

PLAN DE GOBIERNO

PARTIDO CIVICO OBRAS

MUNICIPALIDAD

METROPOLITANA DE LIMA

Y REGION LIMA

2027-2030

RICARDO PABLO BELMONT CASSINELLI

INTRODUCCIÓN .

El presente Plan de Gobierno que se ha continuación presentamos para Lima Metropolitana periodo 2027 - 2030 está Alineado al Plan Estratégico de Desarrollo Nacional Perú al 2050, a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 y del Acuerdo Nacional “Perú Hambre 0”

El presente instrumento constituye una propuesta integral orientada a promover el desarrollo sostenible, inclusivo y ordenado de la metrópoli, mediante una gestión municipal transparente, eficiente y participativa, centrada en el bienestar de los limeños

Posee importantes potencialidades derivadas de su ubicación estratégica, su riqueza histórica, cultural y el valor ambiental del río Rímac, Chillón y Lurín, sin embargo, enfrenta desafíos relacionados con la seguridad ciudadana, el acceso a servicios públicos de calidad, la infraestructura urbana, el ordenamiento territorial, la gestión ambiental y el desarrollo económico local.

El equipo municipal liderado por Ricardo Belmont es la mejor garantía para lograr los objetivos de una Lima mejor en todo sentido para los más de 10'000.000 millones de personas que hoy necesitan que se haga realidad un mensaje de esperanza.

Frente a esta realidad, el presente Plan de Gobierno propone acciones concretas para fortalecer la educación, la salud, la seguridad ciudadana, la formalización empresarial, la agricultura, el turismo, la protección ambiental, la recuperación de espacios públicos y la modernización de la gestión municipal.

Asimismo, prioriza la participación vecinal, la transparencia, la igualdad de oportunidades y el respeto al medio ambiente como pilares fundamentales del desarrollo distrital.

PLAN DE GOBIERNO

I. IDEARIO: PRINCIPIOS, OBJETIVOS Y VALORES

IDEARIO Y FILOSOFÍA DEL PARTIDO CÍVICO OBRAS

Las bases ideológicas del Partido Cívico OBRAS, se fundamentan en la búsqueda del desarrollo económico, social, cultural, ambiental y político, con paz social, dentro del marco de la historia y cultura de nuestros antepasados y en el profundo respeto a la democracia, la gobernabilidad, la separación de poderes, la institucionalidad y el amor por nuestra patria.

PRINCIPIOS RECTORES

Creemos que la persona humana es el fin supremo de la sociedad y del Estado y la familia como base fundamental de la organización social, así como en el respeto irrestricto del derecho a la vida, a la libertad y a la propiedad privada,

bajo un enfoque Biocéntrico, la persona y su relación con otros ciudadanos y la persona en su relación con el medio ambiente.

Creemos que la democracia es el Sistema Social, por lo que lucharemos por preservar las instituciones democráticas con especial respeto a la independencia de los poderes del Estado.

Creemos en la política practicada con ética, con valores como la vida, libertad, honestidad, la transparencia, el pluralismo, la solidaridad, la tolerancia ciudadana, la lealtad y la vocación de servicio.

Creemos y promovemos el desarrollo científico y tecnológico como eje del desarrollo integral del país.

Creemos que la descentralización del Estado, debe ser un proceso integral, administrativo, político, social y económico, con órganos de gobierno eficientes, autónomos, con adecuados recursos fiscales debiendo fortalecer para tal fin, los diferentes sistemas de supervisión y control necesarios durante y después de la ejecución presupuestal.

Creemos en promover la unidad de las fuerzas sociales, que se identifiquen con los valores históricos de la Patria, la defensa de nuestro patrimonio, en la extracción responsable y sostenible de los recursos naturales y el medio ambiente.

Afirmamos y respaldamos que el monopolio de la fuerza la tiene el Estado, solo la debe usar en contra de aquellos ciudadanos que la usen primero y en perjuicio de otro u otros ciudadanos.

Promovemos la amistad y cooperación interna y externa como factores de desarrollo y progreso. Respetamos las Instancias jurídicas supranacionales.

Respaldamos, defendemos y respetamos los símbolos patrios, a nuestras fuerzas Armadas, Policía Nacional y el Servicio Diplomático, por lo que les garantizamos los recursos necesarios que garanticen su adecuado funcionamiento para el cumplimiento de su misión.

Creemos que la democracia no solo se basa en las libertades, sino en el respeto y buen trato al ciudadano de parte de las Instituciones del Estado, la desconcentración de la educación y del poder como pilares de fortalecimiento de la democracia.

Creemos que la Educación es la base fundamental para el desarrollo de las personas, permitiéndoles la integración al sistema económico.

Rechazamos y condenamos todo tipo de violencia entre ciudadanos nacionales y/o extranjeros, el terrorismo, el narcotráfico, el contrabando, la trata de personas, la discriminación del Estado, el crimen organizado, la informalidad

empresarial, la minería ilegal, la evasión y elusión tributaria, la destrucción del medio ambiente y el contrabando.

Rechazamos todo tipo de dictadura y autoritarismo despótico que desconozca la libertad de los ciudadanos o coacte la libertad pública y el caudillismo.

Rechazamos todo tipo de monopolio empresarial, Oligopolios, abuso de posición dominio, nepotismo y mercantilismo, la traición a los intereses nacionales en sus diferentes manifestaciones.

Postulamos la moralización del sector Público y el derecho a la revocatoria, iniciativa y control ciudadano; sometiendo a gobernantes y ciudadanos a la constitución y la ley.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Objetivos Partidarios

1. Asegurar la vigencia y defensa del sistema democrático.
2. Contribuir a preservar la paz, la libertad y la vigencia de los derechos humanos consagrados por la legislación peruana y los tratados internacionales a los que se adhiere el Estado.
3. Formular los idearios, planes y programas que reflejen propuestas para el desarrollo nacional.
4. Representar la voluntad de los ciudadanos y canalizar la opinión pública.
5. Realizar actividades de educación, formación, capacitación, con el objeto de forjar una cultura cívica y democrática, que permita formar ciudadanos preparados para asumir funciones públicas.
6. Participar en procesos electorales.
7. Contribuir a la gobernabilidad del país.
8. Realizar actividades de cooperación y proyección social.
9. Promover la total erradicación de la injusticia, la corrupción y la pobreza procurando el bienestar individual y colectivo de todos los peruanos.
10. Promover el desarrollo y el progreso de la sociedad peruana, procurando el desarrollo del capital humano, la protección y realización efectiva de los derechos económicos, sociales, educativos y culturales de todos los peruanos.
11. Fomentar y respaldar la libre iniciativa, la inversión privada, la creatividad y competencia dentro de una economía mixta y social de mercado, sin monopolios ni oligopolios, donde el Estado garantiza las necesidades básicas de la población.

12. Promover la descentralización administrativa, económica y política del Estado, a fin de que las Regiones tengan las capacidades y autonomía política y económica necesarias para lograr su desarrollo.

13. Lograr una educación pública gratuita y de calidad.

14. Lograr la prestación de servicios de salud universal de calidad priorizando a la población más vulnerable.

15. Promover que los medios de comunicación difundan programas culturales, programas educativos con valores cívicos y patrióticos.

10 VIGAS MAESTRAS

Los países que más progresan lo hacen porque las reglas de juego están por encima de sus gobernantes; en cambio se estancan y retroceden los países, donde sus líderes manipulan las reglas establecidas en beneficio de sus propios intereses

1. Proponer la no prescripción de los delitos contra el Estado y los funcionarios sentenciados serán inhabilitados a perpetuidad.

2. Promover una televisión con valores y la imposición de sanciones severas a quienes no cumplan la Ley de Protección al Menor.

3. Promover que los medios de comunicación difundan la cultura y se distribuya en forma equitativa de la publicidad del Estado.

4. Lograr una educación pública gratuita, de calidad y obligatoria.

5. Lograr la prestación de servicios de salud universal de calidad otorgando prioridad a la población más necesitada.

6. Promover una economía social de mercado, sin monopolios ni oligopolios.

7. Garantizar la transparencia en contrataciones y licitaciones del Estado.

8. Promover la formación integral del ser humano a través del deporte y la cultura.

9. Establecer niveles dignos para las pensiones de los jubilados.

10. Revisar y renegociar los contratos sobre recursos naturales cautelando los intereses del país.

II. VISIÓN Y MISIÓN DEL PLAN DE GOBIERNO

VISIÓN

Al año 2030, Lima Metropolitana será reconocida como una ciudad moderna, inclusiva, segura y sostenible, reconocida por su eficiente gestión pública, el respeto

a los derechos fundamentales de las personas, la protección del medio ambiente y la promoción de oportunidades para el desarrollo integral de todos sus habitantes.

