



# PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE LIMA 2021 - 2040

## RESUMEN EJECUTIVO

Lima, agosto de 2022



## INDICE

PRESENTACIÓN .....	3
INTRODUCCIÓN .....	3
1. VISIÓN DE DESARROLLO URBANO DE LIMA METROPOLITANA AL 2040.....	5
1.1 VISIÓN GEOPOLÍTICA DE LIMA METROPOLITANA .....	5
1.3. EJES ESTRATÉGICOS DEL PLAN.....	10
2. MODELO DE DESARROLLO URBANO DE LIMA METROPOLITANA AL 2040 .....	11
2.1. Lineamientos del Modelo de Desarrollo Metropolitano (Ver gráfico N° 6) .....	11
3. POLÍTICAS DE DESARROLLO URBANO Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LIMA METROPOLITANA AL 2040.....	15
3.1. Políticas de Desarrollo Urbano Sostenible.....	15
4. RÉGIMEN DE SUELO Y ESTRUCTURACIÓN URBANA METROPOLITANA .....	16
4.1. Clasificación General de Suelo. (Ver gráfico N° 8).....	17
5.DELIMITACION DE AREAS PARA EL DESARROLLO DE PLANES TERRITORIALES, ESPECIFICOS Y PLANEAMIENTO INTEGRAL. (Ver gráfico N° 9) .....	19
5.1. Planes Específicos (PE) en Suelo Urbano.....	19
5.2. Planeamiento Integral (PI) en Suelo Urbanizable.....	19
6. SISTEMAS METROPOLITANOS .....	21
6.1. Sub-Sistema de Movilidad y Transporte Intermodal .....	21
Infraestructura Vial Metropolitana .....	21
6.2. Sub-Sistema Urbano: Equipamientos e Infraestructura de Servicios.....	24
Infraestructura de Servicios Básicos (Ver gráfico N° 15).....	26
Drenaje Pluvial.....	29
Energía .....	29
Gas Natural.....	29
Telecomunicaciones.....	29
Residuos Sólidos.....	30
6.3. Sub-Sistema de Patrimonio Natural y Cultural. (Ver gráfico N° 16).....	30
7. INSTRUMENTOS DE IMPLEMENTACIÓN Y DE GESTIÓN.....	34
7.1. La Estrategia de Gobernanza .....	35
El Sistema Metropolitano de Planificación. (Ver gráfico N° 18).....	35
7.2. La Estrategia de intervenciones urbanas .....	37
7.3. Instrumentos de Financiamiento Urbano.....	39
7.4. El Programa de Inversiones Metropolitanas.....	39
Proyectos de Inversión Metropolitana según Ejes Estratégicos .....	39
Proyectos Estratégicos.....	40
8. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO URBANO DE LIMA METROPOLITANA.....	44

## PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE LIMA 2021- 2040 PLANMET 2040

### INTRODUCCIÓN

El Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima 2021- 2040 en adelante PLANMET 2040, es un instrumento de gestión, orientador del desarrollo urbano de la provincia de Lima<sup>1</sup>, significa para la ciudad contar con una importante hoja de ruta en materia de planificación urbana, cuyo proceso de elaboración y formulación se desarrolló, en el marco del Convenio Específico de Cooperación Interinstitucional, N° 606-2020-VIVIENDA celebrado con la MML y el MVCS. Las fases que comprende el proceso de elaboración son:

#### Gráfico N° 1: Fases para elaboración del PLANMET 2040



Fuente: Convenio Específico N°606-2020-VIVIENDA

El proceso participativo que acompañó durante la formulación del PlanMet 2040 consistió en un conjunto de actividades y eventos con fines de socializar y validar el diagnóstico y las propuestas e instrumentos de gestión del Plan, desarrollando Talleres de inducción, Mesas Técnicas, reuniones de trabajo con el Consejo Consultivo del Plan, Audiencias Públicas, Mesas de Coordinación con el equipo técnico del PDM Callao al 2040 y Mesas Ciudadanas con los diferentes actores sociales de Lima Metropolitana.

El PLANMET 2040 consta de los siguientes componentes:

- Visión de Lima Metropolitana al 2040
- Modelo de Desarrollo Urbano de Lima Metropolitana al 2040
- Políticas y Objetivos Estratégicos del Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima
- Régimen del Suelo y Estructuración Urbana de la Metrópoli
- Sistemas Urbanos
- Instrumentos de Implementación y Gestión
- Síntesis del diagnóstico Urbano de Lima Metropolitana

**La Base Legal y Normativa aplicada es la siguiente:**

- La Constitución Política del Perú, 1993
- Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N°27972 – LOM y modificatorias
- Ley N° 27783 - Ley de Bases de la Descentralización, 2002
- Ley N° 31313 Ley del Desarrollo Urbano Sostenible – Ley DUS
- Decreto Supremo N°022-2016-VIVIENDA, Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible – RATDUS.

<sup>1</sup> En el presente documento se entiende Lima Metropolitana como la provincia de Lima



- Decreto Supremo N° 012-2021- VIVIENDA, que aprueba la Política Nacional de Vivienda y Urbanismo, con horizonte temporal al 2030
- Ordenanza N°1862-MML-2014, que Reglamenta el Proceso de Planificación del Desarrollo Territorial-urbano del Área Metropolitana de Lima
- Ordenanza Municipal N°2194-MML-2019, que aprueba el Plan Maestro del Centro Histórico de Lima 2019 con visión al 2035.
- Ordenanza Municipal N°2195-MML-2019, Ordenanza que aprueba el Reglamento Único de Administración del Centro Histórico de Lima.
- Ordenanza N°2288- MML- 2021, que modifica el artículo 20 del capítulo III y los artículos 24 y 25 del capítulo IV de la Ordenanza N° 1862 – MML que regula el proceso de planificación del desarrollo territorial – urbano del área metropolitana de Lima.
- Ordenanza N°2343 – MML – 2021, que actualiza el Plano del Sistema Vial Metropolitano extendiéndose hasta las localidades de Huaral por el Norte y Mala al sur, incorporando nuevos accesos viales de comunicación y diversas vías de interconexión en Lima Metropolitana, incorporando también referencialmente los proyectos del Sistema de Transporte Intermodal.
- Ordenanza N°2301 – MML – 2021, de fecha 15 de enero que modifica el Reglamento Interior del Concejo Metropolitano de Lima, y determina la conformación de Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos y Planificación.
- Acuerdo de Concejo N°307 – MML – 2020, que aprueba la iniciativa legislativa denominada “Proyecto de Ley que modifica la Ley Orgánica de Municipalidades en cuanto al Régimen Especial de la Municipalidad Metropolitana de Lima”.
- Acuerdo de Concejo N° 448 – MML - 2021 que recomienda la incorporación de lineamientos estratégicos en la visión del desarrollo urbano sostenible para ser consideradas en la elaboración del Reglamento de la Ley N° 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible”.
- Acuerdo de Concejo N° 140 – 2022, que ratifica el contenido del Acuerdo de Concejo N° 307 y solicita la actualización de la fórmula legal del Proyecto de Ley N° 06475/2020-GL
- Acuerdo de Concejo N°217- MML – 2022, que recomienda la incorporación de un capítulo referido al ámbito metropolitano, regional, nacional e internacional en la Visión de Lima al 2040.
- Acuerdo de Concejo N°227- MML – 2022, que declara de interés metropolitano la formulación de los planeamientos urbanos correspondientes a la ciudad, hacia el norte y sur de Lima Metropolitana.
- Acta de Constitución de la Mancomunidad Regional Bicentenario, ocurrida el 17 de junio de 2022 mediante la cual el Alcalde Metropolitano asume su Presidencia, y donde tiene la posibilidad de coordinar, acordar y gestionar acciones con las autoridades de Áncash (Puerto de Chimbote), Lima provincias (Puerto de Chancay) y la provincia Constitucional del Callao (Puerto del Callao) para incorporarlas en la visión de planificación global, nacional, regional y metropolitana.

## 1. VISIÓN DE DESARROLLO URBANO DE LIMA METROPOLITANA AL 2040

### 1.1 VISIÓN GEOPOLÍTICA DE LIMA METROPOLITANA

Es importante destacar la localización geopolítica estratégica de Lima Metropolitana, para reconocer y comprender los diversos procesos de los sistemas económicos, sociales, ambientales, urbanos de gestión de suelo, equipamiento y de movilidad en relación al ámbito de estudio, el cual es determinante para identificar las oportunidades y las amenazas que enfrenta la provincia de Lima, y su relación de influencia externa e interna y de interdependencia que tiene en el contexto global, nacional, regional y metropolitano.

Gráfico N° 2 - Visión Geopolítica



Elaboración: Equipo Técnico MML

#### CONTEXTO GLOBAL: (Ver gráfico N° 3)

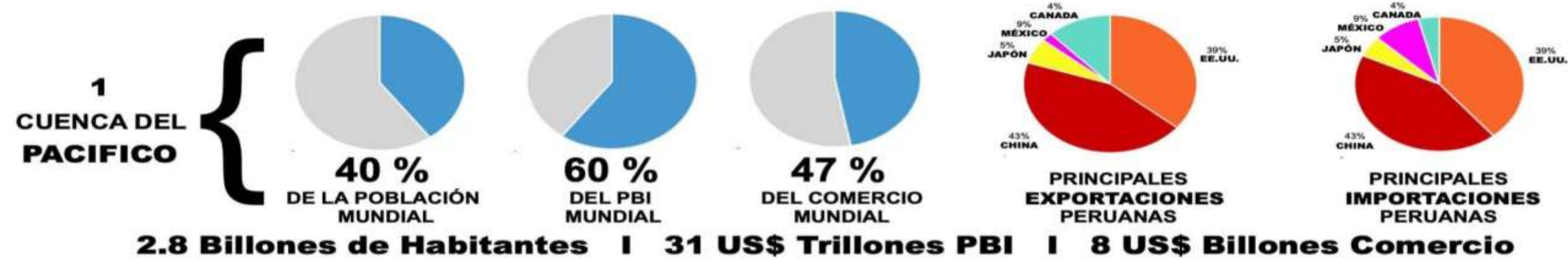
La ubicación geográfica del Área Metropolitana de Lima en la parte central de Sudamérica, frente a los países de la cuenca del Asia Pacífico, es la oportunidad para insertarse en la nueva economía global, como en su momento lo hicieron las ciudades de otros países latinoamericanos, como México, Brasil y Argentina, articuladas estrechamente a Europa y Estados Unidos a través del Atlántico.

La nueva economía global en la perspectiva del Puerto Multipropósito de Chancay, a escasos 75 kilómetros al norte de la ciudad de Lima representa la oportunidad de oro para convertirse en la puerta de entrada de ese gran mercado que alberga a 2.8 mil millones de habitantes, maneja un PBI de 31 millones de dólares y representa en 47% del comercio mundial.

El Puerto de Chancay con capacidad para los buques más grandes del mundo, que transportan hasta 18mil contenedores, plantea el reto de planificar la conectividad multimodal (aérea, marítima y terrestre) entre el área periurbana de Lima (S JL, Independencia, Comas y Carabaylo) y su proyección natural de crecimiento del norte de Lima convirtiendo a los ciudadanos en protagonistas de su desarrollo.

Dada la ubicación privilegiada, el Perú es un escenario importante, por un lado, tiene la Costa del Pacífico, mirando al Asia y por el otro podría convertirse en un canal de paso hacia el Brasil y el Atlántico. El Mega Puerto de Chancay es una obra de gran importancia dentro de la estrategia global que asegura nuevos mercados competitivos.

Gráfico N° 3 - Visión Geopolítica



**CONTEXTO NACIONAL:**

El Acuerdo Nacional del Perú (2019) fue la instancia que presentó la Visión del País hasta la segunda mitad del siglo XX vale decir hasta el año 2050. Esta, establece que la acción del Estado Peruano está orientada a lograr el Desarrollo Humano en todo el territorio nacional, centrado en erradicar la pobreza y erradicar la discriminación asegurando las igualdades y acceso a oportunidades. Gestiona de manera sostenible los ecosistemas en armonía con todos los actores del territorio del país asegurando el desarrollo social y económico.

- a) En la perspectiva nacional, Chancay se convertirá en un Hub Regional que podría redefinir las líneas del comercio marítimo del pacífico Sur. Además, cuenta con 800 Has de terreno antiguo donde se desarrollará un complejo logístico industrial.
- b) Con una proyección de obra terminada y funcionamiento del Puerto de Chancay al 2024 esta infraestructura podrá redistribuir la carga proveniente de Asia a Sudamérica. Chancay y Callao colocaran al Perú en una posición competitiva frente a los países de la costa del pacífico, como Chile o Colombia.

En tal sentido, se potencia un polo de desarrollo que tiene incidencia directa en el desarrollo económico y social de la ciudad de Lima, sus vecinos inmediatos y a nivel país, con la generación de fuentes de trabajo, nuevas ocupaciones territoriales y generación de servicios.

**CONTEXTO REGIONAL:**

El contexto regional define dos ejes compensatorios a Lima Metropolitana: en el norte, el eje Huacho-Barranca y las redes de pequeñas ciudades articuladas a este, destacando aquí la importancia de conservar y poner en valor la Ciudad Sagrada de Caral y la Albufera de Medio Mundo, Área de Conservación Regional, potenciales polos turísticos regionales; en el Sur, el eje Pisco-Chincha, que ya tiene cierto desarrollo industrial y donde llegará el gasoducto.

La Vía de los Emprendedores es la oportunidad e iniciativa de la gestión municipal de Lima Metropolitana para interconectar los centros de producción de la Lima emprendedora con el mercado global, la Ordenanza N°2343 – MML- 2021, aprobada por unanimidad por el Concejo Metropolitano de Lima, permitirá hacer realidad la construcción de esta vía – con la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Así mismo, hay que destacar que la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene un régimen especial jurídico que le otorga facultades y competencias de Gobierno Regional en la jurisdicción de la provincia de Lima. Es decir, asume funciones tanto municipales como regionales.

El 17 de junio del 2022 la MML fue incorporada como miembro pleno de la Asamblea Nacional de Gobernadores Regionales ANGR. Esta incorporación se produjo luego de que Lima provincias, Áncash, El Callao y la Municipalidad Metropolitana de Lima, decidieran conformar la Comunidad Regional Bicentenario, con el objetivo de identificar potencialidades para la priorización y ejecución de proyectos productivos, sociales, turísticos ambientales, conectividades viales y marítimas, en beneficio de los 13 millones de habitantes que representan el 40% de la población del país, el 48% del PBI nacional y el 90% de renta de aduanas.

La MML que asume la Presidencia de la Mancomunidad Regional Bicentenario, tiene la posibilidad de coordinar, acordar y gestionar acciones con las autoridades de Áncash (Puerto de Chimbote), Lima provincias (Puerto de Chancay y la provincia Constitucional del Callao (Puerto del Callao) para incorporarlas en la visión de planificación global, nacional, regional y metropolitana.

A nivel país las Mancomunidades Regionales constituidas son:

- Mancomunidad Regional Macro Región Nor Oriente del Perú (Tumbes, Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, La Libertad, San Martín, Loreto).
- Mancomunidad Regional Qhapaq Ñan Nor Amazónico
- (La Libertad, Cajamarca, Amazonas, San Martín)



- Mancomunidad Regional Pacífico Centro Amazónica  
(Lima, Huánuco, Pasco, Junín, Huancavelica, Ucayali)
- Mancomunidad Regional de los Andes  
(Junín, Huancavelica, Ica, Ayacucho, Apurímac)
- Mancomunidad Regional Huancavelica – Ica  
(Huancavelica, Ica)

Las Mancomunidades Regionales en proceso de constitución son:

- Mancomunidad Regional Macro Región Sur  
(Madre de Dios, Cuzco, Arequipa, Moquegua, Tacna)
- Mancomunidad Regional Amazónica  
(Loreto, Amazonas, San Martín, Huánuco, Ucayali, Madre de Dios).

### **CONTEXTO METROPOLITANO** (Ver gráfico N° 4)

Lima Metropolitana, tiene un rol de liderazgo y es impulsor del desarrollo de las áreas con las cuales interactúa a través de la especialización de las actividades económicas, el desarrollo de la ciencia y tecnología, así como de innovación productiva, la provisión de servicios logísticos, dotación de infraestructuras y equipamientos regionales especializados, articulación de redes de movilidad regional e internacional.

