulado de transporte público y de taxis y con una única entidad de la municipalidad metropolitana como autoridad en la planificación, diseño de políticas, desarrollo y mantenimiento de infraestructura y fiscalización y control de tránsito y operaciones de transporte publico y privado.

### 3. ACCIONES

- **Organizar en el corto plazo el sistema racionalizado de rutas de transporte público urbano identificando las troncales, alimentadoras y locales.**
- a. En forma preliminar y paralelo a la implementación del Corredor Chorrillos – Comas (COSAC), se debe reorganizar las rutas de transporte publico, reduciendo de 400 a 200; diferenciando las rutas troncales, alimentadoras y locales; fortaleciendo las empresas a través de verdaderos consorcios empresariales con concesiones de largo plazo, para promover la renovación de flota de vehículos y enlazamientos de servicios entre modos y tipos de unidades.
- b. Se deberá realizar el programa de Chatarreo (canje de unidades de transporte público en estado de obsolescencia con créditos tributarios), complementariamente se realizará un programa de reconversión laboral de conductores, cobradores, dateros, controladores etc. dentro del nuevo sistema de transporte publico.
- c. Organizar un mercado de transporte público regulado, con operadores formales y profesionales (mercado de competencia regulado por la autoridad municipal, complementada por el sector privado como proveedor del servicio).
- d. Promover la asociatividad y las cadenas de servicios en el transporte urbano para integrar a los proveedores informales, al servicio de taxis y colectivos así como a los micro operadores, ejemplo vehículos menores.
- **Priorizar en la gestión e inversiones municipales todo lo que permita el desarrollo del transporte público masivo.**
- a. La municipalidad debe centrar su accionar y recursos al desarrollo del sistema integrado de transporte público masivo, a través de corredores segregados con terminales de interconexión modal y servicios de alimentación, el sistema priorizará el uso del bus articulado de 180 pasajeros como modo de transporte troncal.
- b. La razón de esta prioridad se sustenta en el menor costo para un sistema de transporte masivo en función a la realidad de la demanda de viajes, producto de la baja densidad poblacional y la capacidad financiera municipal (mientras que el sistema de tren de superficie (Tren Eléctrico con ejecución paralizada demanda aproximadamente US \$ 50 millones por Km. y mayores costos de operación y mantenimiento; el sistema con buses articulados demanda aproximadamente US \$ 5 millones por Km., con un menor costo de operación y mantenimiento a cargo de los propios operadores privados capacitados en forma empresarial).
- c. Lima demanda al 2021 la construcción de corredores segregados en aproximadamente 400 Km. en las rutas arteriales de mayor demanda de viajes. La primera etapa (COSAC Comas-Chorrillos) sólo abarca 30 Km. de la red troncal que atenderá el 10 % de las necesidades de viajes, cuya una planificación inicial debe ser proyectada para 100 Km., la misma que debe

iniciarse ya en forma real y seria para ver su operación en un plazo de 2 a 3 años. Las prioridades de la próxima administración municipal se centrarán en lograr el financiamiento y/o ejecución de una segunda etapa que cubra las inversiones en los corredores de la red troncal exclusiva para buses articulados en el siguiente orden de prioridad: 12 Km. Centro de Lima - San Juan de Lurigancho, 12 Km. Centro de Lima – Santa Anita, 12 Km. Centro de Lima Callao 12 Km. y 16 Km. San Isidro - Villa El Salvador completando 64 Km. en un plazo de 6 años