Lima Metropolitana, ha reducido el nivel delincuencia tenemos un ambiente de paz, dignidad y seguridad con un sistema de transporte accesible, ordenado y formal; donde el desarrollo económico ha sido la base para el incremento de la producción con políticas claras y normas que han servido de base para la formalización, competitividad y rentabilidad de la actividad económica, necesaria para superar la pobreza extrema social y convivencia vecinal en armonía; la atención primaria de salud es atendida y satisfecha se generan oportunidades de mejora de la calidad de vida con vivienda y servicios básicos a los que los ciudadanos en pobreza y pobreza extrema alcancen una oportunidad.

Lima Metropolitana como ciudad inteligente, verde y sostenible, con esperanza de vida >80 años, excelente calidad de vida y acceso a servicios básicos

MISIÓN

El Partido Cívico Obras tiene la misión de promover el desarrollo integral y sostenible de Lima Metropolitana mediante una gestión municipal democrática, transparente, participativa y orientada al servicio de la ciudadanía, que garantice el bienestar general, la seguridad, la inclusión social y la igualdad de oportunidades para todos sus habitantes.

Impulsar políticas y acciones que fortalezcan la educación, la salud, la seguridad ciudadana, el desarrollo económico local, la formalización empresarial, el turismo, la protección del medio ambiente y el ordenamiento territorial, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de la población y reducir las brechas sociales y económicas existentes.

Fomentar la participación activa de los vecinos, organizaciones sociales, instituciones públicas y privadas en la construcción de una metrópoli moderna, competitiva y solidaria, sustentada en el respeto a los derechos humanos, la interculturalidad, la diversidad cultural, la ética pública y el fortalecimiento institucional.

Administrar responsablemente los recursos municipales, promoviendo la innovación, la modernización de los servicios públicos y la ejecución eficiente de proyectos de infraestructura y desarrollo.

DIAGNÓSTICO DE LIMA METROPOLITANA AL 2030 CON PROBLEMAS, ESTRATEGIAS, INDICADORES Y METAS.

Nuestras fuentes para la elaboración del Plan de Gobierno son:

- Plan Metropolitano de Desarrollo al 2040 - PlanMet 2040,
- El Informe Local Voluntario ODS 2030,

- El Plan de Movilidad Urbana ATU 2025-2045
- Plan de Prevención de Desastres 2024-2035.

DIAGNÓSTICO:

La Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) tiene asignados S/ 2,221 millones en el presupuesto nacional 2026 a lo que se suma una partida adicional de aproximadamente S/ 30 millones bajo el rubro de gobierno regional. Sin embargo, la gestión municipal ha reportado un déficit operativo.

El Presupuesto para el año fiscal 2025 de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) se estableció en S/ 1,565,201,206 para gastos. Debido a la recaudación de recursos propios y saldos de balance, el presupuesto modificado alcanzó los **S/ 3,206,134,713**.

Es probable que para el año 2027 alcance un presupuesto de S/ 2,900 millones aproximadamente.

La distribución y dinámica del presupuesto de la capital incluye los siguientes aspectos clave:

Distribución de Funciones: A pesar de que la MML funciona bajo un régimen especial que asume competencias Municipales y Regionales, las autoridades ediles han señalado que solo se les han transferido 49 de las 185 funciones regionales establecidas por ley.

AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO

Presentaremos un proyecto de ley que **derogue a la Autoridad de Transporte Urbano** para Lima y Callao (ATU) ley de creación (Ley 30900) y restituya la gestión y las competencias a las municipalidades de Lima y Callao.

Exposición de Motivos

Las principales colisiones de funciones ocurren porque la ATU regula los vehículos en movimiento (el transporte público), mientras que las municipalidades provinciales controlan las vías físicas y el tránsito (semáforos, giros y sentidos viales). Esta separación artificial rompe el principio de unidad de gestión y genera un conflicto de competencias

Funciones que Colisionan Directamente

- Planificación de Rutas vs. Infraestructura Vial: La ATU tiene la facultad de diseñar y aprobar rutas o corredores integrados. Sin embargo, la construcción, ensanchamiento o modificación de las avenidas por donde pasan esas rutas sigue siendo competencia exclusiva de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) y la Municipalidad Provincial del Callao (MPC).
- [

- Fiscalización del Transporte vs. Gestión del Tránsito: Los inspectores de la ATU intervienen a los buses y taxis por infracciones operativas (como paraderos informales o falta de autorización). No obstante, el ordenamiento del flujo vehicular diario, las fotopapeletas y la semaforización dependen de las gerencias municipales de tránsito, lo que genera una duplicidad de agentes en la calle con directivas distintas.
- Aprobación del Plan de Movilidad Urbana: La Ley N°30900 le asigna a la ATU la tarea de estructurar el Plan de Movilidad, pero la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972) señala que el desarrollo integral y el uso del suelo urbano son competencias exclusivas de los alcaldes. Un cambio de zonificación municipal puede arruinar un plan de transporte de la ATU y viceversa.

PROGRAMA DE ENDEUDAMIENTO A TRAVES DE LA EMISION DE BONOS POR MAS DE 4000 MILLONES DE SOLES

Llevaremos a cabo una investigación exhaustiva de la mano con las entidades gubernamentales (Contraloría General de la República), Fiscalía de la Nación relacionada con el programa de endeudamiento a través de la emisión de bonos en los mercados de capitales internacionales y nacionales por más de S/4000 millones. Estos recursos fueron levantados para financiar una cartera de megaproyectos de infraestructura, aunque su ejecución, costos y manejo financiero han generado fuertes cuestionamientos y reestructuraciones.

Condiciones y Autorizaciones

Monto emitido: El programa superó los S/4000 millones (aproximadamente \$1000 millones), realizados en distintas armadas (como la primera emisión internacional y un segundo paquete de bonos).

Garantía: Se estructuró un fideicomiso privado con los flujos provenientes del FONCOMUN el impuesto predial y los impuestos a los casinos y tragamonedas. Esto comprometió cerca de hasta un 60% de los ingresos históricos de la comuna para asegurar el pago a los inversores.

Uso de los Fondos

Controversia en el destino temporal: Informes periodísticos y del Consejo Fiscal revelaron que, en un primer momento, gran parte de los fondos no se utilizó inmediatamente en las obras por falta de expedientes técnicos. Esto llevó a la MML a depositar cerca de S/1000 millones en bancos privados locales a una tasa menor de rendimiento (alrededor del 6%) frente a la alta tasa de interés que la municipalidad pagaba por el bono internacional (cercana al 10%).

Estado Actual

Investigaciones en curso: Debido a la diferencia entre los altos intereses de la deuda asumida, las demoras en la ejecución de las obras y las entidades financieras involucradas, la Fiscalía Anticorrupción inició investigaciones preliminares contra el exalcalde Rafael López Aliaga y exfuncionarios por los presuntos delitos de colusión y negociación incompatible.

Investigación Fiscal de Oficio: La Fiscalía Corporativa Especializada en Delitos de Corrupción de Funcionarios inició una investigación preliminar contra el alcalde Rafael López Aliaga y exfuncionarios ediles. Los presuntos delitos imputados corresponden a colusión y negociación incompatible tras denunciarse supuestas irregularidades en el proceso de estructuración con las bancas de inversión.

Como se puede apreciar el tema del endeudamiento es complicado por lo que es necesario realizar las investigaciones y auditorías correspondientes

Estudios de Abogados Contratados por \$/ 97 millones de dólares.

Llevaremos a cabo una investigación exhaustiva de la mano con las entidades gubernamentales (Contraloría General de la República), Fiscalía de la Nación relacionada con la contratación de Estudios de abogados Norteamericanos para la defensa legal en el conflicto de los peajes contra Rutas de Lima.

- **Boies Schiller Flexner LLP:** Firma neoyorquina contratada para solicitar documentos a los tribunales de EE. UU. sobre la compra de acciones de Odebrecht por parte de Brookfield. Ha acumulado contratos por un total de **S/ 97.5 millones**.
- **Resultados adversos y multas millonarias:** A pesar de la contratación del pool de abogados de élite, la Corte de apelaciones ratificó que Lima debe pagar cerca de **200 millones de dólares** a la concesionaria. El tribunal internacional desestimó los argumentos de la comuna por considerarlos jurídicamente débiles.
- **Desembolso desproporcionado:** La gestión municipal destinó **S/ 97.5 millones** únicamente al estudio Boies Schiller Flexner LLP. Este monto es hasta cuatro veces más alto de lo que gasta el Estado peruano de forma regular para defenderse con éxito en litigios internacionales de mayor envergadura (como las defensas frente a Kaloti o Freeport).
- :Varios de los contratos suscritos con las firmas internacionales, omitiendo regulaciones de transparencia exigidas a las entidades del sector público.

La estrategia. Si bien se consiguió liberar temporalmente las vías del cobro de las tarifas locales, el costo legal ha sido alto. Los tribunales internacionales no aceptaron la defensa municipal, dejando al Estado con una deuda millonaria, contratos opacos

bajo la lupa de la Contraloría y demandas pendientes que aún amenazan las arcas de la ciudad.

- **El impacto del Decreto Legislativo 776**

No solo asfixió a Lima, sino que reconfiguró los ingresos de todo el país. Descubre cómo las municipalidades netamente urbanas perdieron peso presupuestal frente a las zonas rurales mediante las transferencias redistribuidas del Fondo de Compensación Municipal (FONCOMUN), centralizando la aprobación de nuevos arbitrios.