En el escenario expuesto la Vía de los Emprendedores como eje metropolitano es la oportunidad que existe para unir Lima Norte y Este con Huaral aprovechando la conexión con otras vías ya existentes como Canta Callao, Av. Túpac Amaru y Av. Universitaria, además de incorporar la Av. Revolución en Comas y la Vía Pasamayito en San Juan de Lurigancho. La Ordenanza N°2343 – 2021, aprobada por unanimidad por el Concejo Metropolitano de Lima, permite hacer realidad la construcción de esta vía, que busca conectar los parques industriales del norte, centro y sur con el Puerto Multipropósito de Chancay y generar polos de desarrollo.

En esta perspectiva, Lima Metropolitana en virtud al Acuerdo de Concejo N° 307-2020, adoptado por el Concejo Metropolitano de Lima aprobó la conformación de cinco unidades territoriales policéntricas y sostenibles, denominadas las cinco Limas, como a continuación se presentan:

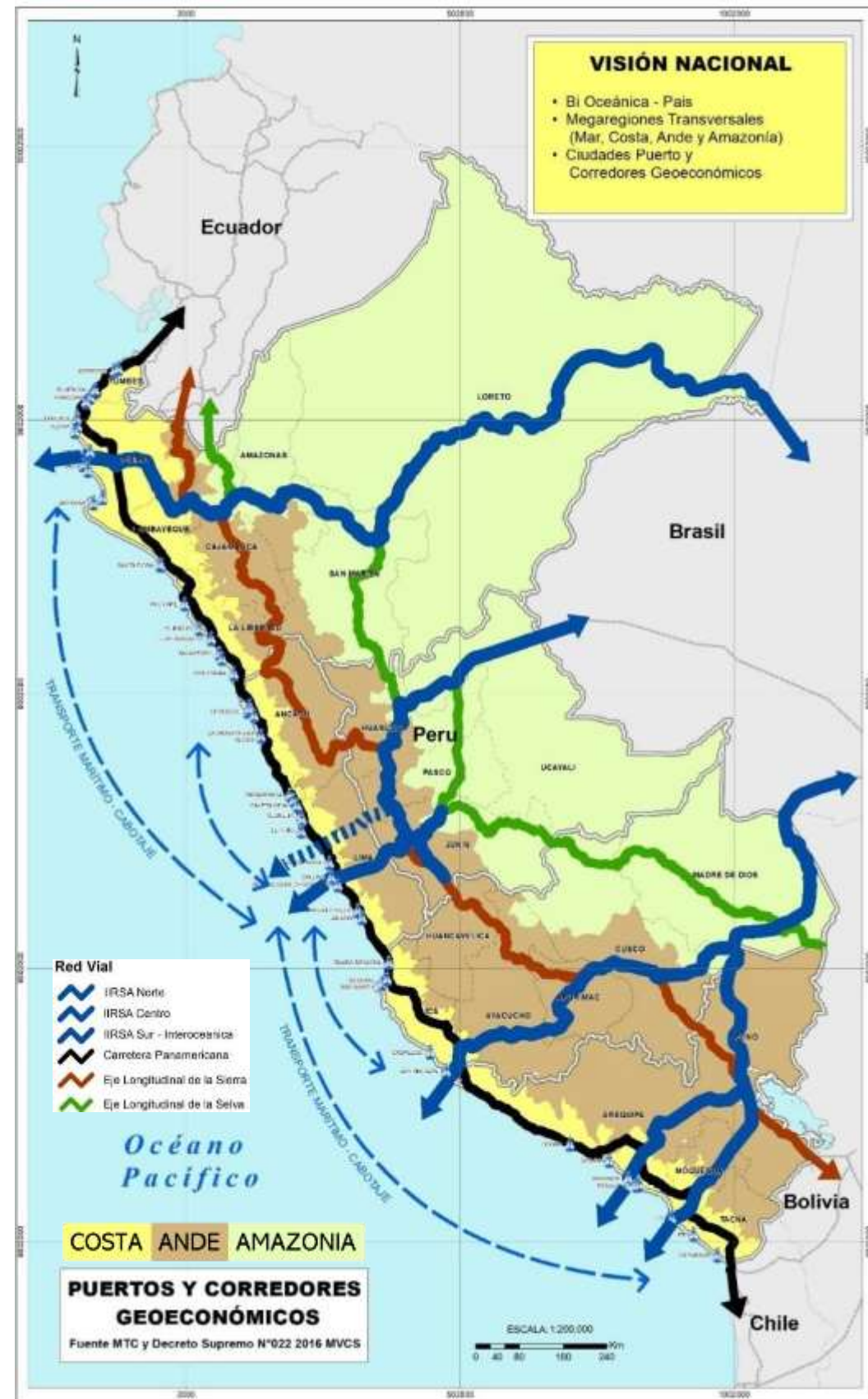
- Lima Norte.
- Lima Centro.
- Lima Este.
- Lima Sur.
- Lima Balnearios del Sur.

En conclusión, Lima Metropolitana actúa en cuatro niveles:

- Global, para Conectarse a la nueva economía mundial de la Cuenca del Pacífico.
- Nacional, conformando mega regiones transversales, mar, costa, ande y amazonia hacia un país bioceánico.
- Regional, promoviendo la formación de mancomunidades regionales; y
- Metropolitana; con sus respectivas unidades territoriales.



Gráfico N° 4 – Contexto Metropolitano



## Visión del Desarrollo Urbano de Lima Metropolitana al 2040

*“La milenaria ciudad de Lima, transformada y humana consolida su posición en la Cuenca del Pacífico, potencia su desarrollo económico productivo, fortalece sus valores interculturales y su patrimonio histórico y natural, es baja en carbono, su buen gobierno garantiza un territorio ordenado seguro, resiliente y saludable, en un ambiente de cohesión, inclusión, libertad, justicia e integralidad social”.*

### 1.3. EJES ESTRATÉGICOS DEL PLAN

Los ejes estratégicos derivados de la Visión de Desarrollo a largo plazo del PLANMET 2040, son coherentes con los componentes Urbanos del Diagnóstico de Lima Metropolitana. Los cinco ejes son los siguientes:

Gráfico N° 5: Ejes estratégicos de acuerdo con la Visión del PLANMET 2040.

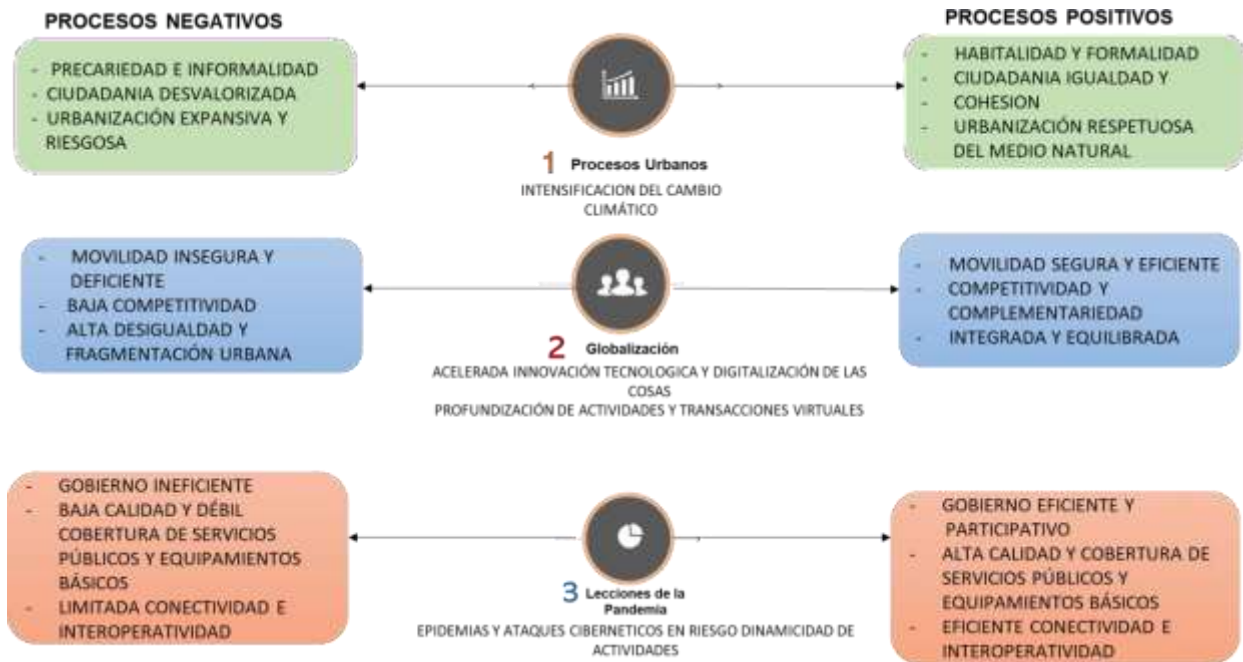


Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

Así mismo, estos ejes estratégicos están alineados a: Objetivos de Desarrollo Sostenible, Objetivos de Planes de Desarrollo nacionales, sectoriales, y locales, tales como la Política General de Gobierno 2021 - 2026, el Acuerdo Nacional Visión del Perú al 2050, el Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2019-2030, y el Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025.

## 2. MODELO DE DESARROLLO URBANO DE LIMA METROPOLITANA AL 2040

Consideraciones previas del modelo de desarrollo de Lima Metropolitana al 2040



Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

### 2.1. Lineamientos del Modelo de Desarrollo Metropolitano (Ver gráfico N° 6)

1	<b>Plena articulación intergubernamental, e Interconexión Regional</b> espacial con el Callao, Puerto Multipropósito de Chancay y las provincias colindantes, integrando la dinámica urbana al interior de Lima Metropolitana y abarcando más allá de sus límites administrativos para cumplir con el rol asignado como metrópoli nacional, principal nodo logístico y de articulación regional con centralidades, y equipamientos ubicados más allá de su jurisdicción. De esta manera <b>gestiona su territorio al interior de la metrópoli</b> y se vincula <b>con las regiones y provincias colindantes, promoviendo su competitividad y complementariedad</b>
2	<b>Gestión integrada de unidades territoriales e intercuenas metropolitanas</b> , que permiten organizar el territorio de manera compacta a partir de centralidades e instrumentos urbanos.
3	<b>Gestión integrada de actuaciones simultáneas de regeneración urbana, y generación de nuevo suelo</b> cuando sea indispensable con enfoque ecosistémico, en zonas centrales, periféricas y de expansión urbana, con niveles de consolidación y densificación adecuados en cada unidad territorial.
4	<b>Ciudad Compacta. Consolidación y Densificación</b> con extensivo desarrollo de la vivienda de interés social para promover la inclusión y equidad, así como la igualdad de oportunidades.
5	<b>Óptimo aprovechamiento del potencial de usos mixtos. Centralidades y aglomeraciones urbanas</b> interconectadas entre sí, con respecto a las unidades interterritoriales metropolitanas, y las regiones circundantes, generando una red de movilidad a nivel metropolitano, interdistrital y local.
6	<b>Áreas desconcentradas logísticas con actividades industriales y comerciales interconectadas</b> con la metrópoli, el país y el mundo.
7	<b>Movilidad segura y sostenible</b> con infraestructura y sistemas de transporte multimodal integrado e integrador de toda la metrópoli y articulación a la red vial nacional.



8	<b>Creación de entornos urbanos de cohesión social, hábitat de calidad y ciudadanía segura</b> a través de dos líneas de acción: una es controlar el crecimiento informal urbano, principalmente en áreas periféricas de laderas, el otro es generar acciones de mejoramiento y renovación urbana incluyendo reestructuración de suelo.
9	<b>Gestión integral y protección de la zona marino-costera, y de ríos, laderas</b> , integradas desde Chancay a Mala, reafirmando la naturaleza costera marina de Lima Metropolitana
10	<b>Espacios públicos infraestructura ecológica</b> , y patrimonio cultural milenario, conectados bajo un enfoque de GRD y Gestión Integral del Cambio Climático, buscando una ciudad sostenible.

Gráfico N° 6 – Lineamientos del Modelo de Desarrollo Metropolitano

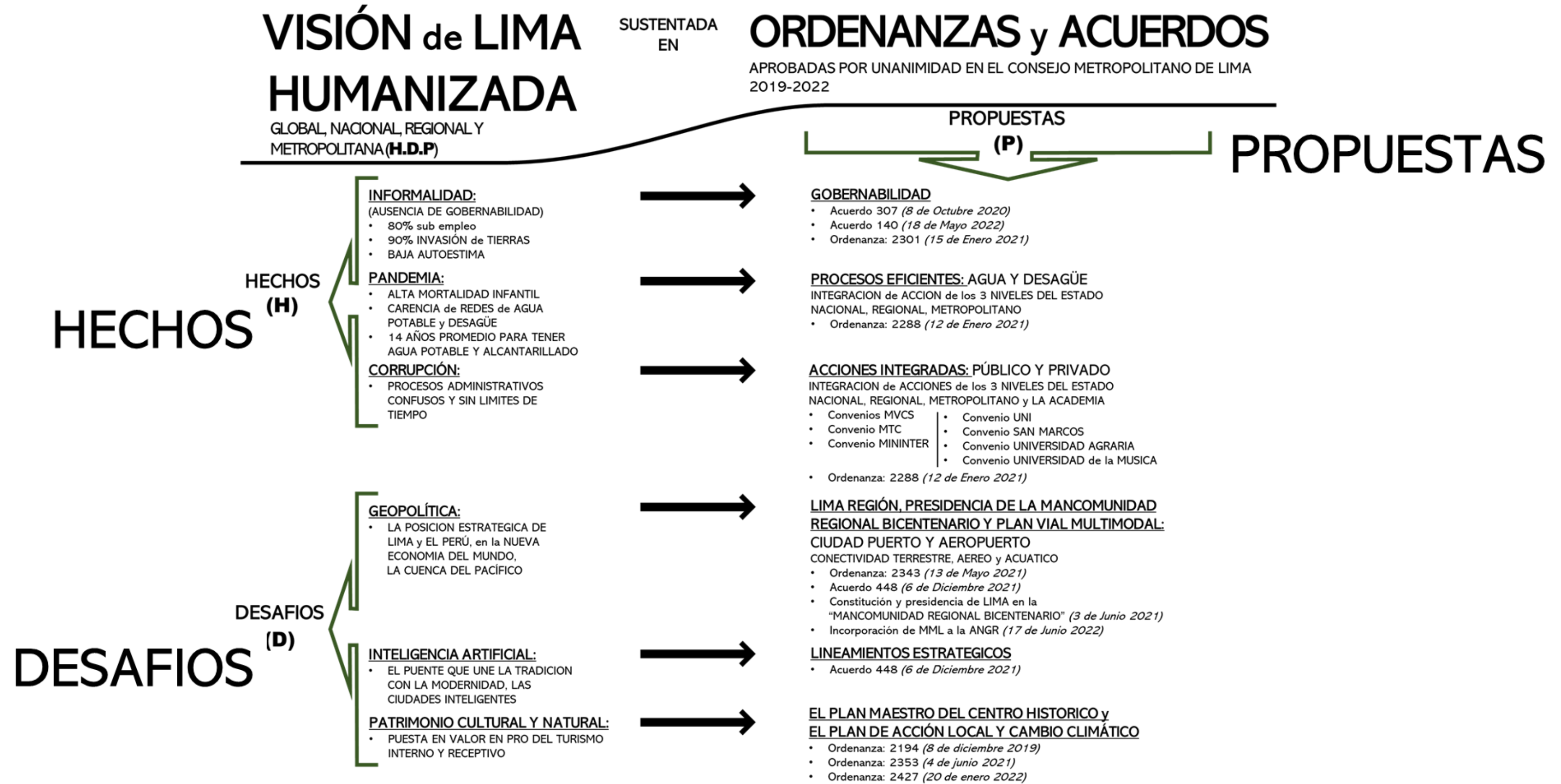
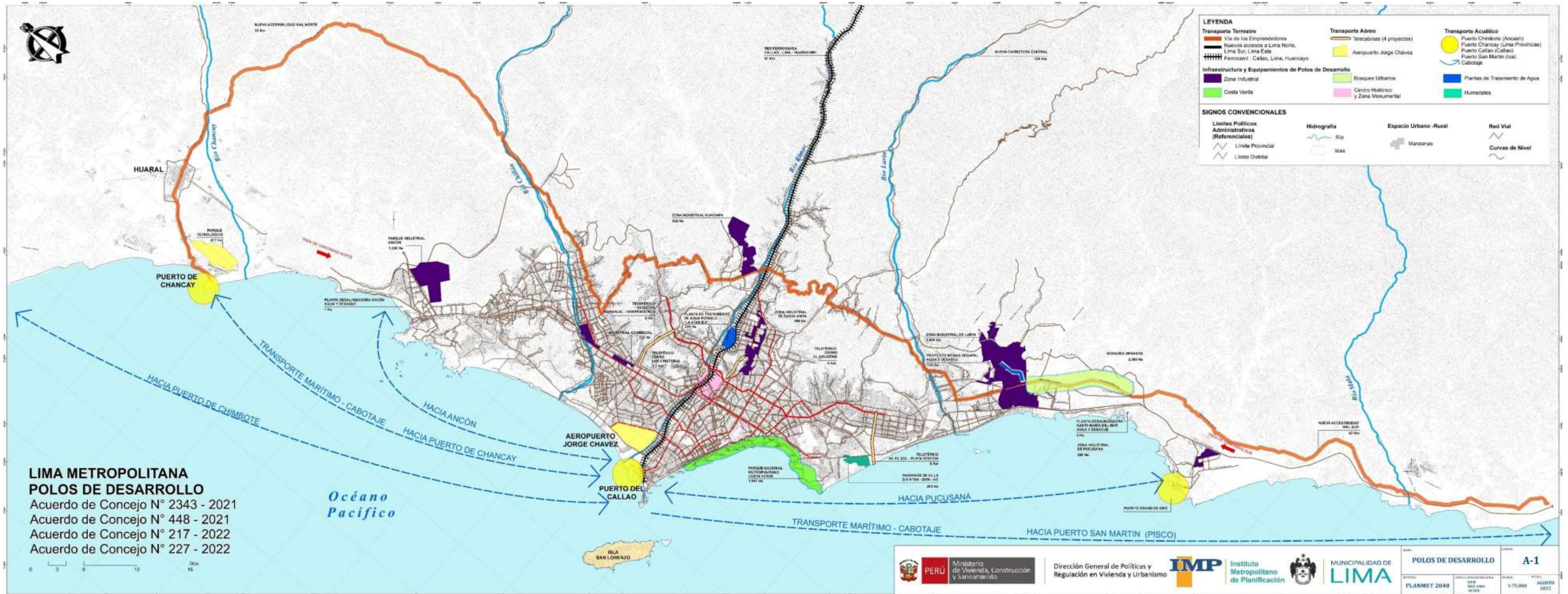