- **Implementar un sistema municipal eficiente para la fiscalización y control del tránsito y de los operadores del servicio de transporte público.**
  - a. Demandar al Gobierno Nacional la descentralización por vía de transferencia definitiva y exclusiva de las competencias de control del tránsito a la Municipalidad Metropolitana de Lima, que actualmente esta a cargo de la Policía Nacional del Perú, así como el otorgamiento y control de las licencias de conducir, actualmente a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
  - b. Implementar un sistema de semáforos con tecnologías de punta en las 500 principales intersecciones de la ciudad con estudios ya realizados, generando zonas de paso continuo de mayor duración en las vías de mayor demanda de tráfico, priorizando el paso de las rutas de transporte público; valorizado en US/60 millones de dólares con la participación de la empresa privada.
  - c. Promover la reducción de multas de tránsito identificando las infracciones al conductor del vehículo; asimismo la municipalidad deberá mantener el Record del Conductor, imponiendo sanciones administrativas que pueden llegar al retiro del servicio público de aquel conductor reincidente en infracciones al Reglamento de tránsito.
- **Mejorar sustancialmente la seguridad vial y reducir los accidentes de tránsito.**
  - a. Fomentar una sana cultura de la movilidad urbana, concitando la conciencia pública por medio de campañas publicitarias y programas educativos de carácter masivo con la participación de la sociedad civil y empresas privadas.
  - b. Proteger a usuarios en las carreteras, por medio de un diseño apropiado de la separación física del tráfico no motorizado, de peatones y el tráfico de vehículos motorizados.
  - c. Demandar al Gobierno Nacional la descentralización por vía de transferencia a la Municipalidad Metropolitana las funciones y competencias para la ejecución de las revisiones técnicas de los vehículos con registro de propiedad en el área metropolitana.
  - d. Establecimiento de un Sistema de Información y Conocimiento de la Accidentalidad y riesgo en la movilidad urbana, generando reportes para el diseño de políticas, cambio en la infraestructura y record de conductores.
  - e. Establecer la asistencia legal gratuita para los ciudadanos afectados por accidentes de tránsito, uso adecuado del SOAT.
  - f. Establecer programas de control del tránsito que logren en forma efectiva la descongestión vehicular con sistemas de restricción vehicular de taxis en zonas, horas y días pico, así como cambios del sentido del tránsito en algunas vías para privilegiar el ingreso o salida de vehículos en forma masiva.
  - g. Realizar un mayor y efectivo control del tránsito en zonas, días y horarios de mayor accidentalidad incidiendo en el control del manejo de personas ebrias.
- **Promover la reorganización y ocupación de los usos de suelo, desconcentrando las áreas de servicios, comercio e industria acercándolos al lugar de residencia de los ciudadanos.**
  - h. Realizar un intensa articulación con los programas Mi Vivienda y Techo Propio, del Gobierno Nacional, a fin de establecer políticas de vivienda que prioricen el desarrollo y renovación urbana en la zona céntrica (cercado de Lima) incrementando la densidad poblacional y reduciendo costos y tiempos de viaje.
  - i. Promover y fortalecer el actual desarrollo inmobiliario para actividades comerciales y de servicios en los conos de la ciudad para descongestionar la zona centro, considerando zonas de paraderos de buses, taxis y bicicletas para evitar desorden al momento de subida y bajada de pasajeros.
  - j. Concluir el proceso de concesión para la construcción y operación por el sector privado de 3 terminales de transporte de pasajeros interprovincial.
  - k. Concluir el proceso de concesión para la construcción y operación por el sector privado de la carretera Periférico Vial Norte para reducir el transporte de carga pesada por el centro de Lima y descongestionar el tráfico de vehículos privados.

- **Reducir las emisiones contaminantes para mejorar la calidad del aire.**
  - a. Promover en conjunto con el Gobierno Nacional la renovación de unidades de taxis y transporte público que utilicen combustible a gas natural u otros alternativos que generen menor grado de contaminación ambiental.
  - b. Establecer programas de restricción de circulación vehicular en vías, horas y zonas de la ciudad en situación de emergencia ambiental por la contaminación de las emisiones vehiculares.
  - c. Concertar con el Gobierno Nacional la reforma de la tributación a los combustibles y a la propiedad de vehículos con el objetivo de desincentivar el transporte en vehículos privados y promover la renovación continua del parque automotor de preferencia de vehículos de alta capacidad.
  
- **Promover el transporte no motorizado (uso de la bicicleta)**
  - a. Complementar y ampliar las actuales inversiones en escaleras, con vías exclusivas para bicicletas en las zonas periféricas de la ciudad, hasta los sistemas interconectados del sistema de transporte público masivo en buses de alta capacidad con zonas especiales de resguardo de bicicletas.
  - b. Desarrollar programas de motivación e incentivo a la población para su movilidad a pie y en bicicleta, mejorando la seguridad en las áreas de circulación natural en estas modalidades de transporte.
  
- **Reiniciar el Programa del Servicio de Taxi Metropolitano SETAME, con visión de servicio especial al pasajero.**
  - a. Establecer el plan piloto de sistemas de control de tarifas con el uso de taxímetros con los vehículos y empresas autorizados.
  - b. Reestablecer y fortalecer la organización municipal del Servicio de Taxi Metropolitano – SETAME, a fin continuar con el proceso de formalización, organización y/o reconversión empresarial de los actuales operadores de taxi.
  - c. Restablecer los beneficios que la autoridad municipal debe considerar a los prestadores del servicio de taxi autorizados como órgano promotor de la microempresa del taxi, en beneficio de la ciudad por la calidad, seguridad y buen trato que reciben del SETAME.
  
- **Fortalecimiento institucional para la gestión integral de la movilidad urbana.**
  - a. Contar con una sola institución técnica y profesional especializada para la gestión de la política de movilidad urbana, planificación, infraestructura, operaciones de los diferentes modos de transporte, fiscalización y control del tránsito y el financiamiento.
  - b. Implementar la defensoría del usuario de transporte público para la protección de sus derechos en la movilidad urbana, asimismo contar con un Tribunal de Tránsito integrado por representantes de usuarios, municipalidad, transportistas y policía de tránsito que evalúe objetivamente los reclamos de las multas aplicadas por la autoridad competente.
  - c. Implementar el órgano regulador de los servicios de transporte público urbano y de taxis en la ciudad de Lima.
  - d. Promover por Ley la mancomunidad municipal para la gestión del sistema de transporte público entre la ciudad de Lima y el Callao.
  