- **Cómo se recuperaron las facultades tras la caída del régimen en el año 2000:**

El proceso de [descentralización y retorno democrático](#) iniciado durante el gobierno de transición de Valentín Paniagua y continuado en los años posteriores, devolviendo de manera progresiva a los gobiernos locales ciertas prerrogativas en la planificación del transporte y la autonomía fiscal urbana.

La Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) no recuperó la totalidad de sus competencias. Aunque el marco legal post-Fujimori le devolvió autonomía y le otorgó el estatus de Régimen Especial (asumiendo funciones tanto provinciales como de Gobierno Regional), en la práctica la capital sigue sujeta a un fuerte centralismo institucional. El Ejecutivo continúa absorbiendo sectores estratégicos y la comuna afronta limitaciones críticas.

La realidad institucional y competencial de la alcaldía capitalina se divide de la siguiente manera:

El impacto del DL 776 sigue vigente

- **Distribución presupuestal:** El espíritu del Decreto Legislativo 776 continúa estructurando la [Ley de Tributación Municipal](#). Aunque el Servicio de Administración Tributaria (SAT) registra niveles altos de recaudación propia directos, el grueso del presupuesto nacional se sigue concentrando en el Gobierno Nacional.
- **Crisis fiscal por endeudamiento:** El problema actual de Lima no es solo la falta de competencias legales, sino su situación financiera. Informes especializados del Consejo Fiscal alertan que la comuna enfrenta una grave crisis y ha comprometido sus presupuestos futuros (vía emisión masiva de bonos), obligando a las siguientes gestiones a destinar cientos de millones anuales solo para pagar deudas.

Nosotros desde la Municipalidad de Lima convocaremos a una mesa de trabajo multisectorial para analizar los 30 años de impacto del D.L. 776 con la finalidad de derogar en su integridad.

Principales problemas de Lima Metropolitana 2024-2030.

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Lima Metropolitana, han crecido de manera desordenada, sin un adecuado planeamiento. Las políticas de transporte lejos de atender este problema han priorizado la infraestructura vial, desregular o liberalizar los servicios de transporte urbano y favorecer el auto particular. Se puede decir que el servicio de transporte es precario, de mala calidad, informal, mal equipado y altamente contaminantes.

Lima se encuentra en el puesto 19 de las ciudades más congestionadas por el tráfico vehicular a nivel mundial, Según este ránking de Traffic Index el nivel de congestión vehicular es de 42% y se pierde unas 96 horas cada año.

Las soluciones clave para el transporte y la movilidad en Lima Metropolitana exigen inversiones masivas en el Sistema Integrado de Transporte (SIT). Las principales estrategias incluyen ampliar la red de Líneas de Metro, construir corredores y teleféricos, e implementar un sistema de recaudo electrónico y tarifa única para toda la ciudad.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), junto a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), prioriza las siguientes líneas de acción e inversiones:

PROGRAMA BACHE CERO “ 0 “

El programa de reparación de vías en Lima Metropolitana está impulsando la estrategia "**Bache Cero**" mediante una nueva tecnología de **asfaltado en frío** que permite tapar baches en solo **15 minutos**.

Esta iniciativa busca acelerar el mantenimiento de la red vial de la capital, tradicionalmente gestionada a través de intervenciones masivas de la Municipalidad de Lima

Innovación y Nuevas Medidas (Actualidad 2026)

- **Asfaltado en frío rápido:** Consiste en un método de bacheo rápido que optimiza la logística, reduce costos y reabre el tránsito vehicular casi de inmediato.
- **Plan Nacional de Transferencia:** Se proyecta exponer este sistema técnico ante la Asamblea de Alcaldes del Perú para descentralizar y replicar su efectividad en otras provincias y comunas.

Campañas de Bacheo por Sectores

Además de la nueva tecnología, persisten los frentes de trabajo tradicionales liderados por Emape y las municipalidades distritales:

- **Vías Metropolitanas:** Intervenciones masivas para la recuperación de carpetas asfálticas y señalización en arterias de alto tráfico como la Av. Brasil, Av. Javier Prado, Av. Pershing y Av. Universitaria.
- **Distritos con Planes Propios:** Jurisdicciones como La Victoria (focalizado en Av. México y Jirón Bausate y Meza) y San Isidro ejecutan proyectos bajo el mismo concepto de "Bache Cero" para optimizar sus calles internas

1. Ampliación de la Red de Metro (Transporte Masivo)

- **Línea 2 del Metro de Lima:** Es el primer tren subterráneo, con un avance superior al 83 % y una inversión estimada de US 5,836 millones. Conecta el Callao con Ate.
- **Líneas 3 y 4 del Metro:** Se impulsan mediante **Asociaciones Público-Privadas (APP)** con una inversión histórica estimada de USD 36 000 millones.
- **Plan de Movilidad Urbana (PMU):** La **ATU** ha propuesto incorporar nuevas rutas como las **Líneas 7, 8 y 9** para consolidar una red de 90 kilómetros en los próximos 20 años.

2. Integración y Modernización de Buses

- **Sistema Integrado de Transporte (SIT):** La inversión normativa habilita a las entidades estatales para la tarifa única y transbordos. Se proyecta el reemplazo de la flota antigua por buses de energías limpias gestionados mediante Asociaciones Público-Privadas.
- **Nueva Vía Expresa Norte del Metropolitano:** Ejecución de un corredor de aproximadamente 10 km a lo largo de la **avenida Universitaria**, conectando Comas, Los Olivos y San Martín de Porres con nuevas estaciones y ciclovías.
- **Nuevos Corredores (ej. Corredor Rosado):** Implementación de buses con carriles exclusivos en ejes de alta demanda como Tomás Valle.

3. Soluciones de Movilidad Urbana Sostenible

- **Infraestructura Vial:** El concesionario Lima Expresa ha presentado un plan de diez soluciones de infraestructura que incluyen el viaducto Quechuas y la optimización de paraderos.
- **Teleféricos:** Inversiones para conectar zonas altas (ej. Villa El Salvador, Independencia- San Juan de Lurigancho) con la red troncal.
- **Micromovilidad:** Ampliación del Sistema de Transporte Individual Sostenible (SITIS) para alcanzar una red de 301 km de ciclovías.

4. Gestión del Tráfico (Sistemas Inteligentes)

- Inversiones enfocadas en semaforización adaptativa y digitalización del peaje para reducir la congestión en puntos críticos. Los proyectos de inversión pública en gestión de tránsito urbano superan los S/ 59

ESTRATEGIAS DE SOLUCIÓN al 2030-2045

La movilidad urbana y el transporte en Lima Metropolitana requieren un ambicioso portafolio de inversiones que prioriza el **transporte masivo subterráneo**, el **ordenamiento vial integral**, y el **desarrollo tecnológico**.

La metrópoli enfrenta un colapso que cuesta aproximadamente \$10,000 millones anuales, requiriendo la ejecución de los siguientes proyectos estratégicos:

1. Red de Metro de Lima y Callao (Inversiones de alta capacidad)

La columna vertebral del transporte masivo urbano recae en los trenes subterráneos para millones de usuarios.

- **Línea 2 y Ramal Línea 4:** Con un avance físico superior al 83%, es el primer sistema subterráneo del país que conectará Ate con el Callao y el aeropuerto.
- **Líneas 3 y 4 del Metro:** En etapa de planificación y promoción para concesiones por parte de Proinversión las cuales beneficiarán directamente a más de 7 millones de ciudadanos.

2. Ejes Viales y Corredores Exclusivos

Reducen los tiempos de viaje a través de carriles segregados para buses rápidos:

- **Vía Expresa Norte:** Ejecutándose en la Av. Universitaria con unos 10 km de extensión y nuevas estaciones para conectar Lima Norte.
- **El Metropolitano Chalaco y Teleféricos:** Integrados al Plan de Movilidad Urbana (PMU), incluyen un sistema de teleféricos para zonas altas de la capital y nuevas troncales.

3. Conectividad Logística y Periférica

Anillo Vial Periférico: Proyecto de \$3,400 millones que conectará el Callao con 11 distritos de Lima Metropolitana, permitiendo cruzar la ciudad en solo 15 minutos

Vías Rápidas Urbanas: Inversiones en viaductos y pasos a desnivel locales, incluyendo el viaducto en la Av. Los Próceres y el mejoramiento vial en vías de Lima Sur.

4. Soluciones de Gestión e Integración (Tecnología y Operaciones)

Para reducir la congestión vehicular de manera sostenida, se requiere inversión paralela en:

Sistema Integrado de Transporte (SIT): Una normativa que impulsa la tarifa única y la interoperabilidad de pagos mediante la gobernanza de la ATU

Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT): Uso de semaforización adaptativa y control de flotas en tiempo real.