Gráfico N°7 – Polos de Desarrollo



## 2.2. Centralidades Urbanas y Polos de Desarrollo del Modelo de Desarrollo Metropolitano. (Ver gráfico N° 7)

Tabla 1: Centralidades de Lima Metropolitana por escalas: Regional, Metropolitana e Interdistrital.

AIM	Centralidades de Articulación Regional, con fines de localización de las puertas logísticas y actividades afines	Centralidades Metropolitanas, con fines de intensificación de los servicios metropolitanos y localización de inversiones por densificación	Centralidades Interdistritales, con fines de intensificación de actividades interdistritales, de apoyo a las centralidades metropolitanas y las micro centralidades distritales
LIMA NORTE	Eje logístico Norte: Ancón Eje logístico este: Carabayllo, carretera a Canta	Independencia	Ciudad de Ancón, Santa Rosa Ovalo Cruce Ventanilla Zapallal (Callao) Puente Piedra, Terminal Chimu Oclo – Carabayllo, Trapiche y Panamericana Norte.
LIMA CENTRO	Eje logístico centro hacia la oeste conexión con el Callao	Centro Histórico Gamarra – Yerbateros San Isidro Miraflores	Av. Arequipa – Risco; Av. Argentina; Jockey Plaza – Javier Prado; Av. Tomás Marsano – Av. Angamos; Av. Venezuela; Plaza San Miguel; Pueblo Libre; Jesús María; Magdalena; (Nueva) Las Palmas; San Borja La Cultura: Ovalo Higuera; Matellini
LIMA ESTE	Eje logístico este: Santa Clara (futura intermodal con el Tren de Cercanías)	Javier Prado - Merc. Santa Anita / Ceres San Carlos SJL	Bayóvar; Ovalo Santa Anita: Santa Clara Ate; Chosica; Chacacayo
LIMA SUR	Eje logístico Sur: Lurín Zona industrial	Ciudad de Dios – Mall del Sur Villa El Salvador	Zona comercial Lurín
LIMA BALNEARIOS DEL SUR DEL SUR	San Bartolo (futura bifurcación del Tren de Carga y el Tren de pasajeros Sur – Terminal Sur)		San Bartolo Pucusana

Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

## 3. POLÍTICAS DE DESARROLLO URBANO Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LIMA METROPOLITANA AL 2040.

### 3.1. Políticas de Desarrollo Urbano Sostenible.

Las políticas de Desarrollo Urbano Sostenible del PlanMet 2040, son concordantes con los alcances y lineamientos establecidos por el Concejo Metropolitano en sus Acuerdos N° 307- 2020, 448 – 2021 y 217- 2022, 140 – 2022, 221- 2022 y 227 - 2022, así como con las Ordenanzas N° 2194 -2019 - MML, 2195-2019 - MML, 2288-2021 - MML, 2343-2021 – MML, 2301 - 2021-MML.

Tabla 2: Ejes estratégicos, Políticas de Desarrollo Urbano y Objetivos Estratégicos del Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040

EJES ESTRATÉGICOS		POLÍTICAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
Metrópoli Saludable	P1	Generación de Áreas Urbanas Resilientes	OE 1.1	Mejorar la eficiencia de la Gestión de Riesgos de Desastres implementando propuestas de adaptación frente al cambio climático.
	P2	Conformación del Sistema Metropolitano de Espacios Abiertos	OE 2.1	Generar un sistema integrado de espacios abiertos
	P3	Construcción de una gestión ambiental sostenible e integral a	OE 3.1	Implementar el sistema metropolitano de infraestructura ecológica.



		nivel metropolitano y macrorregional	OE 3.2	Generar un eficiente sistema de gestión ambiental metropolitano y del entorno macrorregional
	P4	Promoción de la recuperación del patrimonio cultural milenario	OE 4.1	Promover la puesta en valor del patrimonio cultural milenario, protegiendo, promoviendo y difundiendo la cultura milenaria presente en la metrópoli.
<b>Metrópoli Justa</b>	P5	Generación, consolidación y regeneración de suelo urbano	OE 5.1	Propiciar la ocupación equilibrada del territorio mejorando las condiciones de habitabilidad y promoción de la vivienda social/77
	P6	Promoción integral de la vivienda digna y accesible	OE 6.1	Promover el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad en barrios y viviendas precarias
	P7	Implementación equitativa de un sistema de Equipamiento Urbano a diferentes escalas territoriales	OE 7.1	Implementar un sistema de equipamientos urbanos equilibrado y resiliente, accesible y de calidad
	P8	Optimización de la Infraestructura de servicios urbanos	OE 8.1	Ampliar el acceso a los servicios urbanos potenciando su infraestructura, garantizando la sostenibilidad de los recursos disponibles
<b>Metrópoli Interconectada</b>	P9	Promoción de un sistema integrado e intermodal de movilidad urbana e interurbana segura	OE 9.1	Implementar y consolidar un sistema integrado e intermodal de movilidad urbana e interurbana (medio terrestre, aéreo y marítimo)
			OE 9.2	Garantizar la seguridad de los usuarios de la red vial y reducir el impacto de los siniestros, emisiones y congestiones que tienen sobre la vida humana y en la circulación de las mercancías.
	P10	Consolidación de la integración física y promoción del equilibrio territorial Metropolitano.	OE 10.1	Consolidar la estructura urbana metropolitana, su plena integración y articulación de la red vial para atender las demandas urbanas
<b>Metrópoli Productiva</b>	P11	Promoción del desarrollo económico local desconcentrado en la ciudad	OE 11.1	Fomentar entornos urbanos favorecidos por actividades económicas urbanas distribuidos balanceadamente en el territorio y con oportunidades y expectativas de desarrollo
	P12	Promoción de aglomeraciones empresariales, clústeres productivos, comerciales y de negocios	OE 12.1	Potenciar la economía urbana metropolitana, generando oportunidades de empleo e ingresos, determinados por la dinamización de los sectores claves de la economía local
<b>Metrópoli Participativa</b>	P13	Gestión de una gobernanza metropolitana, de gestión participativa, multinivel, estratégica y digital orientada a resultados	OE 13.1	Consolidar la gestión eficiente de los sistemas urbanos, la interoperabilidad de la información y el fuerte impulso a la innovación, y desarrollo tecnológico metropolitano.
			OE 13.2	Desarrollar una gestión del suelo eficiente e integrada, implementado mecanismos de financiamiento del desarrollo urbano
	P14	Mejoramiento de las Capacidades de Gestión de recursos institucionales, administrativos, legales y financieros	OE 14.1	Promover la gestión de recursos administrativos, legales y financieros, para el desarrollo del programa de inversiones
			OE 14.2	Favorecer la gobernanza multinivel, promoviendo la asociatividad publico privada y la participación ciudadana

Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040. (2021).

#### 4. RÉGIMEN DE SUELO Y ESTRUCTURACIÓN URBANA METROPOLITANA

En el marco de la Ley DUS, el PlanMet 2040 partiendo de un nuevo enfoque introduce soluciones para ordenar la ciudad a través de la clasificación y la calificación del suelo, base para conducir la zonificación de los usos del suelo, hacia nuevas fórmulas de actuación y gestión urbana, capaces de dar cumplimiento a los objetivos formulados.



#### 4.1. Clasificación General de Suelo. (Ver gráfico N° 8)

La clasificación general de suelo, como primer nivel del régimen de suelo, tiene la finalidad de determinar la aptitud urbanística general del suelo para establecer el principal destino del uso, diferenciando claramente entre aquellos suelos que podrán estar sujetos a procesos de urbanización y edificación, de aquellos que, por sus valores naturales, paisajísticos, productivos y de riesgo se requieren proteger.

- a) **El suelo Urbano (SUR)**, se determina de manera expresa, sea porque han estado sometidos a procesos de habilitación urbana, porque tienen los servicios urbanos básicos o bien porque están comprendidos en áreas consolidadas por la edificación, aunque presenten un proceso de urbanización incompleto, de esta manera se subdivide en tres categorías<sup>2</sup> Suelo Urbano Consolidado (**SURC**), Suelo Urbano de Transformación de Usos (**SURTU**) y Suelo Urbano en Consolidación (**SUREC**).

##### I. Suelo Urbanizable (SUB)

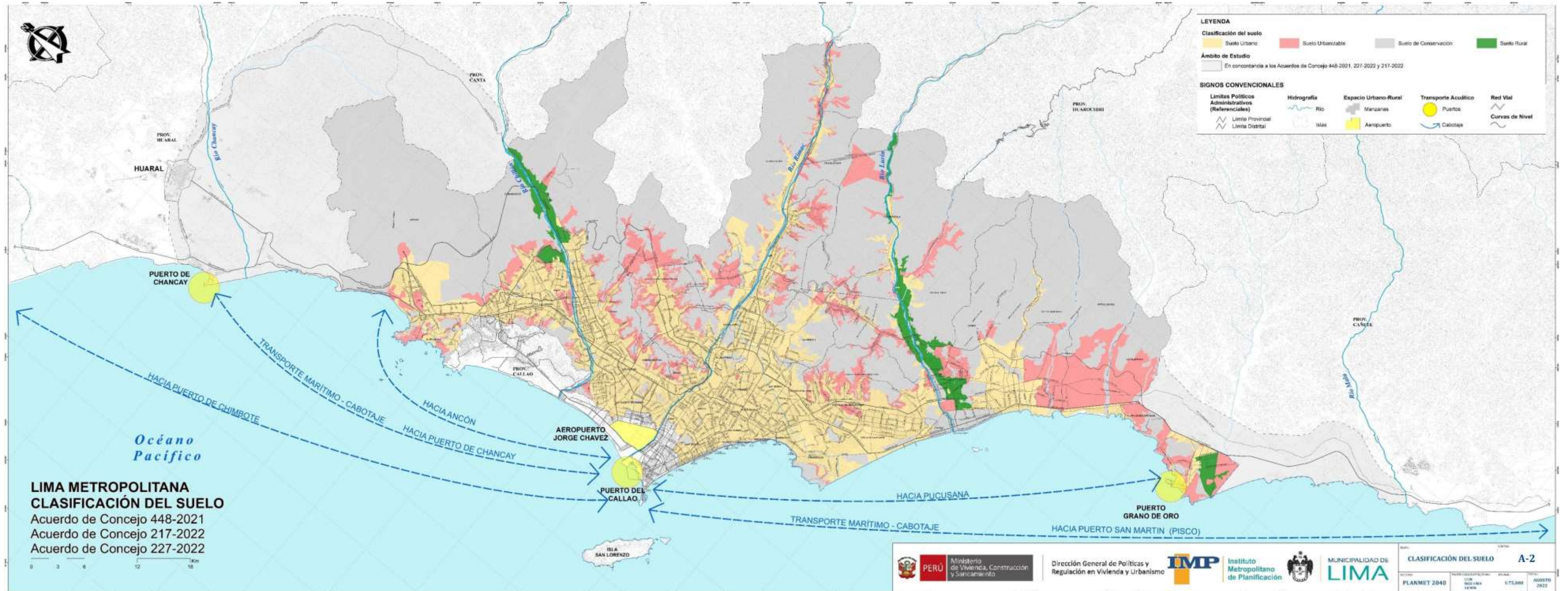
Conforme a lo establecido en la Ley DUS, el suelo urbanizable se define como el suelo destinado a la expansión de la ciudad, una vez que cuente con la ejecución de todas las infraestructuras, servicios, equipamientos urbanos y espacios públicos que el planeamiento determine.

- b) **El Suelo de Conservación (SC)**, agrupa los **suelos no urbanizables de Protección (SNUP) y de Riesgos (SNUR)** así como el **Suelo de Generación (SG)**, que es el área que, de acuerdo con estudios especializados geotécnicos, de mecánica de suelos, de seguridad y riesgos, generarían impactos leves o mitigables, que tiene potencial urbanístico y se integran a la clasificación de Suelo Urbanizable.
- c) **El Suelo Rural (SNUR), No Urbanizable**, conformado por el suelo en producción agrícola o pecuaria, que debe ser conservado como tal, por lo que tiene la característica de Suelo No Urbanizable.

---

<sup>2</sup> La Ley de Desarrollo Urbano Sostenible - Ley 31313, considera 5 categorías para el suelo urbano, sin embargo, en función de las características específicas de la metrópoli, se considera sólo cuatro de estas.

Gráfico N° 8 – Clasificación General de Suelo



## **5. DELIMITACION DE AREAS PARA EL DESARROLLO DE PLANES TERRITORIALES, ESPECIFICOS Y PLANEAMIENTO INTEGRAL. (Ver gráfico N° 9)**

En el marco de la Ley DUS y el RATDUS, el PLANMET 2040 establece:

Planes Específicos (PE), Planeamiento Integral (PI) y Planes Territoriales (PT).

### **5.1. Planes Específicos (PE) en Suelo Urbano.**

El Plan Específico es el instrumento técnico normativo orientado a complementar la Planificación Urbana de las localidades, facilitando la actuación o intervención urbanística en un sector del Suelo Urbano cuyas dimensiones y condiciones ameritan un tratamiento integral especial.

### **5.2. Planeamiento Integral (PI) en Suelo Urbanizable.**

Los Planeamientos Integrales que se desarrollan en suelo urbanizable, tienen por objeto transformar el suelo no urbanizado en suelo urbano o mediante estudios especiales clasificarlos como suelo no urbanizable.