- **Promover con el estado mecanismos tributarios eficientes y apropiados para la gestión integral de la movilidad urbana del área metropolitana.**
  - a. Reformar el tributo del impuesto automotriz, haciéndolo permanente con mayor tasa impositiva para los vehículos de mayor antigüedad, para incentivar la renovación permanente del parque automotor y reducir el incentivo al uso del vehículo particular, en forma gradual y continua.
  - b. El impuesto al rodaje debe ser cobrado en todos los combustibles, con mayor tasa en los combustible más contaminantes; además debe ser retirado del FONCOMUN y distribuido directamente a cada municipalidad provincial para que financie su sistema de movilidad urbana.
  - c. Debe formalizarse la competencia de la Municipalidad de Lima para el cobro del peaje y establecer por ley que la tasa contenga un subsidio para el financiamiento del transporte público.

#### D. UNA CIUDAD PARA VIVIR MEJOR CON OPORTUNIDADES PARA TODOS

Todos los vecinos de Lima deben tener asegurado su derecho a:

- a. Educación de calidad: para tener capacidad de desarrollarse y para crear riqueza. Proponemos un Proyecto Educativo Regional a partir de su cobertura total y con metas de calidad mesurables anualmente.
- b. Salud para todos: con cobertura para todos, en base a una alimentación adecuada y a un sistema de salud preventiva y curativa que cubra las necesidades básicas.
- c. Estrategia de Aseguramiento Universal de la Educación, Salud y Nutrición.

## **D.1 COMPETITIVIDAD Y LUCHA CONTRA LA POBREZA**

Promover la competitividad para erradicar la pobreza extrema y disminuir la pobreza total en Lima Metropolitana, vinculando la competitividad económica como capacidad de las grandes, medianas, pequeñas y microempresas por organizarse formando cadenas productivas, capaces de competir con el exterior en precio, calidad y servicio.

Las empresas limeñas deben lograr mayor rentabilidad, eficiencia-eficacia, solvencia.

La tarea de Lima es introducir más productos limeños en el mercado internacional.

### **1. DIAGNÓSTICO**

- a. Los índices de pobreza y pobreza extrema en Lima Metropolitana son los mas bajos del país, a pesar de ello el índice de pobreza en Lima está por encima del 35.7%.
- b. En la periferia conurbana la pobreza se eleva a mas del 50.8%: el Cono Sur registra 44.4%, el Cono Norte 39.5%, El Cono Este 38.8% y Lima Cercado el 14.9%

### **2. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS Y A DÓNDE QUEREMOS IR.**

- a. Promover la competitividad para erradicar la pobreza extrema y disminuir la pobreza total en Lima Metropolitana.
- b. Plan de emergencia económica y social desde abajo
- c. Desarrollo de capacidades y disminución de la vulnerabilidad de las poblaciones en pobreza y pobreza extrema.
- d. Generación de oportunidades para disminuir la pobreza.

### **3. ACCIONES**

- e. **“Promover la competitividad para erradicar la pobreza extrema y disminuir la pobreza total en Lima Metropolitana”.**

- a. Promover la Inversión privada descentralizadora dentro de Lima.
- b. Desarrollar de cadenas productivas para promover el empleo.
- c. Desarrollar Transporte, energía y logística de punta.
- d. Facilitar el acceso al mercado a las Pymes.
- e. Convertir la riqueza histórica y pluricultural en capital cultural.
- f. Desarrollo de capacidades y disminución de la vulnerabilidad de las poblaciones en pobreza y pobreza extrema.
- g. Generar oportunidades para disminuir la pobreza

### **f. Plan de emergencia económica y social desde abajo**

- a. Organizar el impulso de desarrollo desencadenado de los emprendedores en los últimos años.
- b. Programa de simplificación administrativa que articulen políticas, programas y acciones para aprovechar la demanda actual y potencial de la periferia limeña y la demanda mundial.
- c. Programa para potenciar la capacidad productiva de los pobres y de las Pymes establecidos en los conos y los conglomerados de la zona central de Lima.
- d. Producir bienes y servicios para los pobres y con la participación de los pobres, es la mejor vía para impulsar negocios de alta rentabilidad en los diferentes sectores.

- e. Inversiones descentralizadas a impulsar proyectos que modernicen la infraestructura comercial y de servicios en los conos, en cadenas productivas y conglomerados articulados al mercado internacional. Se debe fortalecer la competitividad de todos (territorio, empresas, financieras y las personas).
- g. Desarrollo de capacidades y disminución de la vulnerabilidad de las poblaciones en pobreza y pobreza extrema.**
  - a. Identificación y focalización de los pobres extremos para Lima Metropolitana.
  - b. Proyecto "Letrinas"
  - c. Rediseño del Programa del Vaso de Leche y Desayunos Escolares.
  - d. Rediseño del Programa comedores populares y almuerzos escolares.
  - e. Programa de monitoreo y seguimiento de los Programas Sociales.
  - f. Mejoramiento de los Cementerios Populares de Lima Metropolitana y velatorios Municipales para Distritos Medios.
- h. Generación de oportunidades para disminuir la pobreza**
  - a. Creación de la "Bolsa de Empleo Metropolitana" en coordinación con las municipalidades distritales, Ministerio de Trabajo.
  - b. Proyecto Desarrollo de Capacidades de Poblaciones Vulnerables en alianza con los CEOS, Institutos, Universidades, etc.
  - c. Canje de Deuda por trabajo, para la población en pobreza extrema.
  - d. Creación y Desarrollo de la red de Talleres de Formación Artesanal y Reconversión laboral, en coordinación con las organizaciones sociales de sobrevivencia ubicadas en zonas de pobreza focalizada.