METAS Y COSTO DE LA BRECHA EN INFRAESTRUCTURA VIAL PATA LIMA METROPOLITANA

La inversión conjunta de los grandes proyectos de transporte mencionados suma un estimado de USD 9.639 millones (sin contar la cartera abierta del Plan de Movilidad Urbana) y se ejecutarán progresivamente en un horizonte de hasta 20 años.

1. Calcular inversión total

El costo consolidado de la infraestructura ferroviaria principal se desglosa así:

- Línea 2 del Metro: USD 5.836 millones.
- Ampliación de Línea 1: USD 3.803 millones.
- Total, en infraestructura fija: USD 9.639 millones.
- *Nota:* El Plan de Movilidad Urbana (PMU) 2025-2045 y la integración del recaudo tecnológico implican inversiones municipales y estatales adicionales que se estructuran de forma complementaria.

2. Determinar tiempos de ejecución

El cronograma de los proyectos se divide en el corto, mediano y largo plazo:

- Línea 2 del Metro: Su inauguración total y operación comercial completa está proyectada para 2028.
- **Ampliación de Línea 1:** El proceso de modernización, nuevas estaciones y compra de trenes tomará aproximadamente de **3 a 5 años** una vez aprobadas todas las adendas contractuales.
- **Plan de Movilidad Urbana (PMU):** Tiene un horizonte de desarrollo integral planificado a **20 años** (período 2025-2045).

3. Resumir costos y plazos

Proyecto de Transporte	Inversión Estimada	Tiempo de Ejecución / Horizonte
Línea 2 del Metro	USD 5.836 millones	Finalización hacia 2028

SEGURIDAD CIUDADANA

La seguridad ciudadana se entiende como un conjunto de acciones integradas y articuladas, con un liderazgo claro del Estado, en todos sus niveles de gobierno, con la participación de la sociedad civil organizada, el sector privado y en general la ciudadanía, orientada a asegurar la convivencia pacífica.

No es posible apostar por el crecimiento de todos los sectores económicos y sociales de Lima Metropolitana si no existen las condiciones mínimas de seguridad. Del mismo modo, la mejora de los indicadores del crecimiento contribuye a la convivencia pacífica, el bienestar y la seguridad. Así pues, trabajar por el fortalecimiento de la seguridad es también mejorar las condiciones para el desarrollo.

El principal problema de seguridad ciudadana en Lima es el incremento de delitos violentos, extorsión y crimen organizado, agravado por la debilidad institucional. Las estrategias clave incluyen fortalecer los patrullajes municipales, desplegar tecnología de vigilancia (cámaras con reconocimiento facial), promover la organización vecinal y alinear las tácticas con el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana.

1.- Diagnóstico del Problema en Lima

La inseguridad en la capital responde a una serie de factores estructurales y operativos críticos:

- Crimen organizado y extorsión: Aumento de delitos de alto impacto que afectan tanto a grandes empresas como a pequeños negocios.
- Debilidad institucional y justicia: Lentitud en el sistema de justicia, sobrecarga de expedientes y dificultades en el control migratorio.
- Baja confianza policial: Altos niveles de percepción de inseguridad y una baja tasa de denuncias debido al temor y la desconfianza ciudadana.
- Protagonismo municipal: La debilidad de la Policía Nacional ha obligado a los municipios y al serenazgo a asumir un rol central en la prevención del delito.

2.- Estrategias de Solución

Para abordar esta problemática, las estrategias se enfocan en la prevención, el uso de tecnología y la articulación de esfuerzos:

- Planificación estratégica local: Los municipios estructuran acciones alineadas a instrumentos como el Plan de Acción Regional de Seguridad Ciudadana y las directrices del ministerio del Interior.
- Innovación tecnológica: Incorporación de herramientas tecnológicas como cámaras de alta resolución, centrales de monitoreo y sistemas de alerta temprana.
- Participación ciudadana activa: Fomento de redes de vecinos vigilantes y comités vecinales que actúan como la primera línea de prevención y alerta temprana.
- Prevención psicosocial y recuperación de espacios: Intervención en los factores de riesgo social mediante la mejora del alumbrado público, la recuperación de parques y el tratamiento de adicciones para alejar a la juventud de la criminalidad.

3.- Fuentes de Financiamiento

El presupuesto para la seguridad ciudadana proviene de fondos públicos y mecanismos de inversión público-privada:

- Canon y Sobrecanon: Los gobiernos locales pueden destinar parte de los ingresos por recursos naturales a infraestructura de seguridad.
- Fondo Especial para la Seguridad Ciudadana: Recursos que administra el Ministerio del Interior orientados exclusivamente a equipamiento y tecnología policial.
- Obras por Impuestos (OxI): Las empresas privadas financian comisarías o centrales de videovigilancia a cuenta de su impuesto a la renta.
- Presupuesto Participativo: Fondos asignados directamente por votación de los vecinos organizados en cada municipalidad.
- Arbitrios Municipales: Tasa cobrada directamente en los recibos locales para el sostenimiento del servicio de serenazgo.

4.- Plazos de Implementación y Resultados

La ejecución se divide en tres etapas según su complejidad y el retorno de inversión social.

- **Corto Plazo (1 a 6 meses):** Despliegue de patrullaje integrado, adquisición de cámaras y activación de comités vecinales.
- **Mediano Plazo (6 a 24 meses):** Construcción de centrales de monitoreo, renovación de flota vehicular e interconexión de sistemas distritales.
- **Largo Plazo (2 a 5 años):** Recuperación de espacios públicos complejos, programas de prevención social y reforma del marco normativo local.

URBANISMO Y SERVICIOS

El urbanismo y la provisión de servicios en Lima Metropolitana enfrentan un diagnóstico crítico, caracterizado por una expansión expansiva descontrolada y un alto déficit de infraestructura. El colapso del sistema de transporte, la escasez de áreas verdes y la informalidad constructiva son los principales desafíos que exigen estrategias de planificación sostenible y descentralización

En estos aspectos se aborda los problemas en torno a las brechas y/o déficit de vivienda, urbanismo, recreación y mobiliario urbano, lo cual se ha acrecentado debido a que, como se ha mencionado, Lima Metropolitana es una “Ciudad dispersa”, que se planificó de abajo hacia arriba, las viviendas primero los servicios después bajo una lógica de “Urbanismo de Enjambre”

Es una ciudad construida sobre la base de millones de decisiones de pequeña escala y de corto plazo. Qué duda cabe que Lima Metropolitana requiere con suma urgencia grandes espacios públicos de convivencia social, por lo que proponemos la construcción de Polideportivos implementados en las diversas Zonas de Lima (Norte, Centro, Sur y Este).

1.- Diagnóstico de los Problemas Principales

- **Crecimiento informal y autoconstrucción:** Entre el 70% y el 80% de las viviendas en el Perú se edifican de manera informal, frecuentemente en zonas de alto riesgo (laderas, cauces y rellenos) sin estudios de suelo.
- **Saturación y deficiencia en el transporte:** La congestión vehicular, la informalidad en las rutas y la falta de proyectos de transporte masivo integrados generan altos niveles de contaminación y tiempos de viaje excesivos.
- **Escasez de espacios públicos:** Existe una gran brecha de áreas verdes y recreativas, lo que impacta negativamente en el microclima urbano y la calidad de vida de los ciudadanos.
- **Brechas en servicios básicos:** La cobertura de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica es desigual; los asentamientos periféricos (conos norte, sur y este) son los más vulnerables a la falta de estos servicios y a la gestión ineficiente de residuos sólidos.

Estrategias de Desarrollo Urbano

- **Planificación territorial y densificación:** Implementar planes de desarrollo urbano a largo plazo, promoviendo la densificación equilibrada cerca de los ejes de transporte masivo (Desarrollo Orientado al Transporte - DOT) para frenar la expansión horizontal.

- **Implementación de soluciones basadas en la naturaleza (SbN):** Integrar áreas verdes, parques lineales y techos verdes para mitigar la isla de calor, recuperar el confort térmico y fomentar la resiliencia climática en una ciudad con estrés hídrico.
- **Mejora del transporte y movilidad activa:** Fomentar el transporte público masivo, ordenado e intermodal (Metropolitano, Línea del Metro, corredores) y potenciar la infraestructura para la micromovilidad (ciclovías) para reducir el uso del vehículo privado.
- **Formalización y mejora del hábitat:** Intervenir en barrios vulnerables mediante programas de titulación, reforzamiento de viviendas, habilitación de servicios básicos y mejoramiento integral de barrios.
- **Gobernanza metropolitana:** Articular al Gobierno Central, las municipalidades distritales y la Municipalidad Metropolitana de Lima para estandarizar lineamientos, implementar urbanismo inclusivo y gestionar los recursos de manera centralizada.

2 DIAGNOSTICO SERVICIOS

El diagnóstico de las brechas de infraestructura y habitabilidad en Lima Metropolitana revela que el crecimiento demográfico ha superado por completo la capacidad operativa del Estado y de las empresas prestadoras de servicios. A continuación, se detallan los problemas críticos y las estrategias sectoriales para cada componente urbano.