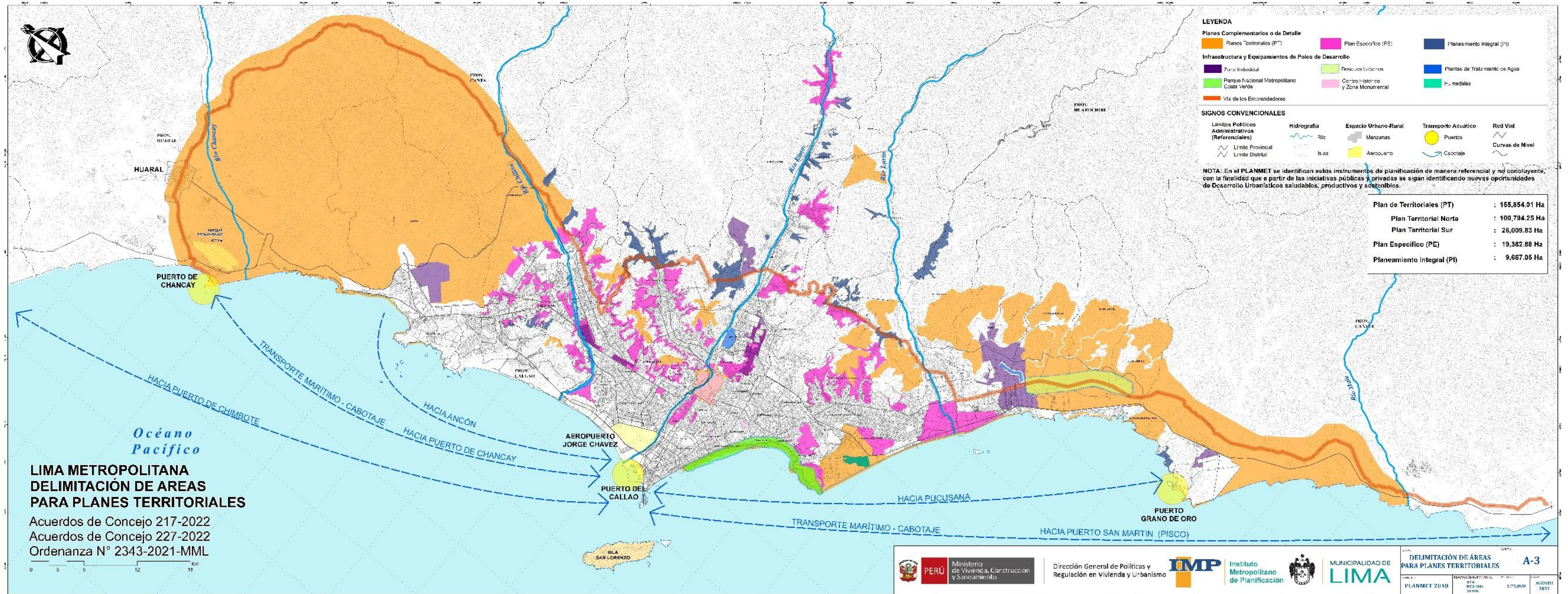
### **5.3. Planes Territoriales.**

Los Planes territoriales (PT), orientan la gestión, los usos del suelo, las acciones, los programas, los proyectos, las intervenciones públicas y/o privadas, en zonas que, por su valor cultural y natural, requieren un tratamiento urbanístico integral especial, que garantice su protección y puesta en valor; cuya formulación estará a cargo de entidades e instituciones destinadas para tal fin. Estas áreas, por sus características particulares, demandarán estudios especializados y específicos de acuerdo con su naturaleza y objetivos. En el PLANMET se identifican los siguientes:

- Plan Territorial Sur (Pampas de San Bartolo – Mala)
- Plan Territorial Norte (Lima- Huaral)
- Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde
- Plan de Tratamiento Especial - Litoral Norte y Sur
- Plan Maestro del Centro Histórico de Lima
- Plan Maestro de la Zona de Reglamentación Especial Pantanos de Villa
- Plan de Tratamiento Especial - Cieneguilla
- Plan Maestro del Área de Conservación Regional Sistema de Lomas de Lima

En el PLANMET se identifican estos instrumentos de planificación de manera referencial y no concluyente, con la finalidad que a partir de las iniciativas públicas y privadas se sigan identificando nuevas oportunidades de desarrollo urbanístico saludables, productivas y sostenibles.

Gráfico N° 9 – Delimitación de Áreas para Planes Territoriales



## 6. SISTEMAS METROPOLITANOS

Los sistemas urbanísticos permiten el funcionamiento eficiente, sostenible e integrador de la metrópoli y que relacionados entre sí tienen por finalidad mejorar la calidad de vida de la población

Se clasifican en las siguientes categorías:

- Sub-Sistema de Movilidad y Transporte Intermodal.
- Sub-Sistema Urbano: Equipamientos e Infraestructura de Servicios.
- Sub-Sistema de Patrimonio Cultural y Natural.

### 6.1. Sub-Sistema de Movilidad y Transporte Intermodal (Ver gráfico N° 10)

Tiene como objetivo garantizar la interconexión, accesibilidad y el eficiente desplazamiento cotidiano de la población y de las mercancías, favoreciendo los modos de transporte que menos recursos naturales consumen y menos costos ambientales provocan.

#### Infraestructura Vial Metropolitana

La red vial tiene el antecedente de haber sido organizada en un instrumento denominado Sistema Vial Metropolitano (SVM) identificado inicialmente en el PLANDEMET de 1970 cuyas propuestas fueron actualizadas en el último PLANMET 1990-2010, e instrumentadas en el referido SVM mediante la Ord. N° 127-MML del 1997, y luego Ord. N° 341-MML del año 2001, recientemente actualizada con la Ord. N° 2343-MML del año 2021, la cual ha producido una modificación sustancial del SVM, siendo así que el SVM ha sido evaluado y reajustado a la fecha por 71 adendas bajo el concepto de la intermodalidad.

#### Red vial principal de la metrópoli (RED1)

La Infraestructura Vial Metropolitana se ha planteado con un criterio conceptual, tomando como base el Sistema Vial Metropolitano actualizado (Ord. N° 2343-2021-MML) y siguientes aprobadas por el Concejo Metropolitano). En este contexto, los proyectos que se desarrollan en el presente capítulo están referidas principalmente a: (1) Completar la estructura vial principal de la metrópoli o RED1<sup>3</sup>, priorizada en función de dar soporte a la gradual expansión de la red del Sistema de Transporte Intermodal (STI), y (2) Consolidar la estructura vial secundaria o RED 2<sup>4</sup> para facilitar la articulación urbana o interdistrital entre unidades territoriales.

Los tipos de clasificación vial son:

- Vía Expresa Nacional/Regional
- Vía Expresa Subregional:
- Vía Expresa Metropolitana:
- Vías Arteriales:
- Vías Colectoras:
- Vías Locales:

Sobre la base del SVM vigente, se han destacado principalmente las vías aprobadas por la Ordenanza N°2343 – 2021- MML, entre ellas las nuevas conexiones viales al Norte y Sur de Lima (Vía de los Emprendedores), así como las ordenanzas de vialidad posteriormente aprobadas (Ord. N° 2343-MML, Ord. N° 2360-MML, Ord. N° 2384-MML y Ord. N° 2476-MML).

<sup>3</sup> **Red 1:** En esta red se destacan las vías de carácter metropolitano con características expresas (vías regionales y las vías nacionales), arteriales y Colectoras.

<sup>4</sup> **Red 2:** En esta red se destacan las vías de carácter metropolitano con características colectoras debido a su importancia en la articulación de varios distritos y características físicas operacionales.



### **Programa de Rutas de Acceso – Vías Expresas Nacionales / Regionales:**

El Programa de Rutas de Acceso - Vías Expresas Nacionales / Regionales está constituido por las vías expresas de la RED1 para el acceso nacional e interprovincial hacia Lima o el gran traslado de paso entre sus extremos más distantes. Deben ser de flujo libre, de alta velocidad y trazo facilitado para vehículos muy pesados. Este programa, ha priorizado varios proyectos estratégicos.

El Proyecto de Remodelación integral del Eje Vial Nacional Panamericana Norte - Vía de Evitamiento - Panamericana Sur comprende el Proyecto de IP "Vías Nuevas de Lima" y el Proyecto IP "Línea Amarilla", a cargo de GPIIP. Asimismo, los proyectos referidos a la Autopista Ramiro Prialé son parte del Proyecto IP "Vías Nuevas de Lima" (GPIIP).

### **La Vía de Los Emprendedores:**

De acuerdo con la Ordenanza 2343 – 2021, que incluye las propuestas Viales: Nueva Accesibilidad Vial Norte, Interconexión Vial Ancón – Carabayllo, Interconexión Vial Av. Pastor Sevilla – Panamericana Sur, Nueva Accesibilidad Vial Sur - Vía del Gas, Viaducto La Molina – Surco; cinco (5) corresponden a Propuestas de Transporte (Telecabinas Av. El Sol – Playa Venecia, Ampliación de la Ruta del Metropolitano Independencia – Carabayllo, Telecabina Estación Naranjal-Independencia a Paradero San Carlos-SJL, Telecabina Cerro San Cristóbal, Recuperación Ferroviaria Callao-Lima-Chosica); recomendando considerar adicionalmente las siguientes Propuestas Viales: Interconexión Vial Cieneguilla-Pachacamac-Huachirí (Las Tinajas), Interconexión Vial Lurigancho – San Juan de Lurigancho, Interconexión Vial Cieneguilla – Huaycán y Nueva Carretera Central. El conjunto que comprende la nueva accesibilidad vial Norte, la Av. Tupac Amaru, la Av. Revolución, Pasamayito, interconexión San Juan de Lurigancho – Lurigancho, constituye la nueva Vía de los Emprendedores.

### **TRANSPORTE INTERMODAL (Ordenanza N°2343 - MML) (Ver gráfico N° 10)**

- **TRANSPORTE TERRESTRE**  
Nuevos accesos a Lima Norte, Lima Sur, Lima Este  
Ferrocarril: Callao, Lima, Huancayo
- **TRANSPORTE AÉREO**  
Telecabinas (4 proyectos)  
Aeropuerto Jorge Chávez
- **TRANSPORTE ACUÁTICO**  
Puerto Chimbote (ANCASH)  
Puerto Chancay (LIMA PROVINCIAS)  
Puerto Callao (CALLAO)  
Puerto San Martín (ICA)

### **Transporte NO CONVENCIONAL. (Ver gráfico N° 10)**

En camino a constituir un Sistema de Transporte por Cable, en el PLANMET 2040 se ha considerado el conjunto de cuatro (4) teleféricos aprobados por la Ordenanza N°2343-MML.

Gráfico N° 10- Sistema Vial Metropolitano y Transporte Intermodal



## 6.2. Sub-Sistema Urbano: Equipamientos e Infraestructura de Servicios.

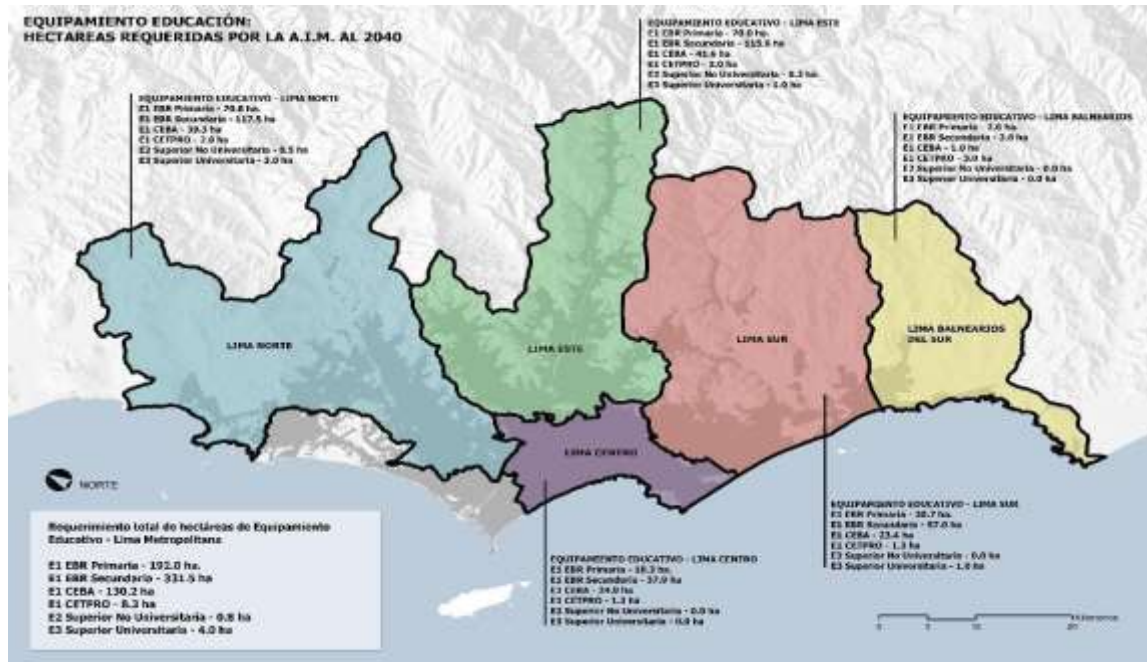
La estrategia busca articular redes y consolidar dinámicas urbanas a nivel metropolitano, articuladas a la red vial primaria, (Ordenanza Municipal N° 2343 -2021-MML) y al sistema de centralidades de acuerdo con las diferentes jerarquías: Metropolitana, interdistrital, Distrital, Zonal, Sectorial, Vecinal, Barrial a las que corresponde los diferentes niveles de la tipología de equipamientos urbanos.

En esa misma línea el Concejo Metropolitano a través del Acuerdo de Concejo N°448 – 2021, recomienda la incorporación de lineamientos estratégicos en la visión del desarrollo urbano sostenible destacando acceder a suelo urbanizable a través de un Plan de Vivienda Social, con **equipamientos y servicios** que permitan de manera sostenible articular el desarrollo urbano en Lima Metropolitana.

Estos centros de equipamientos metropolitanos se han considerado por Unidades Territoriales, como a continuación se presenta:

### LIMA METROPOLITANA

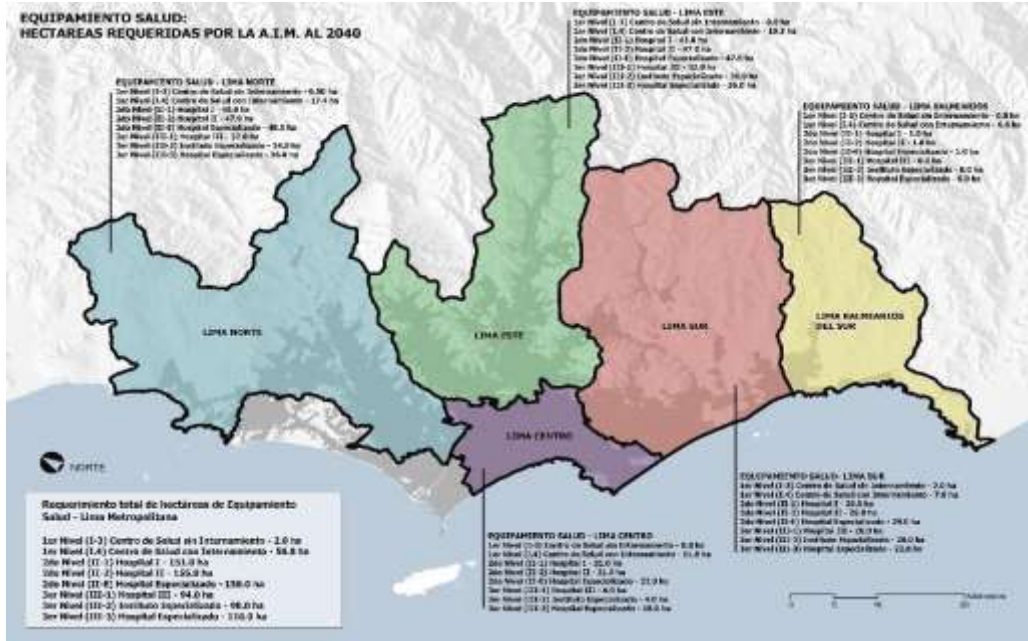
Gráfico N° 11: Necesidad de área (en Ha) para Equipamiento Educativo en Unidades Territoriales Metropolitanas al 2040



Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040



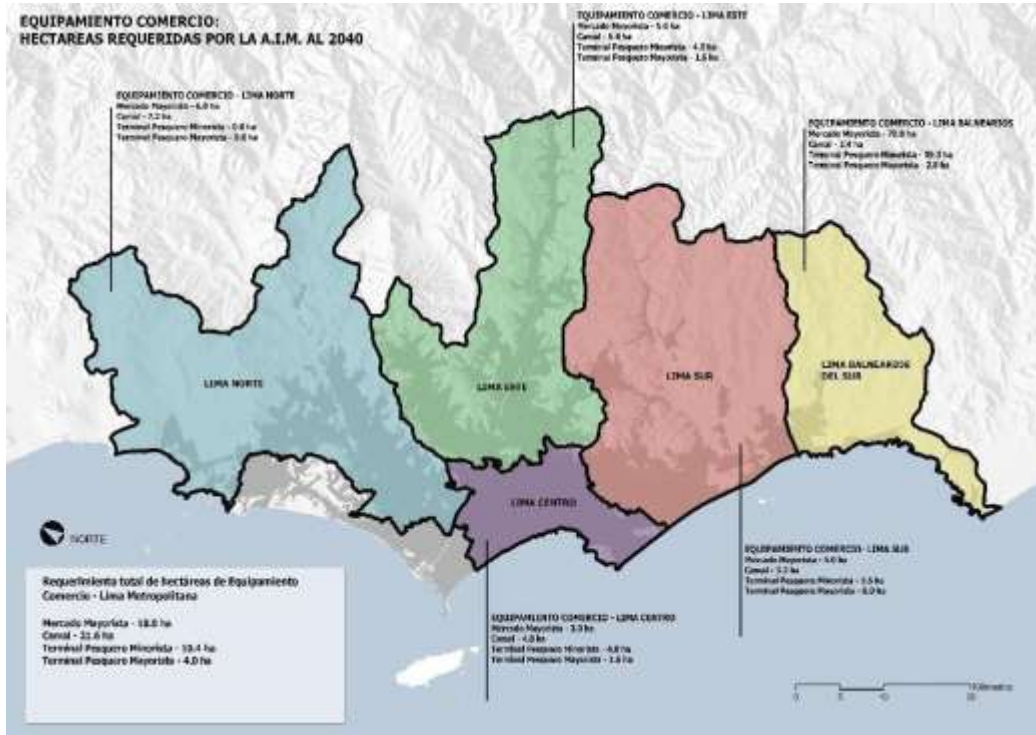
Gráfico N° 12: Necesidad de área (en Ha) para equipamiento de Salud en Unidades Territoriales Metropolitanas al 2040



Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

El área necesaria para equipamiento de comercio se muestra por tipologías para cada Unidad Territorial (Unidad Territorial Metropolitana).