## D.2 EDUCACION

### 1. DIAGNÓSTICO

- **Inequidad, baja calidad educativa y carencia de un Proyecto Educativo Regional.**

Lima tiene 10,648 centros educativos, 1`862,599 estudiantes y 100,837 profesores. Existen altas tasas de repetición estudiantil, elevados índice de deserción y un notorio fracaso de los procesos de aprendizaje, lo que se refleja en el deficiente rendimiento escolar. El tiempo efectivo de aprendizaje en las escuelas peruanas es bajísimo. Nuestros estudiantes ocupan, conforme a las mediciones internacionales de calidad educativa, los últimos lugares en aptitudes básicas para la lectura, matemática y ciencias. (Sólo uno de cada 5 estudiantes hace la primaria y secundaria en once años. Tres de cada 5, demoran 15 años. Únicamente el 11% comprende aceptablemente lo que lee; sólo el 6% resuelve adecuadamente problemas de aritmética.).

La exclusión educacional es notoria. Existe una brecha entre la educación urbana y la periferia.

El analfabetismo continúa vigente y consolida cada vez más su obstrucción al desarrollo y su indigna inequidad. El 3.6% de la población es iletrada:

- **Sistema educativo centralizado, desfinanciado y con altos índices de corrupción.**

- a. Centralismo educativo con privilegio de las áreas urbanas.
- b. Sistema educativo centralizado en el Ministerio de Educación y casi exclusivamente en la estructura escolar.
- c. El 27% de los docentes del Perú está en Lima.
- d. Gestión educativa e institucional centralizada en el Ministerio de Educación.
- e. La inversión pública en los IST es de S/. 474.00 por semestre por alumno, mientras que en el sector privado es de S/. 1,357.00. El 59% queda desempleado y el 21% encuentra empleo en su especialidad.
- f. Mala ejecución del presupuesto de la Educación Nacional.

- **Inapropiado sistema de desarrollo del magisterio nacional.**

- a. La carrera magisterial ha colapsado, profesional y salarialmente (la remuneración de los docentes cayó en un 50% en las dos últimas décadas y el 31% de ellos está obligado a tener otro empleo).

- b. La frustración del magisterio es aprovechada por facciones extremistas que introducen concepciones ideológicas antidemocráticas.
- c. Aproximadamente 110 mil maestros están actualmente sin empleo. E Lima hay 107,211 y el 46% pertenecen al Sector Público, Existen 130 mil estudiantes de la carrera magisterial en Institutos Superiores Pedagógicos y Facultades de Educación, pero 6 de cada 10 egresan de los mismos lo cual indica las diferencias en la calidad pedagógica de los docentes. El mayor empleador del magisterio nacional, que es el Ministerio de Educación.

## **2. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS Y A DÓNDE QUEREMOS IR.**

- a. Descentralizar la educación: proyectos pilotos en distritos.
- b. Acceso universal a la educación inicial y primaria de calidad;
- c. Impulsar la optimización de la educación secundaria en calidad y recursos;
- d. Dar oportunidad a los talentos de la periferia limeña.
- e. Formar adultos emprendedores y aptos para manejar situaciones de riesgo.
- f. Acreditación de instituciones educativas y evaluación de sus resultados desde el punto de vista de la empleabilidad de sus egresados y graduados.

## **3. ACCIONES**

- a. Plan focalizado para la alfabetización e inclusión de las poblaciones vulnerables: "analfabetismo erradicado".
- b. Sistema de monitoreo del acceso y la calidad del servicio con el consejo educativo participativo regional metropolitano y los consejos distritales.
- c. Certificación de la calidad de los servicios educativos.
- d. Establecer un sistema de alerta temprana de riesgos de malas prácticas pedagógicas y administrativas.
- e. Establecer reglas de juego para la transferencia de competencias.
- f. Promoción descentralizada de actividades culturales en coordinación con las municipalidades distritales e instituciones públicas y privadas
- g. Impulsar los consejos distritales del deporte participativo.

## **D.3 JUVENTUD**

### **1. DIAGNÓSTICO**

- a. Ausencia de mecanismos eficientes y eficaces para la participación de los jóvenes en los espacios locales
- b. Políticas de atención de corte represivo para los jóvenes involucrados en condiciones de inseguridad.
- c. Ineficacia de los programas de prevención y resocialización de jóvenes en conflicto con la Ley.
- d. Elevada deserción juvenil de las escasas oportunidades educativas.
- e. Falta de currícula de formación juvenil para su empleabilidad.
- f. Dificultades en el registro y formalización de las actividades económicas de los jóvenes.
- g. Bajo nivel de éxito de las iniciativas empresariales juveniles.
- h. Inexistencia de programas juveniles de salud.