Agua Potable y Alcantarillado

Problema: En Lima Metropolitana existen cerca de **800,000 personas sin conexión a la red pública de agua**. Quienes carecen del servicio dependen de camiones cisterna y **pagan hasta seis veces más por el agua** que un usuario con conexión domiciliaria. Adicionalmente, la continuidad es deficiente: en distritos de la periferia (como Villa María del Triunfo o San Juan de Lurigancho), el servicio sufre constantes interrupciones y a veces no llega a las 18 horas diarias.

- **Estrategias:**
Ejecutar megaproyectos de ampliación de redes a través de SEDAPAL en los esquemas de las periferias (Cono Norte y Cono Sur).

Construir y optimizar Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) para elevar la tasa de reutilización del recurso en el riego de áreas verdes urbanas.

Implementar las líneas de acción de la nueva Política Nacional Multisectorial de Agua Potable y Saneamiento orientada a la calidad y continuidad, no solo a la cobertura de conexiones.

2. Gestión de Residuos Sólidos

- **Problema:** Lima genera más de 9,000 toneladas de basura al día, pero su recolección y disposición final presentan una enorme asimetría geográfica. Mientras los distritos con mayores recursos tienen sistemas eficientes de barrido y reciclaje, las zonas periféricas sufren por puntos críticos de acumulación en la vía pública, laderas y ríos (río Rímac y Chillón). La ciudad carece de suficientes rellenos sanitarios autorizados, lo que fomenta la proliferación de botaderos informales.
- **Estrategias:**
 - Promover la construcción de plantas de valorización y transferencia interdistritales para procesar el material orgánico e inorgánico.
 - Formalizar e integrar a las asociaciones de recicladores locales dentro del sistema de gestión municipal.
 - Estandarizar el cobro de arbitrios de limpieza pública mediante el recibo de luz para garantizar el financiamiento del servicio en distritos vulnerables.

3. Energía Eléctrica y Alumbrado Público

- **Problema:** Aunque la cobertura de energía eléctrica en viviendas consolidadas supera el 95%, la brecha persiste en los asentamientos humanos en proceso de formalización. El problema principal radica en el alumbrado público deficiente o inexistente en zonas altas de los cerros, lo que incrementa los índices de inseguridad ciudadana. Además, las conexiones clandestinas y provisionales generan constantes riesgos de cortocircuitos e incendios.
- **Estrategias:**
 - Masificar la instalación de luminarias LED de alta eficiencia en avenidas principales y zonas periféricas para mejorar la seguridad vecinal.
 - Agilizar los convenios entre las empresas distribuidoras (Luz del Sur y Enel) y los municipios para la electrificación definitiva de áreas con planos de visación aprobados.

4. Vivienda y Hábitat (Déficit Habitacional)

- **Problema:** Lima enfrenta un déficit habitacional de más de 450,000 unidades, el cual está compuesto mayoritariamente por el déficit cualitativo (viviendas con materiales precarios, hacinamiento o sin servicios básicos). Ante la falta de suelo urbano habilitado por el Estado, las mafias de tráfico de terrenos impulsan la invasión de laderas de cerros, consolidando la autoconstrucción informal y vulnerable ante sismos.
- **Estrategias:**

- Generar bancos de suelo estatal para promover proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS) accesibles para los niveles socioeconómicos C, D y E.
- Potenciar y descentralizar los subsidios estatales de programas como Techo Propio y Mi Vivienda hacia las periferias de la capital.
- Implementar programas masivos de mejoramiento integral de barrios, enfocados en el reforzamiento estructural de viviendas autoconstruidas en zonas de riesgo mitigable.

El desafío, costoso, tiempo y financiamiento

Agua Potable y Saneamiento

A nivel de las empresas prestadoras nacionales, la Superintendencia Nacional de Servicios de Saneamiento (Sunass) estima que se requieren S/ 138,000 millones en inversiones para los próximos 30 años.

- **Meta para Lima (Sedapal):** Lima Metropolitana concentra el mayor volumen financiero, requiriendo más de S/ 40,000 millones del total proyectado para habilitar redes de agua, alcantarillado, nuevas plantas de tratamiento y optimizar proyectos de gran escala.
- **Presupuesto actual:** Para mitigar esta brecha con urgencia, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento ejecuta megaproyectos en la capital por un monto acumulado de S/ 4,000 millones (destacando el megaproyecto de *Nueva Rinconada* que lleva agua a las zonas altas de distritos vulnerables como Villa María del Triunfo y San Juan de Lurigancho).
- **Meta Multisectorial al 2050:** Según la *Política Nacional Multisectorial de Saneamiento*, el objetivo para los próximos 25 años es elevar el acceso seguro a agua potable del 20.7% al **70.5%** y el saneamiento del 34.7% al **70.2%** en términos cualitativos (continuidad y pureza), no solo en conexiones superficiales.

El déficit cualitativo y costo cuantitativo

Vivienda y Hábitat:

La Cámara Peruana de la Construcción (Capeco) y el Fondo Mivivienda indican que Lima Metropolitana enfrenta una demanda efectiva de más de 450,000 unidades habitacionales.

- **Metas de inversión inmobiliaria formal:** Para atender la demanda insatisfecha que frena las invasiones informales, el sector privado y público requieren habilitar un promedio de 15,000 nuevas hectáreas de suelo urbano formal en la periferia de la capital. Esto implica movilizar recursos anuales que superen los S/ 3,600 millones en el otorgamiento de créditos y en la predictibilidad de subsidios estatales como el *Bono Familiar Habitacional* (Techo Propio) y el *Buen Pagador* (Mivivienda).

| **Modernización ambiental y costo cualitativo**

Gestión de Residuos Sólidos:

La brecha nacional de infraestructura ambiental para el tratamiento de basura e incentivo a la economía circular demanda inversiones sostenidas.

Cartera Priorizada: El Ministerio del Ambiente (Minam) ha presentado una cartera prioritaria por S/ 800 millones (bajo las modalidades de Obras por Impuestos y Proyectos en Activos) orientada a la infraestructura integral de reciclaje, valorización y rellenos sanitarios mecanizados en las regiones críticas, de los cuales Lima demanda cerca de un tercio para mitigar sus botaderos informales en las cuencas de los ríos Rímac y Chillón.

Energía Eléctrica y Alumbrado Público

El Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad (PNISC) plantea que, si bien la cobertura domiciliaria es alta en Lima, la brecha de distribución y alumbrado público inteligente (LED) requiere proyectos público-privados continuos. El cierre de brechas eléctricas en asentamientos humanos pendientes de titulación en Lima Metropolitana se calcula en una inversión sostenida de aproximadamente **S/ 1,200 millones** a ser cofinanciados mediante los planes de inversión plurianuales de las empresas concesionarias de distribución.

RIESGO DE DESASTRES

En relación al riesgo por sismo, es uno de los peores escenarios que Lima enfrenta puesto que la implicancia sobre la vía y los medios de vida de los habitantes de Lima sería muy grave, en ese contexto es que se considera los estudios desarrollados por el PLANMET 2040 donde se estima el nivel de riesgo por cada una de las áreas interdistritales de Lima

El diagnóstico de riesgos de desastres en Lima revela una alta vulnerabilidad ante sismos de gran magnitud y fenómenos climáticos (lluvias e inundaciones), agravada por la expansión urbana informal en laderas, el autoconstrucción y el déficit de infraestructura. Los problemas centrales son la ocupación de zonas de alto riesgo y la deficiente gestión territorial.

Diagnóstico de Peligros

- **Sismos:** Amenaza latente por la acumulación de energía sísmica y el tipo de suelo en zonas como el Cercado de Lima, Callao y los conos.
- **Lluvias Intensas e Inundaciones:** Activación de quebradas y huaicos en las cuencas de los ríos Rímac, Chillón y Lurín, afectando a distritos de Lima Este y Norte.

- **Incendios Urbanos:** Concentrados en zonas comerciales de alta densidad (como el conglomerado Triángulo Grau) y áreas de vivienda informal.
- **Vulnerabilidad Estructural:** Predominio de viviendas de adobe y ladrillo sin confinamiento técnico.

Problemas Estructurales

1. **Crecimiento urbano desordenado:** Autorización de habilitaciones urbanas en zonas de riesgo no mitigable.
2. **Alta vulnerabilidad social y económica:** Elevada densidad poblacional en zonas de riesgo y carencia de cultura de prevención.
3. **Brecha de infraestructura:** Falta de redes de agua y desagüe eficientes y sistemas de evacuación pluvial.
4. **Baja capacidad operativa:** Limitados recursos para la gestión reactiva y prospectiva en los gobiernos locales.

Estrategias de Intervención

Las políticas de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) y el CENEPRED se enfocan en la prevención, reducción y preparación:

- **Gestión Prospectiva:** Incorporación obligatoria del riesgo de desastres en los Planes de Desarrollo Urbano (PDU) para evitar la generación de nuevos riesgos.
- **Gestión Correctiva:** Ejecución de obras de mitigación (muros de contención, geomallas) y reasentamiento poblacional de zonas de muy alto riesgo.