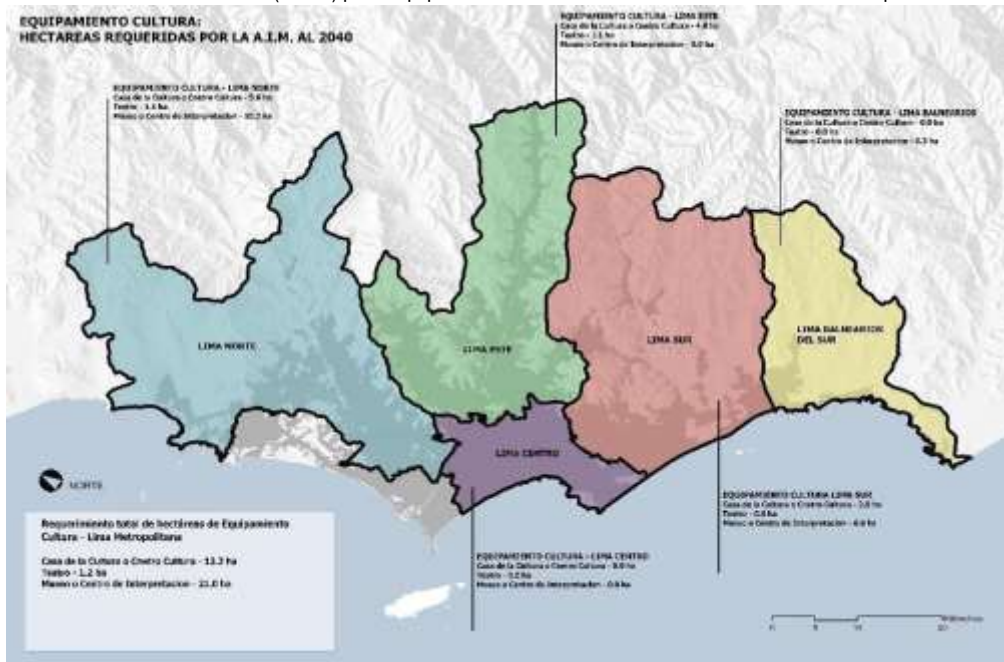
Gráfico N° 13: Necesidad de área (en Ha) para Equipamiento de Comercio en Unidades Territoriales Metropolitanas al 2040.



Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

El área necesaria para Equipamiento Cultural en hectáreas (Ha), se muestra por tipologías para cada Unidad Territorial Metropolitana.

Gráfico N° 14: Necesidad de área (en Ha) para Equipamiento de Cultura en Unidades Territoriales Metropolitanas al 2040



Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

### Infraestructura de Servicios Básicos (Ver gráfico N° 15) Agua y Desagüe.

Comprenden los programas y proyectos del Plan Maestro de Abastecimiento de Agua Potable y Alcantarillado de SEDAPAL al 2040, así como, las acciones necesarias para lograr el acceso a los servicios básicos generando una cultura de ahorro y afianzando el concepto de sostenibilidad.

Gráfico N° 15A

UNIDADES TERRITORIALES	NIVEL DE AVANCE
LIMA NORTE	12 EXPEDIENTES TÉCNICOS
	08 OBRAS
	20 PROYECTOS
LIMA CENTRO	03 EXPEDIENTES TÉCNICOS
	01 OBRA
	04 PROYECTOS
LIMA ESTE	05 EXPEDIENTES TÉCNICOS
	11 OBRAS
	04 PERFILES
LIMA SUR	09 EXPEDIENTES TÉCNICOS
	06 OBRAS
	02 PERFILES
BALNEARIOS DEL SUR	17 PROYECTOS
	01 PERFIL
	01 PROYECTO

Fuente: Sedapal (2022)

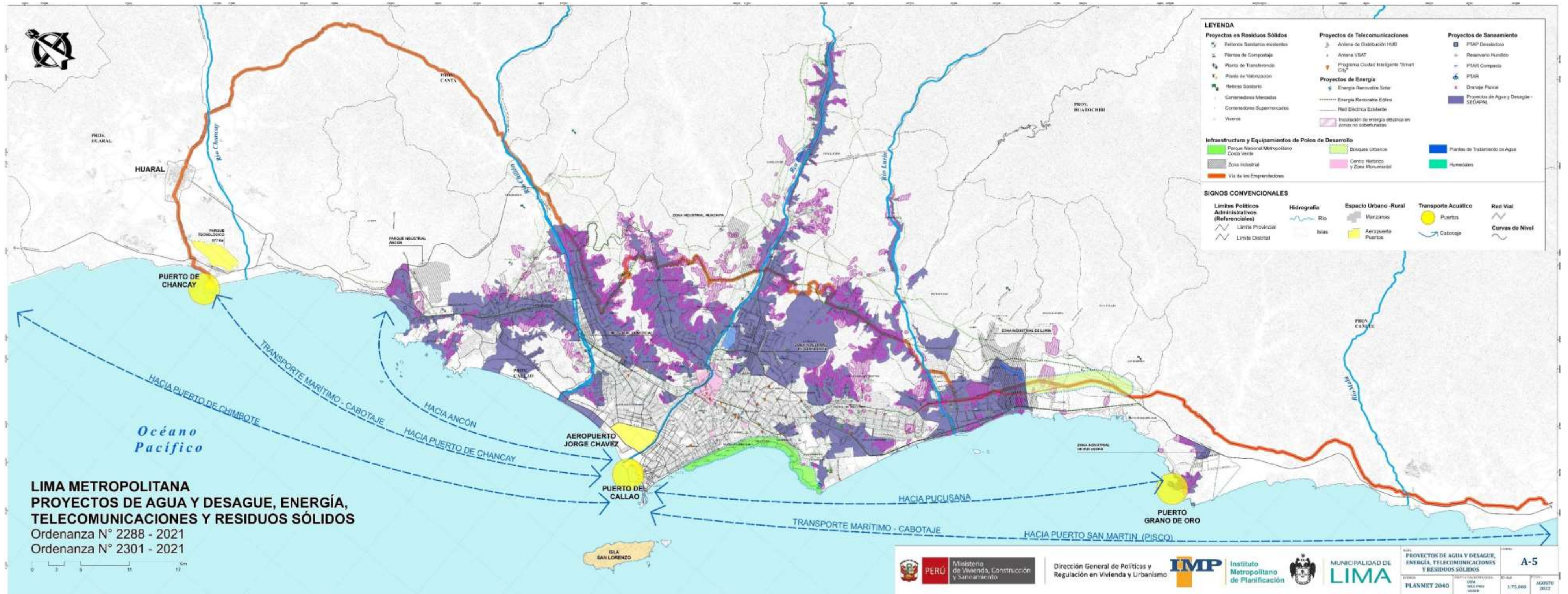
Así mismo, la estrategia comprende la dotación de estos servicios de manera eficiente con equidad e inclusión a las personas vulnerables, lo cual implica procesos administrativos ágiles en los procesos de aprobación de sus instrumentos de gestión del territorio. La Ordenanza N°2288 -2021 – MML, establece



contribuir a la planificación y otorgar facilidad en optimizar los plazos administrativos de los instrumentos de gestión del territorio para la ejecución de los proyectos de saneamiento en beneficio de la población.

En la etapa de la producción, sumando la gestión del recurso, es necesario mejorar las plantas de tratamiento y construir dos (2) nuevas plantas desaladoras, ya que el recurso hídrico más importante para Lima Metropolitana está en el mar. Se propone una en Lima Norte y otra en Lima Bañeros del Sur, con un modelo de gestión similar a la concesión del Proyecto de Previsión de Servicios de Saneamiento para los distritos de Sur de Lima - PROVISUR, mediante el cual se mejoró y amplió el servicio de agua potable a través de la construcción y operación de una planta desaladora.

Gráfico N° 15 – Infraestructura de Servicios Básicos, Agua y Desagüe



## Drenaje Pluvial

El programa está orientado a establecer un sistema de drenaje natural en las vías ubicadas en laderas, en donde se generan pequeños riachuelos en las vías que por su pendiente, las aguas de lluvia bajan desde la parte alta. Esta situación es posible de mejorar preparando las vías con cunetas y acabados de pista permeable.

Tabla 3: Programas y Proyectos Drenaje Pluvial

N.º PROGRAMA	NOMBRE DE PROGRAMA
Programa DP-01	Programa de Contingencia en Puntos de inundación por lluvias fuertes en el escenario de un fenómeno El Niño fuerte. Proyecto de drenaje en Intercambios Viales (hundidos),
Programa DP-02	Programa de mejoramiento de vías en laderas con problemas de aniegos por lluvias fuertes en el escenario de un Fenómeno El Niño fuerte. Mejoramiento de Vías, pistas con cunetas para encauzar el agua de lluvia en zonas de pendiente (laderas) moderada y fuerte.
Programa DP-03	Programa de sensibilización y difusión en la sociedad de construcciones seguras en casos de lluvias fuertes en el escenario de un Fenómeno El Niño fuerte.

## Energía.

### Electricidad.

El PLANMET 2040 plantea la generación de energía eléctrica utilizando energías renovables como la solar y la eólica, adaptadas al uso en ciudades a través de la promoción de la autogeneración de electricidad domiciliaria y la cogeneración, con el objetivo de hacer sostenible el consumo de energía eléctrica. También resulta importante promover la electromovilidad a través de un marco regulatorio en el que las municipalidades pueden ser partícipe

El modelo de gestión se propone en el marco del Reglamento de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, se establecen los sectores residenciales, productivo y servicios, público y transporte a ser atendidos mediante programas sectoriales de uso eficiente de la energía. Coordinar con los demás sectores y las entidades públicas y privadas el desarrollo de políticas de uso eficiente de la energía.

### Gas Natural.

El subsistema de Energía con Gas Natural está compuesto de cinco actividades: Exploración; Explotación; Transporte; Distribución; Comercialización. (OSINERGMIN, 2014). En Lima Metropolitana solo se desarrolla la actividad de distribución.

La empresa CÁLIDDA abastece a diversas zonas de Lima, en sectores de Lima Norte y Lima Sur, así como en algunas áreas de Lima Este. En el marco de la ejecución de proyectos de masificación y establecimiento de condiciones para mejorar la competitividad del gas natural, se deben desarrollar programas de financiamiento a las conexiones domiciliaria para toda la población, permitiéndose la devolución del financiamiento en un 100% para las personas con mayores recursos.

### Telecomunicaciones.

El sistema de comunicación es uno de los más complejos y diversos, sin embargo, según el D.S. N.º 020- 2007-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento General de la Ley de Telecomunicaciones, señala que

los servicios de telecomunicaciones se clasifican en: 1) Servicios portadores. 2) Teleservicios, también llamados servicios finales; 3) Servicios de difusión, 4) Servicios de valor añadido.

En concordancia con el Acuerdo de Concejo N°448 – 2021, en el PLANMET se establece implementar y promover el estado digital con la instalación y desarrollo de las redes de fibra óptica en todo el país proveyendo de calidad en el sistema de comunicaciones y promoviendo la teleeducación y teletrabajo con una cobertura de calidad en el servicio de internet de toda la población.

Las exigencias para el desarrollo económico y social por estos tiempos recaen en la telesalud, la telemedicina, la educación virtual, negocios por internet, entre otros, por eso es prioridad contribuir desde la MML con la construcción de una Política Nacional Multisectorial de Telecomunicaciones con enfoque en Internet de Banda ancha a fin de lograr que más ciudadanos tengan acceso a la conectividad digital.

### **Residuos Sólidos.**

Según el D.L. N.º 1278, Ley de Gestión Integral de los Residuos Sólidos, establece que el sistema de Tratamiento de los residuos sólidos comprende las siguientes operaciones: Barrido y limpieza de espacios públicos; Segregación; Almacenamiento; Recolección; Valorización; Transporte; Transferencia; Tratamiento; Disposición final.

El análisis de los instrumentos de gestión como el PIGARS 2015-2025 y el PIGARS 2020-2024, concluye que en Lima Metropolitana se presenta un déficit cualitativo y cuantitativo en la cobertura de los servicios (en particular de las municipalidades distritales en proceso de consolidación y expansión) y limitaciones en las acciones de educación ambiental y participación ciudadana en programas de reciclaje y falta de cultura ambiental. Asimismo, hay un déficit de infraestructura y mobiliario (papeleras, contenedores, centros de compostaje, etc.) para la adecuada disposición, segregación y manejo sostenible de los Residuos Sólidos. El modelo de gestión que se propone es de un trabajo colaborativo a nivel interdistrital implementando equipamientos de nivel metropolitano de dos (2) plantas de valorización, una en Lima Norte y la otra en Lima Balnearios del Sur, que permitan la segregación clasificada de los residuos sólidos, reduciendo el volumen con destino a los rellenos sanitarios. Y promover la participación público privada para el uso de tecnologías limpias con estos fines acompañadas de campañas de educación ambiental.

### **6.3. Sub-Sistema de Patrimonio Natural y Cultural. (Ver gráfico N° 16)**

Este Sub-Sistema se enmarca en el componente Físico Ambiental y forma parte importante del Eje Estratégico de Metrópoli Saludable; el PLANMET lo desarrolla como parte del sistema base de la gestión ambiental, de riesgos de desastres, así como la respuesta al cambio climático en Lima Metropolitana. Respecto a los espacios abiertos las propuestas consideran a escala metropolitana: Área de recreación pública (parques zonales metropolitanos, vías, playas) así como áreas verdes complementarias: Viveros forestales, Bosque Urbano, Jardín Botánico. Además, como patrimonio cultural se tiene bienes materiales, inmateriales y paisaje cultural.

#### **a. Estrategia de Puesta en Valor.**

El PLANMET promueve el respeto irrestricto del Patrimonio Natural Metropolitano conforme la calificación del MINAM y propicia la participación de la Inversión Pública, Privada y la Academia para su protección y conservación.

#### **b. Estrategias de Gestión Ambiental.**

**Estrategia 1.** Implementación de un sistema que permita la adecuada fiscalización, evaluación y monitoreo de las actividades en el ámbito de la ciudad, así como un adecuado control de las actividades que generan impacto sobre el medio natural de la ciudad de Lima Metropolitana y sus alrededores.

**Estrategia 2.** Fortalecimiento de capacidades y creación de infraestructura que permite reducir los contaminantes logrando espacios limpios y saludables en Lima Metropolitana.

**Estrategia 3.** Fortalecimiento de capacidades, en el marco de conservación lo cual permite asegurar acciones futuras sostenibles.

**Estrategia 4.** Fortalecimiento de capacidades y generación de mecanismos para reducir el impacto del cambio climático sobre los ecosistemas y recursos naturales.