### **2. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS Y A DÓNDE QUEREMOS IR.**

- a. Crear mecanismos eficaces concertadas de participación de la juventud con los gobiernos locales.
- b. Promover la participación efectiva de los jóvenes en redes de voluntariado en el sistema de seguridad ciudadana.
- c. Participación directa de los jóvenes en los Consejos Educativos y de Salud Distritales.
- d. Promover los emprendimientos juveniles autosostenibles vinculados al mercado local.
- e. Impulsar la participación de los jóvenes en la cultura, el deporte, la ciencia y la tecnología

### **3. ACCIONES.**

- a. Elaborar el registro metropolitano interdistrital de las organizaciones juveniles.

- b. Incluir a los jóvenes en los programas de lucha contra la pobreza.
- c. Promover la participación en red de los jóvenes en las artes, música, deporte, entre otros.
- d. Participación juvenil en el observatorio metropolitano de violencia juvenil.
- e. Participación juvenil en los programas educativos, ocupacionales de prevención y resocialización.
- f. Promover el programa de voluntarios por la resolución de conflictos sociales juveniles: cultura de paz.
- g. Promover las escuelas abiertas lideradas por jóvenes.
- h. Incentivar e impulsar los esfuerzos juveniles colectivos en las áreas lógico matemático y comunicación mediante el voluntariado universitario.
- i. Promover el acceso a becas, la ampliación de coberturas en los institutos tecnológicos públicos, la mejora especializada de la oferta tecnológica y el acceso al aprendizaje de lenguas extranjeras.
- j. Crear los programas de capacitación de jóvenes emprendedores para la generación de cadenas productivas interdistritales, con incubadoras de empresas juveniles, servicios y facilidades de acceso a registro y licencias municipales.
- k. Promoción del programa de prevención participativa de la salud integral juvenil.

## D.4 SALUD

### 4. DIAGNOSTICO

- **Amplias brechas en los principales indicadores sanitarios del país.**
  - a. Los hogares pobres, principalmente aquellos que viven en zonas periféricas dispersas no acceden a servicios de salud de calidad.
  - b. 25% de la población enferma no acude a los centros de salud.
- **Acentuado y muy prematuro deterioro del capital humano.**
  - a. El 24% de los niños al cumplir los cinco años presentan desnutrición crónica.
  - b. Elevado porcentaje de niños menores de 2 años con anemia.
  - c. La actual delimitación geográfica y asignación de la población de las DISAS de Lima y Direcciones de salud que no son coherentes con la actual división política administrativa que establece la ley de Bases de la Descentralización y su reglamento
- **Acelerada expansión de patologías crónicas, accidentes, emergentes y de alto costo que afectan a las poblaciones independientemente de su capacidad económica.**

### 5. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS Y A DÓNDE QUEREMOS IR.

**“el acceso universal a los servicios de salud de calidad y bajo costo para todos”**

### 6. ACCIONES

- a. Sistema de aseguramiento universal y calidad de servicios sustentado en el proceso de transferencias de competencias.
- b. Facilitar el proceso de acreditación y certificación de la calidad de los servicios y acreditar un sistema de alerta temprana de riesgos con mecanismos de gestión coordinada interdistritalmente.
- c. Sistema de monitoreo integral de indicadores de calidad.
- d. Adecuación administrativa a los nuevos espacios territoriales es una exigencia para iniciar el proceso de descentralización, plasmada en el Plan de Transferencias, aprobado por el CND.
- e. Impulsar el proceso de acreditación para facilitar la transferencia de facultades y competencias
- f. Definir prioridades sanitarias y estrategias para articularlas.
- g. Proceso de descentralización: recepción de competencias, recursos y buenas prácticas.
- h. Reingeniería y flexibilidad administrativa.
- i. Flexibilidad para el acceso universal desde la gestación, infancia, adolescencia (0 a 18años) al “sistema de atención preventiva de salud integral” - “niño nacido, niño asegurado” con monitoreo distrital.

- j. introducción de un modulo educativo en salud preventiva, estimulación temprana y nutrición para niños y APAFAS.

## **D.5 VIVIENDA PARA LOS MÁS NECESITADOS**

### **1. DIAGNOSTICO**

- a. En Lima existe un déficit acumulado de aproximadamente 400,000 unidades de vivienda. Esto representa, la existencia de vivienda tugurizada y vivienda precaria. El primer caso es del orden del 30% y requiere por lo tanto vivienda nueva para la reubicación de las familias hacinadas. El segundo caso es del orden del 70% y requiere el desarrollo de programas de mejoramiento de vivienda y servicios.
- b. La Ley de municipalidades 27972, otorga claramente en su Capítulo II del régimen de Lima Metropolitana, competencias al Gobierno local **“En materia de planes y programas metropolitanos de vivienda”**.
- c. El Régimen anterior, en materia de vivienda, ha ejecutado en 5 años (2001-2006) únicamente 45,000 soluciones de vivienda, dirigidas preferentemente a sectores medios. Poco o nada se ha hecho en apoyo a los sectores populares, cuya demanda anual es del orden de 40,000 soluciones.
- d. Lima crece a una tasa de 1.9% anual, lo que representa 150,000 nuevos habitantes que demandan vivienda cada año.
- e. La atención de la demanda de vivienda social, no ha estado adecuada por el gobierno central, a una política coherente y planificada, ignorándose la participación que deben tener los gobiernos locales en la promoción y desarrollo de programas de atención de las necesidades de vivienda de sus poblaciones; y las municipalidades no han desarrollado ni aplicado políticas integrales de planeamiento y control urbano en los niveles provinciales y distritales, propiciando la ocupación informal del suelo, y la edificación sin autorizaciones asistencia técnica ni controles, generando todo ello inseguridad, tugurización y hacinamiento.