El Fenómeno El Niño Costero **ya se ha iniciado** y continuará en los siguientes meses, con alta probabilidad de que se presente con **magnitud fuerte**.

La ocurrencia de un Fenómeno El Niño (FEN) extraordinario podría generar pérdidas económicas de hasta S/ 42 mil millones, siendo los sectores de pesca, agricultura y transporte los más afectados debido a la interrupción de las cadenas productivas y logísticas.

- **Gestión Reactiva:** Fortalecimiento de las capacidades de primera respuesta y preparación de la comunidad.
- Priorizar de acciones de limpieza y descolmatación en cauce de ríos Rimac, Chillón y Lurín antes del incremento de caudales, asegurando la gestión presupuestal del mismo.

Priorizar acciones de protección de servicios públicos como transportes (puentes modulares) y educación (domos educativos), así como la disponibilidad de **Bienes de Ayuda Humanitaria** a fin de reducir el posible impacto en la población

- **Educación Comunitaria:** Capacitación vecinal continua a través de planes y talleres de preparación ante emergencias.

Indicadores y Metas

La planificación, como el Plan de Prevención y Reducción del Riesgo de Desastres (PPRRD), utiliza los siguientes parámetros:

- **Indicadores de reducción de riesgo:** Porcentaje de población reubicada desde zonas de riesgo no mitigable; Número de estudios de evaluación de riesgo (EVAR) aprobados por distrito.
- **Indicadores de preparación:** Cantidad de brigadistas comunitarios capacitados; Número de instituciones públicas con planes de contingencia operativos.
- **Metas de ejecución:** Implementación de sistemas de alerta temprana (SAT) operativos; Cumplimiento trimestral de los proyectos de inversión pública orientados a la reducción de la vulnerabilidad.
- El Fenómeno El Niño Costero **ya se ha iniciado** y continuará en los siguientes meses, con alta probabilidad de que se presente con **magnitud fuerte**.
- La ocurrencia de un Fenómeno El Niño (FEN) extraordinario podría generar pérdidas económicas de hasta S/ 42 mil millones, siendo los sectores de pesca, agricultura y transporte los más afectados debido a la interrupción de las cadenas productivas y logísticas.
- Se cuenta con un período de oportunidad de **3 a 4 meses** para implementar medidas de la reducción del riesgo y preparación para la respuesta.
- Los ministerios han identificado **intervenciones prioritarias**, no contando con presupuesto para la ejecución de varias de ellas.
- - Priorizar la ejecución, en los próximos **120 días (Julio-Octubre)**, de **acciones de limpieza y descolmatación en cauce de ríos antes del incremento de caudales, asegurando la gestión presupuestal del mismo**.
 - Priorizar acciones de protección de servicios públicos como transportes (puentes modulares) y educación (domos educativos), así como la disponibilidad de **Bienes de Ayuda Humanitaria** a fin de reducir el posible impacto en la población.
 - Realizar el seguimiento del avance físico y financiero de las metas priorizadas, para asegurar que cada sol asignado se está convirtiendo en protección real.

TURISMO Y ECONOMÍA

El turismo en Lima representa un motor clave de la economía metropolitana, aportando significativamente al PBI y al empleo. Sin embargo, el sector enfrenta grandes retos urbanos, con proyecciones enfocadas en la recuperación plena del turismo receptivo y el desarrollo sostenible de la gastronomía.

1. Diagnóstico del Sector en Lima Metropolitana

El principal atractivo de Lima es su condición de capital gastronómica de América y su Centro Histórico declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

- **Aporte económico:** Lima concentra más del 40% de la actividad económica nacional, siendo el principal punto de entrada para el turismo internacional receptivo y el mayor generador de flujos de viajes corporativos.
- **Perfil del destino:** La capital se posiciona principalmente como un destino de turismo urbano, cultural, de negocios (MICE) y gastronómico.

2. Principales Problemas Identificados

El crecimiento del turismo limeño se ve frenado por problemas estructurales y logísticos:

- **Inseguridad ciudadana:** Los altos índices de delincuencia e inseguridad en zonas turísticas limitan el libre desplazamiento y la pernoctación segura de los visitantes.
- **Congestión y movilidad urbana:** El tráfico colapsado y la deficiente interconectividad entre los distritos de mayor afluencia encarecen y dificultan la experiencia del turista.
- **Infraestructura y gestión:** Limitada señalización turística, saturación en los circuitos del Centro Histórico y problemas de salubridad y ordenamiento en el comercio informal.
- **Estacionalidad y estadía corta:** La mayoría de turistas extranjeros utilizan Lima como ciudad de paso (de tránsito rápido hacia el Cusco u otras regiones), disminuyendo el tiempo de estadía promedio y el gasto total per cápita.

3. Estrategias de Desarrollo Turístico

Para hacer frente a estas problemáticas, se priorizan iniciativas público-privadas orientadas a la competitividad:

- **Desarrollo del Turismo Gastronómico:** Fomento de rutas gastronómicas certificadas y circuitos en mercados locales y huariques tradicionales para aumentar la retención de turistas.

- **Mejora del Corredor Turístico:** Articulación segura y fluida entre el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el Puerto del Callao, Miraflores, San Isidro y el Centro Histórico.
- **Promoción de la Marca Lima:** Posicionamiento metropolitano mediante festivales internacionales, ferias gastronómicas y campañas de marketing digital que destaquen la riqueza arquitectónica y cultural.
- **Turismo Inteligente (Smart City):** Implementación de herramientas tecnológicas, aplicaciones de guías virtuales y sistemas de seguridad integrados en los principales distritos turísticos.

4. Indicadores y Metas (Visión a mediano plazo)

Las políticas de desarrollo turístico a nivel nacional y metropolitano (alineadas a los lineamientos del Plan Estratégico Nacional de Turismo y PROMPERÚ buscan alcanzar las siguientes metas:

- **Aumento en el flujo de turistas:** Superar la afluencia prepandemia y lograr récords históricos de turismo receptivo a nivel nacional, impulsando el posicionamiento de Lima como hub principal.
- **Incremento del Gasto Promedio:** Lograr que el turista internacional incremente su tiempo de estadía en Lima Metropolitana (meta de más de 3 noches) aumentando el impacto económico local.
- **Generación de Empleo:** Incrementar sostenidamente la masa de puestos de trabajo directos e indirectos en hotelería, gastronomía, transporte y agencias de viaje.

GESTIÓN Y GOBERNANZA

La gobernanza y gestión de Lima Metropolitana enfrentan desafíos estructurales críticos, como la fragmentación institucional y la alta percepción de inseguridad. Para mitigar estos problemas, las estrategias se centran en la modernización del Estado y el gobierno abierto, estructuradas mediante indicadores de desempeño y metas de alcance multianual.

Diagnóstico de la Gestión y Gobernanza en Lima

- **Problemas Principales:**
 - **Debilidad institucional y fragmentación:** La superposición de funciones entre los 43 distritos y la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) dificulta la ejecución de políticas integrales (transporte, seguridad).

- **Corrupción y burocracia:** Limitada transparencia en contrataciones, excesivos trámites administrativos y desconfianza ciudadana en las autoridades.
- **Baja ejecución presupuestal y brechas de planeamiento:** Deficiencias en el gasto público orientado a resultados y retrasos en la implementación de la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública
- **Estrategias de Mejora**
 - **Gobierno Abierto y Transparencia:** Fomentar la participación ciudadana y el acceso a la información pública, buscando construir un nuevo modelo de gobernanza local.
 - **Planeamiento Estratégico y Territorial:** Aplicación rigurosa del Plan Estratégico Institucional (PEI) de la MML y el Plan de Desarrollo Metropolitano (PLANMET 2040) para ordenar el crecimiento urbano y los servicios.
 - **Transformación Digital:** Implementación de Gobierno Digital en EMILIMA y otras entidades para agilizar los trámites, reducir la corrupción y eficiente la gestión de la información.
 - **Gestión por Resultados:** Articular el Presupuesto por Resultados para que los recursos respondan de manera directa a las demandas sociales.

Para el año fiscal **2026**, el Plan Operativo Institucional (POI) de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) se articuló con una fuerte restricción de recursos fiscales, habiéndosele asignado inicialmente un Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) de apenas S/ 30,195,446.

Esta cifra representó solo el 11.5% de los S/ 262 millones originalmente solicitados por la comuna al Ejecutivo para cubrir la protección y servicios de la capital, lo que significó un recorte severo de más del 72% en comparación con el presupuesto del año anterior.

Estructura y Distribución del Presupuesto en el POI 2026

A pesar del recorte, el Plan Operativo Institucional 2026 de la MML distribuyó los recursos disponibles priorizando los objetivos de su Plan Estratégico Institucional (PEI) ampliado al 2030. La programación se estructuró de la siguiente manera:

- **Alcance Operativo:** El plan coordina las actividades e inversiones de 35 centros de costo, distribuidos bajo el control de 4 Unidades de Gestión institucionales.
- **Enfoque de Cierre de Brechas:** La asignación de metas físicas y financieras se orientó a mantener servicios esenciales en el Cercado de Lima y toda la provincia, enfocándose en la optimización de procesos mediante la racionalización del gasto corriente.