**c. Estrategias de la Gestión Integral del Cambio Climático (GICC)**

**Estrategia 1.** Gestión Prospectiva para evitar que se generen nuevos riesgos, implica el fortalecimiento de las capacidades, la mejora de los instrumentos de gestión y su implementación de manera local en cada uno de los 07 distritos en riesgo muy alto (Ancón, Chorrillos, Lurín, Miraflores, Pucusana, Santa Rosa, Villa El Salvador) para que se pueda establecer aspectos como la incorporación de la GRD en los instrumentos de gestión municipal, incorporar la GRD en la formulación de proyectos de inversión pública y finalmente desarrollar un proceso intenso de transferencia de conocimiento técnico de las condiciones de riesgo y de las acciones para reducirla, logrando así generar conciencia y cultura de prevención en autoridades que conforman la plataforma de defensa civil, el grupo de trabajo de Gestión Integral del Cambio Climático (GICC) y sobre todo en la población.

**Estrategia 2.** Gestión Correctiva a través de la Implementación de un conjunto de infraestructuras y mecanismos que permitan reducir el riesgo de manera adecuada ante la ocurrencia de un evento potencialmente dañino para afrontar exitosamente aspectos de la gestión correctiva de la GRD.

**Estrategias 3.** Gestión Reactiva para una adecuada respuesta tanto de la población como de las autoridades. En ese sentido, la estrategia está enfocada a afianzar y generar las mejores condiciones para organizar a la población y autoridades con el objetivo de reducir su riesgo sobre la base de la participación y el compromiso de los actores.

**d. Estrategias de Ecosistemas y Espacios Abiertos de uso público. (MVCS, 2020)**

**Estrategia 1.** Implementar un eficiente sistema de gestión ambiental metropolitano, potenciando el Sistema de Ecosistemas que sume espacios abiertos verdes (Parques Zonales, Temáticos, etc.) y la estructura ecológica de la metrópoli.

**Estrategia 2.** Establecer la intervención metropolitana en el manejo del agua, con una visión estratégica en base a la economía y rescatando saberes ancestrales.

**Estrategia 3.** Recuperar y/o crear componentes estructurales que desarrollen la capacidad de infiltrar agua, creando flujos de energía y materia, a fin de restablecer el ciclo de nutrientes.

**Estrategia 4.** Recuperar y conservar el Ecosistemas de Lomas de Lima a nivel metropolitano y de microrregión, buscando una coexistencia armoniosa con los usos urbanos. El modelo de gestión consiste en convocar a la Academia y a la Inversión Público Privada para la gestión de estas áreas del ecosistema de Lomas cuya administración sería asumida por estos actores.

Ejemplo de ello es la iniciativa de la Universidad Nacional de Ingeniería que requiere la concesión de 2,500 HA en las Lomas de Ancón con la finalidad de hacer un parque científico tecnológico



## Principales Proyectos y Áreas de Intervención

### Parque Nacional Metropolitano:

Declarando al ámbito de la Costa Verde que comprende la Bahía de Miraflores como el Parque Nacional Metropolitano que está constituido por la “franja ribereña de la bahía de Miraflores, desde el cerro “La Chira” en el Distrito de Chorrillos, provincia de Lima, hasta la saliente del Distrito de La Punta, Provincia Constitucional del Callao. Su ámbito territorial es de 32.5 km de longitud y 270 Ha de superficie aproximadamente, incluyendo desde la playa “La Arenilla” al Noroeste, hasta la playa “La Chira” al sur de Lima Metropolitana; y abarca desde la línea de más alta marea hasta la parte alta del acantilado” (Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde 1995-2010). Convirtiéndose en el eje de recreación metropolitana más importante de Lima frente al Océano Pacífico con impacto nacional e internacional.

### Parques metropolitanos:

- Creación de áreas de amortiguamiento y protección, mediante la forestación.
- Creación de áreas de producción agrícola (agricultura urbana), con fines de seguridad alimentaria; al Norte: Parque Antonio Raimondi hoy Ciudad Bicentenario donde se destinan 2000Has para área verde productiva; y al Sur: Parque Paul Paulet 3,546.67Has.
- Implementación de sistemas de riego tecnificado, y captación de agua de neblina.
- Creación de corredores ecoturísticos.

### Parques Zonales:

- Implementar usos productivos: centros de Innovación Tecnológica, con énfasis en áreas para huertos urbanos, ferias agroecológicas itinerantes, humedales artificiales, donde se tratará el agua gris, estableciendo un esquema de sectorización.
- Creación de bosques a fin sembrar agua y mantener el recurso hídrico.
- Implementar zonas de arborización con especies nativas clasificadas, para recuperar el suelo degradado.

### Bosques de Protección.

- Creación de Bosques productivos. Elaboración de un Plan Manejo y Gestión de las especies maderables y no maderables.

### Corredores Verdes Urbanos

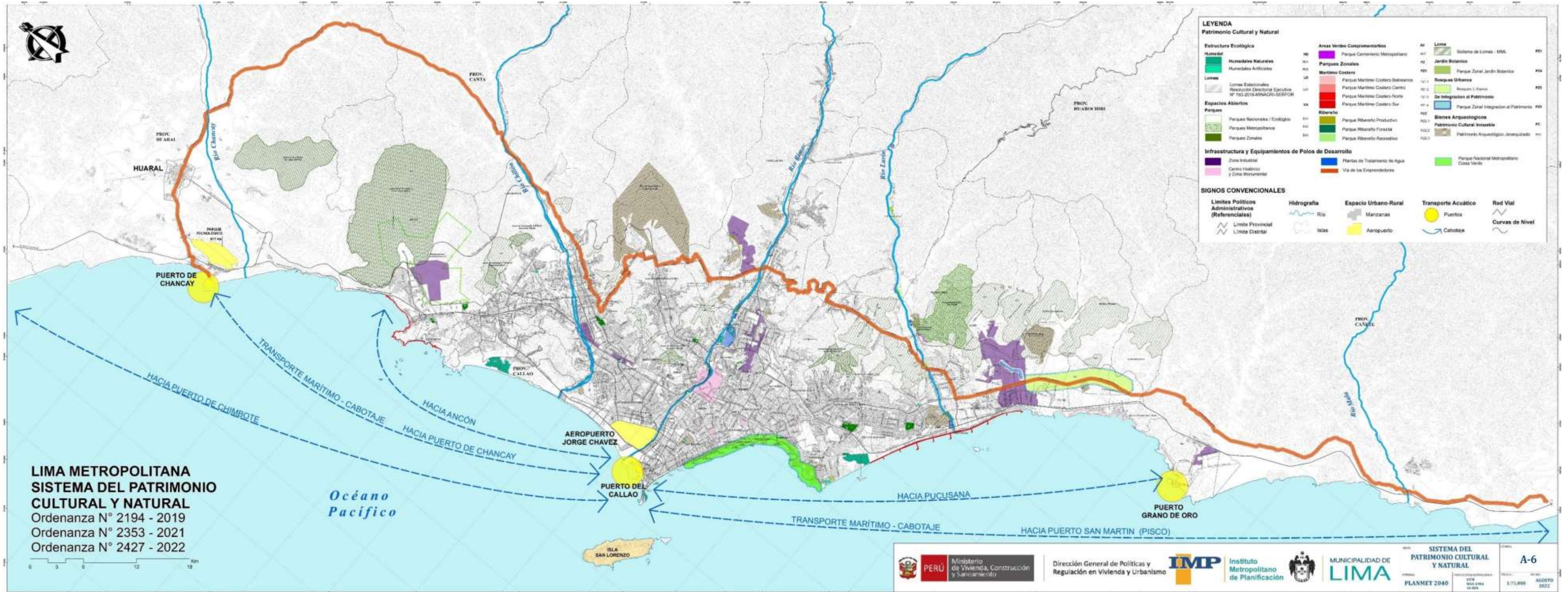
- Creación de Áreas Verdes Arboladas en el recorrido de conexión biológica, social y de bienestar: corredores verdes urbanos que considera espacios abiertos, en su recorrido, como plazas, parques, que representaran los nodos de interconexión social, desarrollando el bienestar humano jardín botánico de lima.
- Puesta en valor de la variedad de las especies endémicas de Lima Metropolitana.

**Parques Zonales existentes:** convertidos en una red de espacios abiertos para la recreación, educación y cultura de los ciudadanos:

- Parque Zonal Huiracocha San Juan de Lurigancho
- Parque Zonal Sinchi Roca Comas
- Parque Zonal Cápac Yupanqui Rímac
- Parque Zonal Huáscar Villa El Salvador
- Parque Zonal Lloque Yupanqui Los Olivos
- Parque Zonal Huayna Cápac San Juan de Miraflores
- Parque Zonal Cahuide Ate Vitarte
- Parque Zonal Manco Cápac Carabaylo



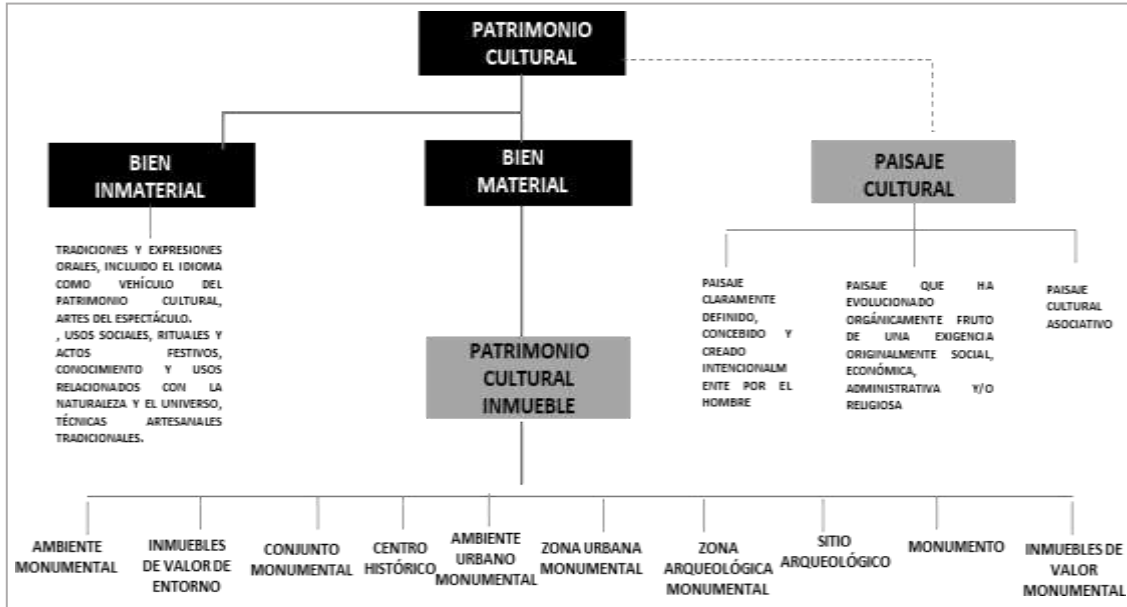
Gráfico N° 16 – Patrimonio Cultural y Natural



### e. Estrategia de Puesta en Valor del Patrimonio Cultural

La propuesta de patrimonio cultural inmueble y paisaje cultural se desarrolla según la LEY N°28296, Ley General de Patrimonio Cultural de la Nación y la implementación de la Ordenanza N° 2194-2019 que aprueba el Plan Maestro del centro Histórico de Lima al 2035.

Gráfico N° 17: Clasificación del Patrimonio Cultural



Fuente: Ley N° 28296. Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación/ Decreto supremo N° 002-2011-MC /Norma A.140 – RNE /Manual para elaboración de los PDM / Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

En el PLANMET se propone las siguientes estrategias:

**Estrategia 01:** Preservar y poner el valor del patrimonio prehispánico, virreinal, contemporáneo y el valor cultural e histórico, atrayendo la inversión pública y privada para la aplicación de nuevos modelos de gestión para estos fines.

**Estrategia 02,** Impulsar la creación de recorridos turísticos generados por la articulación del patrimonio cultural inmueble (prehispánico, virreinal, republicano, contemporáneo).

**Estrategia 03** Garantizar la recuperación de las potencialidades de las áreas de paisaje cultural.

## 7. INSTRUMENTOS DE IMPLEMENTACIÓN Y DE GESTIÓN

El proceso de implementación del PLANMET 2040 requiere de un conjunto de instrumentos para su efectiva ejecución en el marco del Sistema Metropolitano de Planificación.

En dicho marco los instrumentos que se han planteado para la implementación y gestión del PLANMET 2040 son:

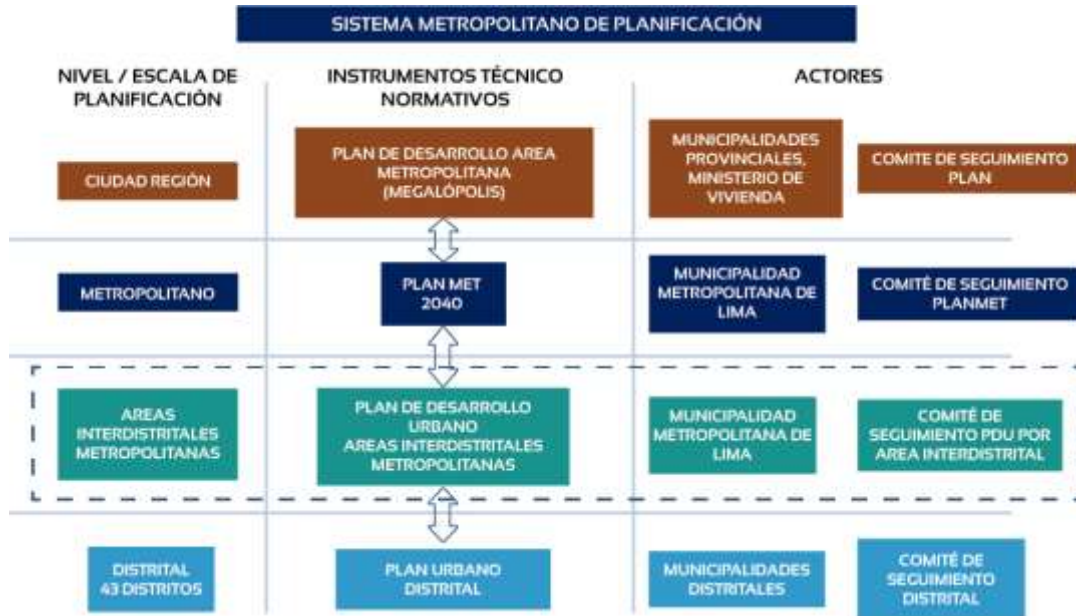
- La Estrategia de Gobernanza
- Los Instrumentos y Mecanismos de Financiamiento
- La Estrategia de Intervenciones Urbanas
- El Programa Inversiones Metropolitanas
- El Seguimiento del PLANMET 2040

### 7.1. La Estrategia de Gobernanza

#### El Sistema Metropolitano de Planificación. (Ver gráfico N° 18)

El Sistema Metropolitano de Planificación está compuesto por los siguientes niveles de Planificación e Instrumentos de Planificación en cuatro niveles:

Gráfico N° 18A: Sistema Metropolitano de Planificación

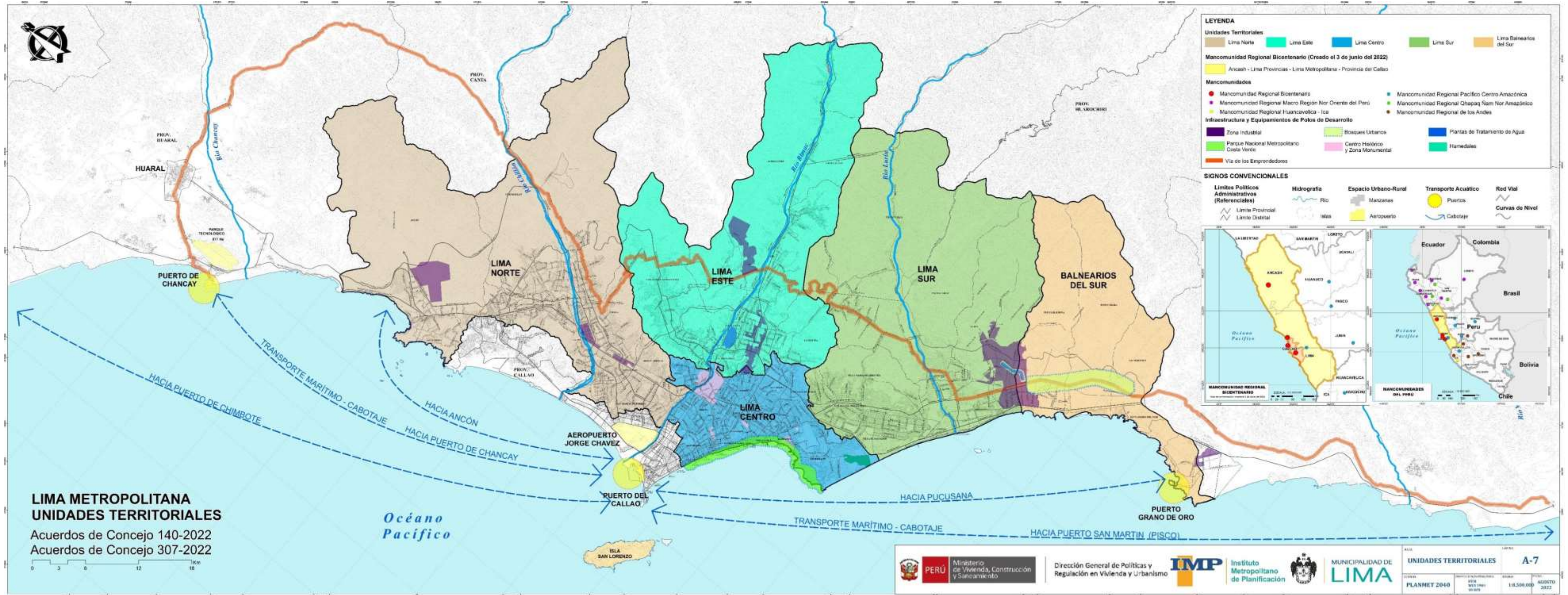


Elaboración: Equipo del PLANMET 2040

La estrategia de gobernanza se orienta a alcanzar los siguientes objetivos:

- La constitución de las Unidades Territoriales Metropolitanas, como Unidades Territoriales en el marco del Acuerdo de Concejo N° 307-2020, constituye una estrategia de gobernanza metropolitana, es un nuevo criterio basado en un sistema participativo, de diferentes actores del sector público, sector privado y sociedad civil y comunidades organizadas, el cual, con una perspectiva sostenible y de trabajo colaborativo, va a permitir una mejor gestión y atender la problemática en todo Lima Metropolitana.
- La conformación de las Unidades Territoriales fue propuesta por el Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025 (PRDC de la MML), y su existencia legal se establece mediante la Ordenanza N° 1822 que “Aprueba el Sistema Metropolitano de Planificación Estratégica” de fecha 18 de noviembre del 2014 y la Ordenanza N° 1862 que “Que Regula el Proceso de Planificación del Desarrollo Territorial Urbano del Área Metropolitana de Lima” de fecha 23 de diciembre del 2014.