### **2. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS y A DONDE QUEREMOS IR**

- a. Lima es una Megalópoli con 8'000,000 de habitantes, físicamente integrada, pero con una administración fraccionada en 43 administraciones distritales, carentes de mecanismos de planeamiento, operación y administración territorial.
- b. El Gobierno Metropolitano, que es también Gobierno Regional, está facultado para desarrollar políticas regionales y municipales de vivienda.
- c. Mediante una Alianza Estratégica con el Gobierno Central, y en el marco de una política de descentralización, participar en los entes u organismos que intervienen en la solución de los problemas de vivienda ( Fondo MiVivienda, Banco de Materiales, Cofopri etc.)
- d. Formulación de Planes de desarrollo Urbano con programas específicos de Vivienda en Lima Norte, Lima Sur y Lima Este.
- e. Programa especial de Recuperación y Renovación Urbana del Centro Histórico de Lima.

### **3. ACCIONES**

- a. Implementar como parte de la política de descentralización, las 5 Unidades de Planeamiento y Gestión Interdistrital Integradas (Lima Norte, Lima Centro, Lima Este, Lima Sur, y Centro Histórico).
- b. Desarrollo del programa de saneamiento y titulación de la propiedad, con un adecuado Plan de ocupación de uso del suelo, desalentando las invasiones.
- c. Programas Municipales de Construcción en Sitio Propio y Mejoramiento de Vivienda, con Bono de subsidio.
- d. Programa de Mejoramiento de Barrios, y de Renovación Urbana.
- e. Convocatoria a la población organizada y Organismos no Gubernamentales.
- f. Promoción de Organismos de Coordinación Intersectorial.

### **4. COMO SE FINANCIA**

- a. El incremento de los fondos destinados al programa Techo Propio que con apoyo del Banco Mundial y del BID es del orden de los \$150'000,000, reorientando su aplicación a la atención de la demanda de vivienda de los sectores menos favorecidos de la población.
- b. Dicha intervención representaría la ejecución de no menos de 10,000 soluciones por año con un fondo renovable; localizadas principalmente en los municipios de mayor pobreza y en el Centro Histórico.

- c. Repotenciar el FOMUR (Fondo Metropolitano de Renovación Urbana) como fuente de financiamiento municipal y Regional.
- d. Orientar la intervención de fondos de cooperación internacional.
- e. Promoción de la Inversión Privada.

## **D.6 AGUA y DESAGUE PARA TODOS A PRECIOS JUSTOS**

### **1. DIAGNOSTICO**

- a. La Ley Orgánica de Municipalidades en su artículo 80° señala entre las Funciones Específicas compartidas de las municipalidades provinciales: Administrar y reglamentar directamente o por concesión el servicio de agua potable, alcantarillado y desagüe.
- b. SEDAPAL por ineficiencia, no ha cumplido con atender a las familias que carecen del servicio.
- c. La población del área metropolitana Lima-Callao actualmente es del orden de 8'000,000 de habitantes, con un crecimiento promedio de 150,000 habitantes por año. De ellos, casi 2'000,000 de habitantes no cuentan con servicio domiciliario; la demanda de agua potable es de 3.5 m<sup>3</sup> por segundo para dicha población.
- d. Para los próximos 2 años se requerirá una mayor producción de agua de 1.6 m<sup>3</sup> por segundo, con una inversión de \$ 1,500'000,000 que debe empezar inmediatamente.
- e. El Gobierno anterior dispuso un incremento de tarifas del orden del 15% a partir de agosto del 2006.
- f. El nuevo Gobierno ha anunciado la política de "AGUA PARA TODOS"

### **2. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS y A DONDE QUEREMOS IR**

- a. El Agua y Desagüe como servicio con la Vivienda, son necesidades de la población que están totalmente relacionadas, y es obligación del gobierno local tener participación permanente en su atención.
- b. En pleno proceso de descentralización, corresponde a los Gobiernos Regionales y/o Municipales intervenir en la dirección de los servicios. La Municipalidad es quien representa y defiende a los vecinos, por lo tanto debe tener competencia y participar en la definición de costos y tarifas.
- c. Las inversiones en Agua y Desagüe, deben estar totalmente vinculadas a los procesos de desarrollo y expansión Urbana.
- d. Protección del medio ambiente, y del ecosistema marino.