- **Organismos Adscritos:** Entidades clave como el Fondo Metropolitano de Inversiones (INVERMET) tuvieron que adaptar de manera estricta sus propios cronogramas de obras a este marco presupuestario recortado para no interrumpir los proyectos de infraestructura urbana priorizados.

Indicadores y Metas (Enfoque Institucional)

La gestión se mide a través del cumplimiento de los Objetivos Estratégicos Institucionales (OEI). Ejemplos de indicadores y metas clave incluyen:

- **Participación Ciudadana:**
 - *Indicador:* Porcentaje de espacios de concertación vecinal implementados.
 - *Meta:* Incrementar progresivamente el involucramiento activo de la sociedad civil en el presupuesto participativo y comités de vigilancia.
- **Gestión Ambiental y Riesgo:**
 - *Indicador:* Índice de implementación de la gestión ambiental y porcentaje de capacidad instalada básica frente a emergencias.
 - *Meta:* Elevar la protección de la población y reducir el riesgo ante desastres naturales.
- **Servicios y Desarrollo Urbano:**
 - *Indicador:* Porcentaje de ejecución de inversiones previstas en el PLANMET.
 - *Meta:* Cierre de brechas en infraestructura física y digital.
 -

GESTIÓN INSTITUCIONAL

El diagnóstico institucional de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) revela problemas estructurales como la desarticulación de la planificación operativa y el presupuesto, la burocracia, y la brecha en servicios ciudadanos. Las estrategias se enfocan en la modernización, transformación digital y optimización del gasto.

1. Diagnóstico Institucional (Problemas Principales)

- **Desarticulación en la Planificación:** Falta de conexión entre el Plan de Desarrollo Concertado (PDC), el Plan Estratégico Institucional (PEI) y el Plan Operativo Institucional (POI).
- **Ineficiencia Administrativa:** Demoras en la modernización permanente de la gestión y procesos engorrosos en entidades descentralizadas.
- **Limitada Capacidad Operativa:** Deficiencias en el seguimiento y evaluación del desempeño de los recursos y el capital humano.

2. Estrategias de Gestión Institucional

- **Integración del Planeamiento:** Alinear metas del PEI con el presupuesto asignado para evitar brechas en la ejecución de inversiones.
- **Modernización y Gestión por Procesos:** Actualización constante de los instrumentos de gestión interna y simplificación administrativa.
- **Fortalecimiento del Capital Humano:** Optimizar la gestión del talento humano y los recursos logísticos para garantizar la eficiencia de la entidad.

3. Indicadores y Metas (Basados en el PEI de la MML)

- **Indicador:** Porcentaje de actividades operativas e inversiones con logros alcanzados.
Meta: Alcanzar una **eficiencia superior al 95%** en el cumplimiento de las metas físicas anuales.
- **Indicador:** Número de Instrumentos de gestión actualizados y aprobados.
Meta: Actualizar el 100% de los manuales de procedimientos (MAPRO) y el Reglamento de Organización y Funciones (ROF).
- **Indicador:** Porcentaje de ejecución del gasto de la entidad.
Meta: Ejecutar eficientemente el presupuesto asignado sin caer en subejecución. Para una visión territorial más amplia, el Instituto Metropolitano de Planificación (IMP) utiliza el Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima 2921.2040 (Plan MET 2940) que sirve como la hoja de ruta geopolítica y urbana de la ciudad.
 - a) Solo 14.9% de ciudadanos considera buena la gestión de la MML.
 - b) Lima en puesto 21/25 en percepción de gestión pública regional.
 - c) Fragmentación: 43 distritos con capacidades desiguales y liderazgo metropolitano débil

MEDIO AMBIENTE

La gestión ambiental en Lima Metropolitana enfrenta desafíos críticos derivados del crecimiento urbano no planificado y el parque automotor obsoleto. Las acciones se rigen por la Política Nacional del Ambiente articuladas mediante el Plan Local de Cambio Climático y las directrices del Ministerio del Ambiente (MINAN)

En relación a la generación de residuos sólidos de tipo domiciliario vemos que la media para Lima Metropolitana está en 1.0 (Kg/hab/día), siendo Lima Centro el sector con mayor nivel de generación de los residuos sólidos, sumado a ello se identifica una tendencia clara en el aumento, de 1.0 a 1.1 los años evaluados, esto significa un mayor aumento en el consumo y por ende un menor tiempo de vida útil de los rellenos sanitarios en Lima y a su vez una mayor cantidad de residuos que no llegan a punto adecuado de disposición final.

De acuerdo a la información contenida en la publicación Estadísticas Municipales, generado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), el 89.7% de licencias de edificación otorgadas a nivel nacional corresponden a la construcción de viviendas. Del total de licencias otorgadas el 15.03% fueron otorgadas en Lima Metropolitana, siendo la ciudad por dimensión la de mayor impacto y generación de RCD

Diagnóstico de la Situación Actual

- **Calidad del Aire:** Lima concentra el aire más contaminado de Sudamérica. El 81% de los limeños identifica al tráfico vehicular como el principal causante, seguido por la quema de desechos. Distritos como San Juan de Lurigancho, Ate, y Comas superan ampliamente los límites seguros de material particulado fino ($PM_{2.5}$) establecidos por la OMS.
- **Residuos Sólidos:** Se generan aproximadamente 8 000 toneladas de basura al día en la capital. De estas, apenas un 1% es reciclado. La deficiente infraestructura y la informalidad en la recolección provocan la acumulación constante de desmonte y basura en espacios públicos.
- **Áreas Verdes:** Existe un déficit crónico de espacios públicos. El promedio es de apenas 1 m² de área verde por habitante, cifra muy distante de los 9 m² a 15 m² mínimos recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS)
- **Contaminación Sonora:** El tráfico y el uso indebido del claxon generan niveles de ruido que superan los Estándares de Calidad Ambiental (ECA), afectando la salud auditiva y física de la población.

Principales Estrategias

1. **Movilidad Sostenible:** Renovación progresiva del parque automotor (transporte público y taxis), promoción del uso de vehículos eléctricos/GNC, y expansión de la red de ciclovías.
2. **Gestión Integral de Residuos:** Fomento de programas de segregación en la fuente, construcción de centros de compostaje para residuos orgánicos, y cierre de botaderos informales para canalizar los desechos hacia rellenos sanitarios formales como *El Zapayal*.
3. **Corredores Verdes y Reforestación:** Campañas masivas de arborización urbana e implementación de biohuertos y parques ecológicos para elevar el índice de áreas verdes por habitante.

Indicadores y Metas Ambientales

El avance de las estrategias se evalúa a través de indicadores estandarizados de sostenibilidad y desempeño:

- **Indicador:** Concentración de Material Articulado (PM_{10} y $PM_{2.5}$) medido en $\mu g/m^3$.
 - **Meta:** Reducir la exposición media anual hasta alinearse con las directrices de la OMS (media anual de $15 \mu g/m^3$ para $PM_{2.5}$) y cumplir al 100% con los Estándares de Calidad Ambiental del Aire

- **Indicador:** Superficie de área verde urbana per cápita ($m^2/habitante$).
 - **Meta:** Lograr un crecimiento progresivo para acercarse gradualmente al estándar recomendado por la OMS.

- **Indicador:** Toneladas de residuos sólidos valorizados vs. generados y porcentaje de recuperación municipal.
 - **Meta:** Incrementar exponencialmente la tasa de reciclaje y valorización de residuos orgánicos e inorgánicos en las 50 jurisdicciones metropolitanas.
 1. Creación de 04 Plantas de Valorización de los residuos orgánicos e inorgánicos y residuos de construcción y demolición en Lima Norte, Este, Sur y Balnearios
 2. Creación de 02 puntos de disposición final de residuos de la construcción y demolición – RCD, en Lima Norte y Lima Sur.

Inversión estimada.

Plan Metropolitano 2040: S/. 327,865.5 millones. Corto plazo hasta 2030: S/. 48,545.4 millones = 14.8%

EL PARTIDO CIVICO OBRAS PRIORIZA SU ADMINISTRACION MUNICIPAL PERIODO 2027 2030

La administración municipal debe priorizar su gasto multianual (4 años) en tres ejes críticos:

- 1) Seguridad Ciudadana,
- 2) Transporte Urbano Sostenible y
- 3) Reducción de la Vulnerabilidad ante Desastres.

Este enfoque estratégico busca optimizar un presupuesto local limitado mediante el Presupuesto por Resultados (PpR).

1. Seguridad Ciudadana

- **Diagnóstico:** Incremento de la delincuencia y percepción de inseguridad ciudadana en los 43 distritos metropolitanos.

- **Estrategia:** Patrullaje integrado y fortalecimiento del cuerpo de serenazgo
- **Indicador:** Tasa de delitos por cada 10.000 habitantes.
- **Meta:** Reducir la tasa de criminalidad y el tiempo de respuesta del serenazgo a menos de 5 minutos en zonas de alto riesgo.