Gráfico N° 18 – Unidades Territoriales





## 7.2. La Estrategia de intervenciones urbanas

La estrategia de intervenciones urbanas se enmarca en el Eje Estratégico de Ciudad Justa y está orientada a propiciar el logro del objetivo estratégico de “Consolidar la ocupación equilibrada del territorio y mejorar condiciones de habitabilidad”. En tal sentido considera tres estrategias confluente y articuladas, que son la estrategia de Generación de suelo, la de Generación de vivienda y la de propiciar la consolidación o creación de centralidades metropolitanas e interdistritales.

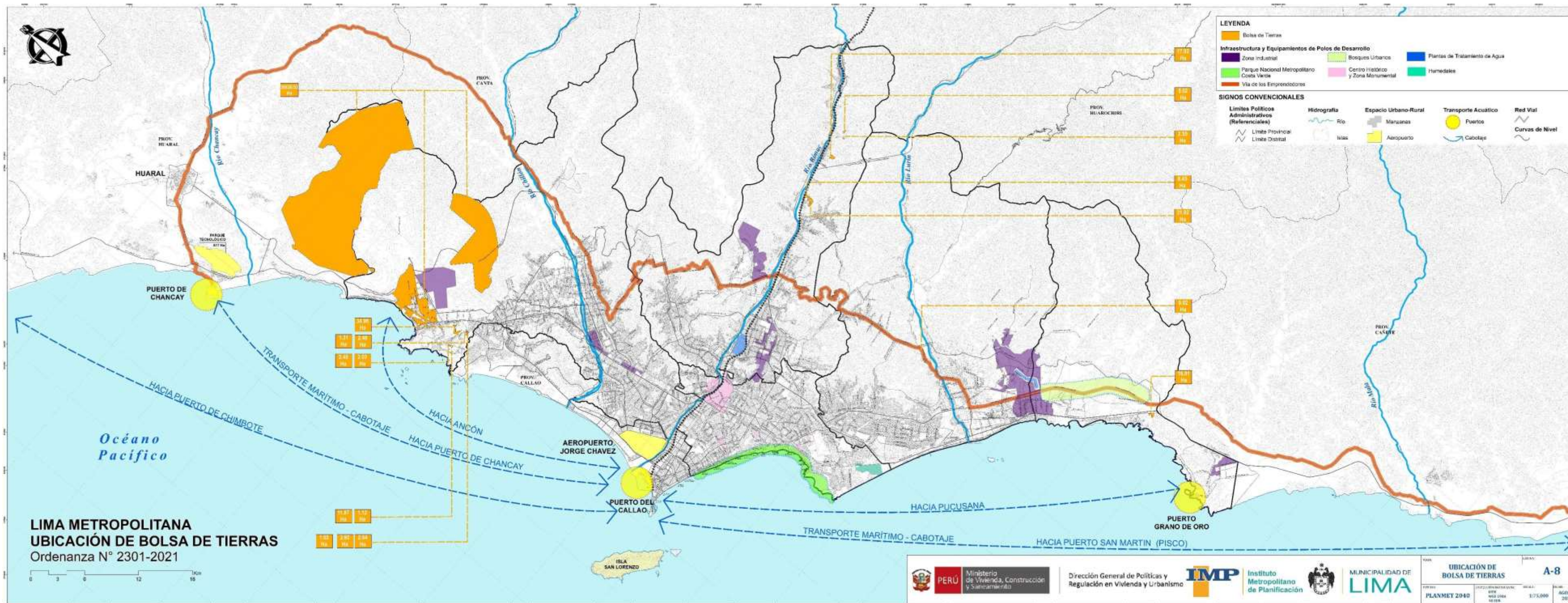
### **Programa: Bolsa de Tierras para Lima Metropolitana.** (Ver gráfico N° 19)

Es un instrumento de gestión de suelo que prioriza el PLANMET 2040 con fines de promover el planeamiento de 36,966.33 Has, de tierras que permitan la futura ocupación y reasentamiento planificado. Que, la ordenanza N° 2301-2021-MML, que modifica el Reglamento Interior del Concejo-RIC aprobado Ordenanza N°571-MML, incorpora el artículo 50-B como una de sus funciones y competencias de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos y Planificación, la planificación de los Asentamientos Humanos, así como el establecimiento de una Bolsa de Tierras de la Municipalidad para fines de reasentamiento poblacional, así como reordenamiento urbano de zonas de riesgo no mitigable.

Con el apoyo de dicha comisión metropolitana se ha planteado la necesidad de formular el Plan de Desarrollo de Asentamientos Humanos en el marco de la Ley Orgánica de Municipalidades y es a partir del análisis de la disponibilidad de áreas que son del estado que, a través de la Superintendencia de Bienes Nacionales se han seleccionado aquellas que por su localización serían la nueva oportunidad de nuevos desarrollos para mejorar el hábitat de miles de ciudadanos que se encuentran ubicados en áreas invadidas, inseguras, con altos niveles de precariedad y riesgo de peligros naturales.

Es así como la Bolsa de Tierras surge con el propósito principal de ser un instrumento de intervención de los suelos urbanos no desarrollados y en expansión para desarrollarlos y promoverlos con fines de proyectos de vivienda de bajo costo, priorizando la construcción de vivienda social, equipamientos y servicios urbanos. Con un modelo de gestión público privado que propicie en el corto y mediano plazo las soluciones con tecnología urbana y limpia que transformaran el territorio para humanizar la ciudad.

Gráfico N° 19 – Ubicación de Bolsa de Tierras



### 7.3. Instrumentos de Financiamiento Urbano

Entre los instrumentos y mecanismos de financiamiento urbano para los proyectos del PLANMET 2040 se considera “financiar el desarrollo urbano sostenible de las ciudades y centros poblados, con parte o la totalidad del mayor valor comercial del suelo que resulte de las actuaciones e intervenciones hechas por total o parcialmente por el Estado”, entre ellas:

- Instrumentos para el aprovechamiento del incremento del valor del suelo
- Derechos Adicionales de Edificación Transferible
- Bonificaciones por finalidades de interés público

### 7.4. El Programa de Inversiones Metropolitanas.

Al programa de inversiones le corresponde atender las brechas de infraestructura o de los servicios a partir de los cuales se establecen las metas específicas y los indicadores, que está especialmente alineado con la visión y el modelo de desarrollo metropolitano que se aspira alcanzar a través del logro de los objetivos estratégicos de la metrópoli deseada al 2040. Constituye un instrumento clave de gestión económico financiera para promover inversiones públicas y privadas.

Tabla 4: Programa de Inversiones Metropolitanas – PLANMET 2040

BANCO DE PROYECTOS DEL PROGRAMA DE INVERSIONES	TOTAL	%	MONTO DE INVERSION (S/.)	%
PROYECTOS DE INVERSIONES DE CORTO PLAZO	109	23.1	48,545,397,828	14.8
PROYECTOS DE INVERSIONES DE MEDIANO Y LARGO PLAZO	313	66.5	279,320,128,230	85.2
<b>TOTAL, GENERAL (*)</b>	<b>471</b>	<b>100.0</b>	<b>327,865,526,058 (*)</b>	<b>100.0</b>

Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

(\*) incluye los proyectos que abarcan más de un horizonte de planeamiento

El monto de inversiones del PLANMET 2040 asciende a S/. 327,865.5 millones. El 14.8 % del total del monto previsto (S/. 48,545.4 millones) corresponde a los proyectos de corto plazo y el 85.2% (S/. 279,320.1 millones) corresponde a los proyectos de mediano y largo plazo.

### Proyectos de Inversión Metropolitana según Ejes Estratégicos

El programa de Inversiones Metropolitanas ha sido organizado en 5 ejes estratégicos, consta de 89 programas y 471 proyectos.

De los 471 proyectos el 73.7% del total corresponde a proyectos de los ejes estratégicos de Metrópoli Justa y Metrópoli Interconectada, mientras que el 26.3 % restante a los ejes estratégicos de Metrópoli Saludable, Productiva y Participativa.

Tabla 5: Inversión Metropolitana según Ejes Estratégicos

EJES ESTRATEGICOS	TOTAL, PROGRAMAS	TOTAL, PROYECTOS		MONTO DE INVERSION (S/.)	%
		N°	%		
METRÓPOLI SALUDABLE	24	91	19.3%	2,412,623,000	0.7 %
METRÓPOLI JUSTA	32	162	34.4%	124,412,964,748	37.9%
METRÓPOLI INTERCONECTADA	16	185	39.3%	198,013,623,310	60.4%
METRÓPOLI PRODUCTIVA	9	21	4.5%	1,851,700,000	0.6 %
METRÓPOLI PARTICIPATIVA	8	12	2.5%	1,174,615,000	0.4 %
<b>TOTAL, GENERAL</b>	<b>89</b>	<b>471</b>	<b>100.0%</b>	<b>327,865,526,058</b>	<b>100.0%</b>

Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

De los S/. 327,865.5 millones que asciende la inversión total, el 98.3% del total (S/. 322,426.5 millones) corresponde a proyectos de los ejes estratégicos de Metrópolis Justa e Interconectada, mientras que el 1.7% restante (S/. 5,438.9 millones) corresponde a los ejes de Metrópoli Saludable, Productiva y Participativa.

### Proyectos Estratégicos.

#### a). Proyectos Estratégicos derivados del PLANMET 2040

De todos los proyectos que forman parte del programa de inversiones metropolitanas de Lima al 2040, hay un grupo de proyectos que se consideran prioritarios para el desarrollo urbano de Lima Metropolitana, en el marco del PLANMET 2040 para Lima Metropolitana se han priorizado un total de 114 proyectos prioritarios según el siguiente detalle:

Tabla 6: Proyectos Prioritarios para Lima Metropolitana Según Ejes Estratégicos

EJE ESTRATEGICO	PROYECTOS		MONTO (S/.)	%
	Nº	%		
METRÓPOLI SALUDABLE	16	14.0	1,422,005,000	1.0
METRÓPOLI JUSTA	37	32.5	5,078,536,000	3.7
METRÓPOLI INTERCONECTADA	47	41.2	129,660,725,000	94.5
METRÓPOLI PRODUCTIVA	8	7.0	887,600,000	0.7
METRÓPOLI PARTICIPATIVA*	6	5.3	78,075,000	0.1
TOTAL	114	100.0	137,276,541,000	100.0

Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

El monto de inversión comprometido en la ejecución de estos 114 proyectos asciende a S/. 137,276,541,000 millones.

Así mismo el PLANMET ha identificado dos estudios estratégicos prioritarios que corresponden a: Plan Territorial Norte (Lima-Chancay-Huaral) y el Plan Territorial Sur (Pampas de San Bartolo - Mala) cuyo costo se estima en S/. 566,130.000.

#### b). Otros Proyectos Estratégicos Complementarios para Lima Metropolitana. (Ver gráfico N° 20)

Se han identificado 21 proyectos que se constituyen en estratégicos para el desarrollo metropolitano de Lima, cuya ejecución permitirá mejorar sustancialmente la infraestructura y los servicios públicos de Lima Metropolitana en los próximos 20 años. Son identificados como potentes e impactantes en el Desarrollo Metropolitano.

Estos proyectos ya se encuentran priorizados por las entidades responsables de su ejecución, sin embargo, algunos de ellos se han incluido en el Programa de inversiones del PLANMET 2040, tomando en consideración el grado de relación con el logro del modelo de desarrollo urbano, propuesto por el Plan. El monto de inversión comprometido en la ejecución de estos 21 proyectos asciende a S/ 65,863 millones.





**Tabla 7: Proyectos Estratégicos Complementarios para Lima Metropolitana al 2040**

N.º	SECTOR	ENTIDAD PUBLICA	NOMBRE DEL PROYECTO	MONTO (S./Millones)	FASE	MODALIDAD
1	Producción	PRODUCE	Proyecto Parque Industrial de Ancón	2,700	licitación Pública Internacional	Proyecto en Activo
2	Transportes y comunicaciones	MTC	Proyecto Pasamayito "Mejoramiento de la infraestructura vial de la prolongación Av. Revolución (Pasamayito), tramo Calle Julio César Tello – Av. Miguel Grau en los distritos de Comas y San Juan de Lurigancho"	72 60,882,61. 27	En Ejecución	Obra Pública
3	Transportes y comunicaciones	MTC	Nueva Carretera Central	11,500	Perfil	Estado a Estado Perú Francia
4	Ejecutado por la MML y financiado por el Banco Mundial	MTC	Ampliación del Metropolitano Norte Ampliación del Tramo Norte del Metropolitano BRT COSAC I (Chimpu Oclo)	464	En Ejecución	Obra Pública
5	Transportes y comunicaciones	MTC	Construcción del anillo vial periférico de la ciudad de Lima y Callao	11,00011	Proinversión	Proyecto APP (contrato de concesión cofinanciada)
6	Transportes y comunicaciones	MTC	Línea 3 Red básica del metro de Lima, provincia de Lima, departamento de Lima	27,223	Formulación (Perfil aprobado)	Proyecto APP (contrato de concesión cofinanciada)
7	MVCS-SEDAPAL	SEDAPAL	Obras de cabecera y conducción para el abastecimiento de agua potable para Lima	2,513	PERFIL	Proyecto APP (contrato de concesión autofinanciada)
8	Transportes y comunicaciones	MTC	Carretera Canta – Huayllay – Unish / Ramal Dv. Yantac - Paccha	561	Cartera de proyectos MEF	Proyecto APP
9	Transportes y comunicaciones	MTC	Mejoramiento de la Carretera puente Ricardo Palma - La Oroya: Variante emp. PE-022 km. 101+379 (Río Blanco) - emp. ruta PE-3S km. 21+918 (Huari)	1,480	VIABILIDAD	Proyecto APP
10	Transportes y comunicaciones	MTC	Instalación de Banda Ancha para la conectividad integral y Desarrollo Social de la región Lima	264	Ejecución contractual	Proyecto APP
11	Transportes y comunicaciones	MTC	Construcción y Mejoramiento de la Carretera Central, Tramo: Autopista puente los Ángeles - Ricardo Palma	2,320	VIABILIDAD	Proyecto APP
12	Gobiernos Locales	APCV-MML	Proyecto Costa Verde	3,000	VIABILIDAD	Obra Pública
13	Transportes y comunicaciones	MTC	Proyecto teleférico Norte (Independencia-SJ Lurigancho)	330	Expediente técnico aprobado	Obra Pública
14	Transportes y comunicaciones	MTC	Proyecto Teleférico El Agustino - Santa Anita	108	Estudio de preinversión de actualización	Obra Pública
15	Transportes y comunicaciones	MTC	Proyecto Teleférico San Cristóbal	95	Perfil	Proyecto App
16	Transportes y comunicaciones	MTC	Proyecto Teleférico Villa El Salvador – Playa Venecia	75	Idea de Proyecto	Obra Pública
17	Transportes y comunicaciones	MTC	Proyecto Puente Morales Duárez	29	ejecución contractual	Obra Pública
18	Transportes y comunicaciones	MTC	Proyecto Puente Ramiro Prialé	13	En ejecución	Obra Pública
19	Transportes y comunicaciones	MML	Proyecto Avenida Las Torres (Lurigancho-Chosica)	41	En Ejecución	Obra Pública
20	Transportes y comunicaciones	MTC	Tren Callao – Lima - Huarochirí		Factibilidad 5	Proyecto APP



	comunicaciones					
21	Gobiernos Locales	MML	Proyecto Talud malecón Castagnola (Costa Verde de Magdalena)	7	licitación de Obra	Obra Pública
<b>TOTAL</b>				<b>65,863</b>		

Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

### c). Proyectos Prioritarios.

Del conjunto de proyectos prioritarios identificados en el PLANMET 2040 se ha seleccionado un grupo de 28 proyectos que presentan potencialidades para desencadenar procesos de transformación vinculados con estrategias de construcción hacia el modelo de ciudad propuesto y porque tienen una clara dimensión metropolitana.