### **3. ACCIONES**

- a. Como parte del proceso de descentralización, corresponde al Gobierno Regional Lima-Capital, ir asumiendo competencia progresiva en los controles y administración de los servicios, dentro de dicho contexto debe iniciarse el proceso de transferencia de SEDAPAL a los gobiernos Regionales Lima-Capital y Callao.
- b. Participar en el planeamiento y desarrollo del Programa Agua Para Todos de Lima.
- c. Orientar en los procesos de planeamiento, el desarrollo de los Expedientes Técnicos en todas las zonas deficitarias o carentes de servicios, con participación de sus poblaciones organizadas.
- d. Protección ambiental de las cuencas de los Ríos Rimac, Chillón y Turín, y de la Costa Verde.
- e. Programa de reducción de pérdidas y fugas.

### **4. COMO SE FINANCIA**

- a. Programa de control de consumo, pérdidas y registro de grandes consumidores clandestinos.
- b. Adicionalmente al financiamiento con recursos propios y Banca multilateral; desarrollar formulas de financiamiento de Canje de Deuda por Inversión, Cooperación Internacional, Créditos Blandos, Inversión Mixta, y eventualmente concesiones, para el adecuado desarrollo y prestación de los servicios.

## **E. SEGURIDAD CIUDADANA PARA TODOS**

## **1. DIAGNOSTICO**

- a. Para SOMOS PERU la lucha contra la criminalidad y delincuencia es una prioridad política de primer orden. El robo en la calle, a domicilio, el pandillaje, la micro comercialización de drogas, los secuestros, las violaciones a mujeres y menores, el vandalismo, la violencia familiar y otros hechos delictivos crean un profundo malestar en la población. No es posible hablar de crecimiento y desarrollo si junto con ello la calidad de vida de las personas se ve perturbada y amenazada por la inseguridad y la violencia.
- b. Tener calles y ciudades mas seguras es hoy en día una aspiración ciudadana que se debe traducir en mayor tranquilidad y bienestar. La lucha contra la delincuencia se ha convertido, junto con el desempleo, en los principales problemas por resolver. En ese sentido, la Seguridad Ciudadana constituye actualmente una de las principales prioridades del Gobierno Central y de los Gobiernos Regionales y Locales.
- c. La Constitución Política (Arts. 166 y 197) le otorga a Policía Nacional y a las Municipalidades un rol protagónico en este tema, responsabilidad que se fortalece y amplía a otros organismos del Estado y la comunidad mediante la Ley 27933- Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- d. El centro de la actividad delictiva es la ciudad de Lima que exhibe el índice de inseguridad más alto del país. Entre 1981 y el 2001, la población de Lima se ha incrementado en un 67% pasando de 4,6 millones a un total de 7,7 millones de habitantes en una urbe con condiciones de vida precarias.
- e. La violencia urbana en Lima viene generando un desequilibrio progresivo entre los avances cada vez mayores de la delincuencia común y la capacidad efectiva de la policía y de los servicios de serenazgo para hacerle frente, situación que ha generado, como es lógico entender, una mayor demanda de seguridad y protección ciudadana.

## **2. COMO ENFRENTAR LOS PROBLEMAS Y A DONDE QUEREMOS IR**

- a. Afianzar la lucha contra el delito a nivel local a través de los Comités Provinciales y Distritales de Seguridad Ciudadana como instancias multisectoriales presididas por los Alcaldes.
- b. Eliminar la impunidad legal contra el delito menor mediante una alianza estratégica con el Ministerio de Justicia y la Corte Superior de Justicia de Lima.
- c. Afianzar como eje principal de la prevención social contra el delito la activa participación de la comunidad en Seguridad Ciudadana.
- d. Impulsar una verdadera política de juventudes y contra la violencia familiar, como elementos principales para mejorar la calidad de vida de las personas.
- e. Fortalecer a nivel local un solo sistema de prevención y de patrullaje policial así como de investigación básica bajo la conducción del Comisario de Policía.

## **3. ACCIONES**

- a. Organizar "Encuentros mensuales" de Alcaldes, Comisarios y demás integrantes de los Comités Distritales de Seguridad Ciudadana por Sub Zonas Metropolitanas, para dinamizar en forma integral la lucha contra el delito, en el marco de las disposiciones contenidas en el Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- b. Impulsar la instalación de Jueces de Paz Letrados en todas las Comisarías Distritales de la Capital y el "Programa de Prestación de Servicios a la Comunidad y de limitación de días libres" en coordinación con el Ministerio de Justicia y la Corte Superior de Lima.
- c. Desarrollar a nivel local una "Red Vecinal de Apoyo Ciudadano" mediante la participación de las Juntas Vecinales y otras organizaciones que trabajan voluntariamente en seguridad ciudadana (radio taxis, moto taxis, "guachimanes", cambistas de dinero, vendedores de periódicos, etc), procurando que estas acciones sean integradas bajo la supervisión de los Comités Locales de Seguridad Ciudadana.
- d. Promover una cultura ciudadana de protección de los derechos humanos, fortaleciendo los mecanismos de detección y denuncia de los mismos.
- e. Establecer a nivel distritos audiencias públicas para la selección de los representantes de la comunidad en seguridad ciudadana y establecer mecanismos claros y específicos de vigilancia y control ciudadano. Asimismo, establecer oficinas distritales de quejas, sugerencias y denuncias mediante convenios con la Defensoría del Pueblo.
- f. Impulsar una efectiva política de juventudes mediante la creación de una "Red de Promotores Juveniles" para que lideren, en coordinación con la Policía y los Municipios, las diferentes acciones preventivas que se vienen desarrollando a favor de la niñez y juventud, y de reinserción con jóvenes y adolescentes en riesgo, como los programas "Policía