2. Movilidad Urbana y Transporte

- **Diagnóstico:** Congestión vehicular, informalidad y deficiente articulación de los sistemas masivos viales.
- **Estrategia:** Ejecución de vías alternas, modernización semafórica y ordenamiento del transporte público.
- **Indicador:** Tiempo promedio de viaje y porcentaje de flota formal en rutas operativas.
- **Meta:** Reducir los tiempos de traslado en vías troncales principales y aumentar los kilómetros de ciclovías conectadas.

3. Gestión de Riesgos y Resiliencia (Gestión de Desastres)

- **Diagnóstico:** Alta vulnerabilidad de la ciudad ante movimientos telúricos (lagunas sísmicas) y riesgo de desastres en asentamientos de la periferia.
- **Estrategia:** Implementación del Plan de Rehabilitación y Gestión del Riesgo de Desastres.
- **Indicador:** Número de zonas vulnerables identificadas y reubicadas.
- **Meta:** 100 % de los planes de contingencia distritales operativos y simulacros de sismo ejecutados.

4. Recuperación Económica y Calidad Ambiental

- **Diagnóstico:** Elevada contaminación ambiental por vehículos y aumento de la pobreza (afectando especialmente la nutrición infantil y anemia).
- **Estrategia:** Programas de arborización, fiscalización de emisiones y apoyo a ollas comunes/comedores populares.
- **Indicador:** Porcentaje de recuperación de áreas verdes por habitante y reducción de anemia en menores de 36 meses.

- **Meta:** Incrementar los índices de espacios públicos e impulsar la mejora en prácticas de salud preventiva infantil.

Distribución del Presupuesto Multianual (4 Años)

La asignación de fondos se prioriza según el impacto inmediato en la calidad de vida y la urgencia de la infraestructura:

- **Movilidad Urbana y Transporte:** 40% del presupuesto total.
- **Seguridad Ciudadana:** 35% del presupuesto total.
- **Gestión de Riesgos y Desastres:** 15% del presupuesto total.
- **Desarrollo Social y Ambiental:** 10% del presupuesto total.

Cronograma de Ejecución del Gasto (Matriz de 4 Años)

Eje Estratégico	Año 1 (Instalación y Shock)	Año 2 (Expansión)	Año 3 (Consolidación)	Año 4 (Sostenibilidad)
Transporte	50% (Estudios y licitaciones)	30% (Obras físicas masivas)	10% (Cierre de obras)	10% (Mantenimiento)
Seguridad	40% (Compra de equipos y cámaras)	20% (Contratación de personal)	20% (Integración distrital)	20% (Operación continua)
Riesgos	20% (Inspecciones y mapas)	40% (Muros de contención)	30% (Muros y almacenes)	10% (Simulacros y alertas)
Social/Ambiental	25% (Apoyo alimentario urgente)	25% (Arborización y parques)	25% (Campañas de salud)	25% (Monitoreo e impacto)

OBRAS EMBLEMATICAS

CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DE ESCALERAS

La construcción y mantenimiento de escaleras en los cerros de Lima es una política urbana clave para integrar los barrios periféricos. Estas obras reducen los accidentes, mejoran el acceso a los servicios básicos y garantizan un tránsito seguro para miles de pobladores vulnerables.

viabilidad, financiamiento, diagnóstico y estrategias de esta problemática:

1. Diagnóstico y Problemática

- **La Realidad de los Cerros:** Alrededor del 30% de la población de Lima Metropolitana vive en zonas de laderas. Debido a la migración histórica y falta de planificación, los propios vecinos se ven obligados a construir accesos precarios y peligrosos (escaleras informales y chuecas).

- **Problemas Principales:** Alto riesgo de caídas, deslizamientos en épocas de lluvias, dificultad para el acceso de servicios de emergencia y ambulancias, y un desgaste físico extremo para personas de la tercera edad y niños.

2. Viabilidad

- **Técnica:** La viabilidad técnica depende de la construcción en concreto simple ($f'c=210 \text{ kg/cm}^2$) complementada con muros de contención, barandas de seguridad, iluminación y señalización. Las gradas deben cumplir con medidas ergonómicas (por ejemplo, contrapaso estándar) para evitar caídas.
- **Social:** Es altamente viable porque reduce drásticamente la vulnerabilidad ante desastres y mejora la calidad de vida de las familias, en especial aquellas que organizan ollas comunes y comedores populares.

3. Donde se Ejecutan (Focalización)

Las intervenciones se priorizan en los distritos con mayores bolsones de pobreza y laderas de difícil acceso. Las principales zonas de intervención incluyen:

- **Lima Norte:** Carabaylo, Comas, Independencia, Puente Piedra, San Martín de Porres.
- **Lima Sur:** Villa María del Triunfo, Villa El Salvador, San Juan de Miraflores.
- **Lima Este:** San Juan de Lurigancho, Ate Vitarte, Lurigancho-Chosica.
- **Lima Centro y Callao:** El Agustino, Rímac, La Victoria (ej. cerro San Cosme), y Ventanilla.

4. Financiamiento

Las obras son financiadas principalmente por el Estado a través de dos vías:

- **Nivel Local:** La Municipalidad Metropolitana de Lima ejecuta obras a través de Emape, utilizando inversiones con enfoque social.

5. Indicadores y Metas

- **Indicador de Cobertura:** Cantidad de metros lineales o número de escaleras construidas y rehabilitadas.
- **Meta del Programa Nacional:** Mantenimiento e implementación de más de 200 escaleras peatonales en simultáneo en zonas vulnerables de Lima y Callao.
- **Indicador de Impacto Social:** Número de beneficiarios directos (la meta estatal es impactar a más de 25,000 ciudadanos por etapa).
- **Indicador de Calidad de Vida:** Tiempo de desplazamiento reducido y porcentaje de ollas comunes con rutas de abastecimiento seguras.

- **Acciones Integrales:** Sumar la construcción de escaleras a la instalación de muros de contención, áreas recreativas y alumbrado público

COMEDORES POPULARES Y OLLAS COMUNES

En Lima Metropolitana, los comedores populares (parte del PCA) y las ollas comunes atienden a más de 150,000 personas vulnerables en zonas de pobreza. Enfrentan brechas de financiamiento e infraestructura, y actualmente se están implementando pilotos del Ministerio de Desarrollo e Inclusión social para evitar sobreprecios mediante la compra directa de alimentos por parte de las socias.

1. Diagnóstico Situacional (Lima Metropolitana)

- **Población objetivo:** Concentrada principalmente en los conos urbanos de Lima (como San Juan de Lurigancho, Carabaylo, Villa El Salvador y Villa María del Triunfo).
- **Composición:** Más del 90% de estas iniciativas son lideradas por mujeres de manera voluntaria, quienes reorganizan el trabajo doméstico para transformarlo en asistencia comunitaria.
- **Subsidio:** El Estado cubre en promedio solo el 30% de los costos operativos; el 70% restante es autofinanciado por las propias socias a través de actividades y donaciones.

2. Problemas Críticos

- **Brecha Presupuestaria:** El costo real para preparar una alimentación saludable básica en Perú ronda los S/ 15.00 diarios por persona. Sin embargo, el presupuesto asignado por el Estado ha presentado déficits severos, registrando subsidios que en algunos casos apenas alcanzan S/ 1.69 por ración.
- **Focalización y Burocracia:** Retrasos administrativos en la entrega de víveres por parte de los gobiernos locales, lo que genera episodios de desabastecimiento en distintas redes de ollas comunes.
- **Infraestructura y Salubridad:** Falta de equipamiento moderno (cocinas industriales, refrigeración) y condiciones precarias de salubridad e inocuidad en varios locales de preparación.

3. Estrategias de Intervención

- **Descentralización y Compra Directa:** Implementación de programas piloto de la Municipalidad de Lima para que más de 125,000 socias puedan gestionar compras directas de alimentos, evitando sobrecostos de intermediarios.
- **Equipamiento Integral:** Entrega continua de kits de cocina, utensilios y balones de gas impulsada por los ministerios de Desarrollo e Inclusión Social y PRODUCE.

- **Fiscalización y Transparencia:** Supervisión activa de la Defensoría del Pueblo para asegurar que las municipalidades distribuyan equitativamente los alimentos y mantengan un padrón exacto de beneficiarios.

4. Indicadores y Metas

- **Indicador de cobertura (Meta de Población):** Ampliar el padrón de beneficiarios integrando a más de 4,000 ollas comunes al Programa de Complementación Alimentaria (PCA).
- **Indicador de Inversión (Meta Presupuestaria):** Alcanzar una inyección continua superior a S/ 146 millones destinados a subsidios operativos (incluyendo combustible) y S/ 65 millones para la compra de alimentos frescos.
- **Indicador de Evaluación Logística:** Lograr una tasa del 100% de ejecución y entrega oportuna en la primera distribución de alimentos, sujeta a supervisiones periódicas.