- Escolar”, “Municipios Escolares”, “Autoprotección Escolar”, “Clubes de Menores”, “Corredores de Seguridad”, “Colibrí”, “Gaviota”, “Patrullas Juveniles”, entre otros.
- g. Apoyar y promover las experiencias de Organizaciones No Gubernamentales en materia de prevención, reinserción y rehabilitación de niños, jóvenes y adolescentes consumidores de drogas.
  - h. Implementar “Casas de Refugio” para mujeres agredidas por la violencia familiar, desarrollando con ellas actividades educativas y de capacitación que les permita mejorar su calidad de vida con apoyo del empresariado de la localidad.
  - i. Tomar medidas preventivas y de control para evitar la prostitución callejera, por ser un problema que genera inseguridad vecinal y atenta contra la salud de las personas.
  - j. Fomentar la práctica de la actividad deportiva y la creación artística en todas sus formas, como estrategias para mejorar la salud pública, prevenir problemas sociales y brindar recreación a la población. En este marco, desarrollar con énfasis programas recreativos y culturales a favor del adulto mayor y ciudadanos discapacitados, instalando en todos los distritos comedores exclusivos para estas personas.
  - k. Fortalecer el accionar de las Comisarías estableciendo a nivel distritos un solo sistema de prevención, de patrullaje policial y de investigación básica bajo la conducción operativa del Comisario de Policía. Para el efecto se coordinará con el Ministerio del Interior para la descentralización de los servicios policiales y con los Municipios que tienen Servicios de Serenazgo para el desarrollado de acciones integradas.
  - l. Desarrollar en todos los distritos de Lima una lucha constante contra el delito, en particular contra los robos, asaltos, pandillaje, secuestros, violaciones, etc. En este contexto es importante reforzar el Plan Telaraña particularmente en los distritos de menos recursos de las zonas periféricas de Lima.
  - m. Formular y ejecutar “Planes Locales de Seguridad Ciudadana” bajo esquemas similares que faciliten la lucha contra el delito entre distritos colindantes y permita el recojo de información relevante para la implementación del “Observatorio del Delito a nivel Metropolitano”, el mismo que contará con el apoyo de universidades e instituciones especializadas en la materia.
  - n. Afianzar en todos los distritos la lucha contra la micro comercialización y el consumo de drogas mediante actividades preventivas y de intervención con participación del Escuadrón Verde y la Dirección de Policía Antidrogas.
  - o. Disponer el estricto cumplimiento de las disposiciones sobre Licencias de Funcionamiento en discotecas, video pubs y otros centros de diversión públicos para evitar el consumo de drogas, la prostitución infantil y el excesivo consumo de alcohol.
  - p. Establecer programas de incentivos y recompensas para mejorar el rendimiento del personal policial y del Serenazgo, con apoyo del empresariado.
  - q. Reestructurar los Servicios de Serenazgo de Lima Metropolitana para que sean más efectivos y cuenten con una capacitación uniforme. Para el efecto se firmarán los convenios correspondientes con la Policía Nacional para el apoyo de la Dirección de Instrucción y Doctrina.

#### **4. COMO SE FINANCIA**

- a. Con créditos internacionales. Por ejemplo, en enero del 2003 se formalizó un memorándum de entendimiento entre el Ministerio del Interior y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por 15 millones de dólares.
- b. Con presupuesto de la Municipalidad Metropolitana de Lima y de los Municipios Distritales.
- c. Con Arbitrios de los Servicios de Serenazgo.
- d. Mediante el reordenamiento de las finanzas municipales.

#### **JUVENTUD**

##### **OBJETIVOS**

- Inclusión participativa de la juventud metropolitana en la vida social, política y cultural de la ciudad.
- Disminución de la violencia juvenil y promoción de la cultura el deporte y las prácticas ciudadanas.
- Participación juvenil en la calidad y gestión educativa y de la salud.
- Promoción del emprendimiento juvenil en actividades productivas autosostenibles.

***En Síntesis, Somos Perú propone construir juntos una Mejor Ciudad para vivir con equidad y bienestar:***

- A. CIUDAD CON GOBERNABILIDAD COMPARTIDA, CONCERTADORA, DEMOCRÁTICA, DESCENTRALIZADA Y PARTICIPATIVA.**
- B. CIUDAD PRODUCTIVA CON DESARROLLO COMPETITIVO.**
- C. TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA: RAPIDA, SEGURA Y ECONOMICA**
- D. CIUDAD PARA VIVIR MEJOR CON OPORTUNIDADES PARA TODOS**
- E. SEGURIDAD CIUDADANA PARA TODOS: DETECTAR, INFORMAR, PREVENIR Y SANCIONAR**