**Tabla 8: Proyectos Prioritarios**

ESTRATEGIAS	Nº	PROYECTOS PRIORITARIOS
IMPULSO DE UNA CIUDAD COMPACTA, SEGURA Y RESILIENTE	1	Programa de mitigación de caída de rocas y lodos en Lima Este (1)
	2	Programa de mejoramiento integral de barrios de población en áreas de alto riesgo Lima Este
	3	Densificación de viviendas en zonas adyacentes a las laderas de cerro de Lima Este, Norte y Sur
	4	Ejes verdes en laderas en Lima Norte, Este y Sur
CONSOLIDACIÓN DE UNA CIUDAD INTERCONECTADA	5	Creación de Línea 3 del Metro + Alimentadores L3 (2)
	6	Construcción del Anillo Vial Periférico Norte
	7	Vía Los Emprendedores
	8	Plan Maestro de Ciudad Inteligente en Lima Metropolitana
PROMOCIÓN DE UNA CIUDAD DESCONCENTRADA Y POLICÉNTRICA	9	Planes Territoriales Norte (Lima-Huaral) y Sur (Pampas de San Bartolo-Mala)
	10	Área Intermodal de Transferencia de Pasajeros y Mercancías Ancón - Lima Norte
	11	Terminal Terrestre Metropolitana Norte, Comas, Lima Norte
	12	Plan Maestro de nuevas fuentes de agua para Lima Metropolitana
	13	Área Intermodal de Transferencia de Pasajeros y Mercancías San Bartolo - Bañeros del Sur
	14	Hospital de Tercer Nivel III-1 en San Juan de Lurigancho, Lima este
CONSTRUCCIÓN DE UNA GOBERNANZA EFICIENTE	15	Fortalecimiento Institucional del IMP para la gestión del desarrollo metropolitano y las UNIDADES TERRITORIALES
	16	Sistemas de procesamiento de información institucional mediante el desarrollo de plataformas informáticas a escala metropolitana y de AIM
INCORPORACIÓN DE NUEVAS VÍAS	17	Interconexión Vial Ancón – Carabaylo
	18	Interconexión Vial Av. Pastor Sevilla – Panamericana Sur
	19	Viaducto La Molina – Surco
	20	Interconexión Cieneguilla – Pachacamac- Huarochirí (Las Tinajas)
	21	Interconexión Lurigancho – San Juan de Lurigancho
	22	Interconexión Cieneguilla – Huaycán
	23	Nueva Carretera Central
PROYECTOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERMODAL: LÍNEAS DE METRO, EL METROPOLITANO, CORREDORES COMPLEMENTARIOS,	24	Telecabinas Av. El Sol – Playa Venecia
	25	Ampliación de la Ruta del Metropolitano Independencia – Carabaylo
	26	Telecabinas Estación Naranjal-Independencia a Paradero San Carlos-San Juan de Lurigancho

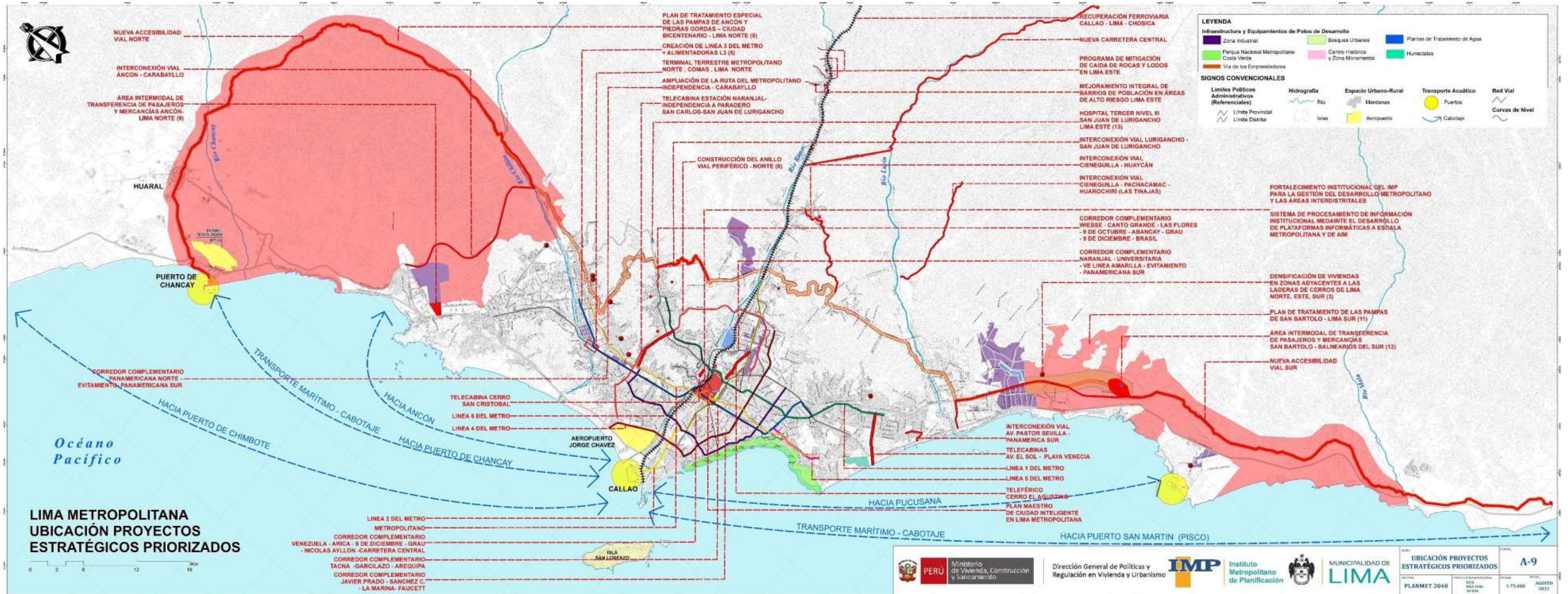


TELEFÉRICOS – TELECABINAS (Ordenanza N°2343-2021-MML)	27	Telecabina Cerro San Cristóbal
	28	Recuperación Ferroviaria Callao-Lima-Chosica y Teleférico Cerro El Agustino

Elaboración: Equipo Técnico PLANMET 2040

- (1) Integra los proyectos: Ampliación y mejoramiento del servicio de protección ante flujo de lodo en Lima Este, Quebrada Quirio, Pedregal, La Libertad, Carosio, Corrales y creación de infraestructura para el control de caída de rocas en Lima Norte distrito de Independencia, Lima Este distrito de San Juan de Lurigancho, Lurigancho, Chosica, Chaclacayo, Lima Sur distritos de San Juan de Miraflores y Villa María del Triunfo.
- (2) Integra los proyectos: Creación de Línea 3 Metro de Lima y Creación – Alimentadoras L3

Gráfico N° 20 – Ubicación Proyectos Estratégicos Priorizados



## 8. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO URBANO DE LIMA METROPOLITANA

Tabla: Variables urbanas de Lima Metropolitana al 2021, por componente, procesos y tendencias.

Componente	Variable	Tendencias y procesos
Demográfico	Concentración de oportunidades laborales	<p><b>Ciudad de contradicciones</b>, por un lado, se mantiene en aumento los flujos de viajes hacia al centro (dependencia del centro de la ciudad), con largos tiempos de desplazamiento y tráfico vehicular. Ciudad caótica y del congestionamiento</p> <p>Por otro lado, se incrementa la inseguridad ciudadana y su impacto en <b>zonas de informalidad</b> por ausencia del control y regulación del Estado, generando pérdidas de valor al patrimonio, a la actividad económica como al valor del suelo.</p>
	Fortalecimiento de capacidades.	<p>Progresivo y lento incremento a la inversión en capital humano calificado en áreas del nuevo conocimiento.</p> <p>Progresivo fomento a la investigación y la innovación tecnológica, con gran impulso al desarrollo de competencias digitales, y acceso a facilidades tecnológicas. Fomento a la formación, la innovación e investigación, a la especialización en nuevas tecnologías, al talento y de nuevos emprendimientos</p>
Económico Productivo	Alta informalidad de actividades urbanas	Fomento progresivo e impulso a la promoción del desarrollo económico, centrado en la generación empleo formal, así como a la movilización del capital para la inversión público-privada. La informalidad impacta negativamente en el desarrollo empresarial, el empleo de calidad e ingreso justo metropolitano.
Ambiente y Riesgo de Desastres	Integración y número de Ecosistemas frágiles y espacios abiertos	<b>Ciudad vulnerable:</b> Inacción frente al cambio climático, desatención de la gestión eficiente de actividades y servicios urbanos y sus efectos, reducirá la sostenibilidad, con pérdidas de valor de recursos e incremento de la vulnerabilidad de su población. La escasez de recursos energéticos e hídricos, harán poco competitivas y menos atractivas las actividades, recursos y productos de la ciudad. Disminución progresiva de espacios abiertos y con ello reducción de calidad de vida urbana.
	Sistema de gestión ambiental metropolitano, deficiente e ineficaz	<b>Ciudad insalubre</b> , por las carencias de calidad de los recursos (aire, ruido ambiental, suelo, recursos hídricos, etc.). Afectación a la salud por incremento de niveles permisibles de contaminantes y población asentada sobre terrenos de residuos sólidos o de construcción.
Vivienda	Demanda de vivienda	<b>Consolidación urbana en las zonas de riesgo</b> (laderas), aumento de la brecha de desigualdad con respecto a calidad de vida, al acceso a los servicios urbanos e infraestructura. Poblaciones con deficientes condiciones de habitabilidad y desarrollo humano, que en buena medida no es atendida por mecanismos del mercado ni por políticas públicas generando déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda, en áreas centrales y periféricas y un alto nivel de vulnerabilidad.
		Ausencia de una propuesta integral de generación de viviendas sociales dignas adecuada a la demanda de segmentos sociales de menores ingresos y con entornos urbanos equipados, agudiza la desigualdad urbana de la metrópoli y limita la capacidad de desarrollo de las personas, atentando contra su salud y seguridad. Oferta de vivienda formal pública y privada es insuficiente en relación con la demanda y se concentra en segmentos sociales de mayores ingresos (programas de vivienda y mejoramiento de barrios)
Equipamiento Metropolitano	Déficit y desequilibrio territorial de equipamiento metropolitano, con un alto nivel de vulnerabilidad.	En un escenario de déficit de equipamientos se observa una concentración de buena parte de estos en el área central de la metrópoli. Persiste un modelo básicamente mono-céntrico que en las últimas décadas se ha expandido principalmente hacia el norte de la ciudad, pero sin lograr romper con el modelo anterior y conformar un modelo policéntrico más balanceado en el territorio. En distritos no céntricos han surgido conglomerados de usos comerciales y equipamientos con niveles de desarrollo y conexión menor que no logran contrarrestar los niveles de desigualdad e inequidad en el acceso a servicios y oportunidades de desarrollo para poblaciones en la periferia de la ciudad.
Espacios Abiertos e Infraestructura Ecológica	Sistema de infraestructura ecológica (lomas, valles, frente marítimo, otros)	<b>Degradación y pérdida progresiva de recursos naturales</b> (infraestructura ecológica, valles, Lomas, entre otros) por ocupación no planificada de áreas no aptas (agrícolas, de protección, con patrimonio cultural). Amenaza permanente del proceso de ocupación informal. No hay relación con el patrimonio cultural milenario



<b>Infraestructura y Servicios Urbano</b>	Déficit de infraestructura y cobertura de servicios urbanos.	<b>Agudización</b> del déficit de servicios urbanos en Lima Norte, Este y Sur, <b>incrementando la desigualdad</b> con respecto a Lima Centro.
<b>Movilidad Urbana</b>	Deficiente Sistema de Movilidad Metropolitana e interregional de pasajeros y mercancías.	Lenta implementación de proyectos de transporte masivo y predominancia de transporte público convencional caótico e informal, ocasionando excesivos tiempos de viaje con alta congestión vehicular y sobreutilización de vehículos particulares, generando grandes pérdidas económicas y una alta tasa de mortalidad en accidentes de tránsito.
		Transporte de mercancías deficitario por carencia de una red de carga y de un sistema logístico. Servicios de Aeropuerto y Puerto saturados, generando pérdidas económicas e impactos al tránsito metropolitano. Lentos procesos de modernización.
		Accesibilidad metropolitana y regional limitada por insuficiencia de la red vial vehicular, peatonal y de ciclovías. El sistema carece <b>de intermodalidad, con servicios de baja calidad y reducidos niveles de seguridad, accesibilidad y operatividad</b>
<b>Patrimonio Cultural Inmueble y Paisaje Cultural</b>	Débil presencia de las instituciones del Estado para la conservación del patrimonio milenario en la ciudad	Deterioro del patrimonio, con presencia débil en la construcción de la identidad del ciudadanía limeña, esfuerzos desarticulados y débil coordinación interinstitucional
<b>Uso y Gestión de Suelo Urbano</b>	Generación y regeneración urbana, áreas modernas, dinámicas y atractivas para el desarrollo de actividades, empresas y negocios	Carencia de acciones planificadas de regeneración y generación formal del suelo urbano. El incremento de la <b>ocupación ineficiente, incompatible e ilegal del suelo urbano</b> , del litoral marino, de las lomas, montes y valles. El crecimiento informal ocasiona la pérdida de todas las reservas potenciales de suelos para vivienda, equipamiento y usos productivos, e iniciativas de urbanización formal presionan áreas agrícolas.
	Acelerada expansión urbana mediante el crecimiento de asentamientos urbanos informales e irregulares en zonas de alto riesgo con peligros naturales, antrópicos y biológicos.	<b>Metrópoli altamente expansiva debido a la falta de políticas urbanas adecuadas</b> y reducido control urbano, agudización de las condiciones de riesgo y vulnerabilidad por peligros naturales, antrópicos y biológicos (COVID 19), vinculado a procesos de ocupación informal e irregular del suelo, pobreza y violencia urbana e ineficacia en la gestión del riesgo por parte de los gobiernos locales. Colapso urbano en caso de desastre afectando a nivel macrorregional y nacional en los aspectos económico y de gobernanza.
<b>Gobernabilidad y gobernanza</b>	Deficiente gobernanza, coordinación y participación entre el gobierno metropolitano, los gobiernos distritales y de las regiones circundantes y los demás niveles de gobierno, así como actores de la sociedad civil.	Carencia de mecanismos de articulación de acciones y decisiones en los diferentes niveles de gobierno que impacten a escala regional. Tampoco existen mecanismos eficientes de articulación con iniciativas sociales y sus demandas urbanas ambientales principales.
	Inversión pública ineficiente sin un sistema de monitoreo y actualización de datos y metas.	Incremento de la brecha digital en el acceso a la tecnología aplicada, y persistencia en el no aprovechamiento del análisis de la big data para la mejor gestión de la ciudad, lo que agudiza la desigualdad, hace poco eficiente la inversión pública.

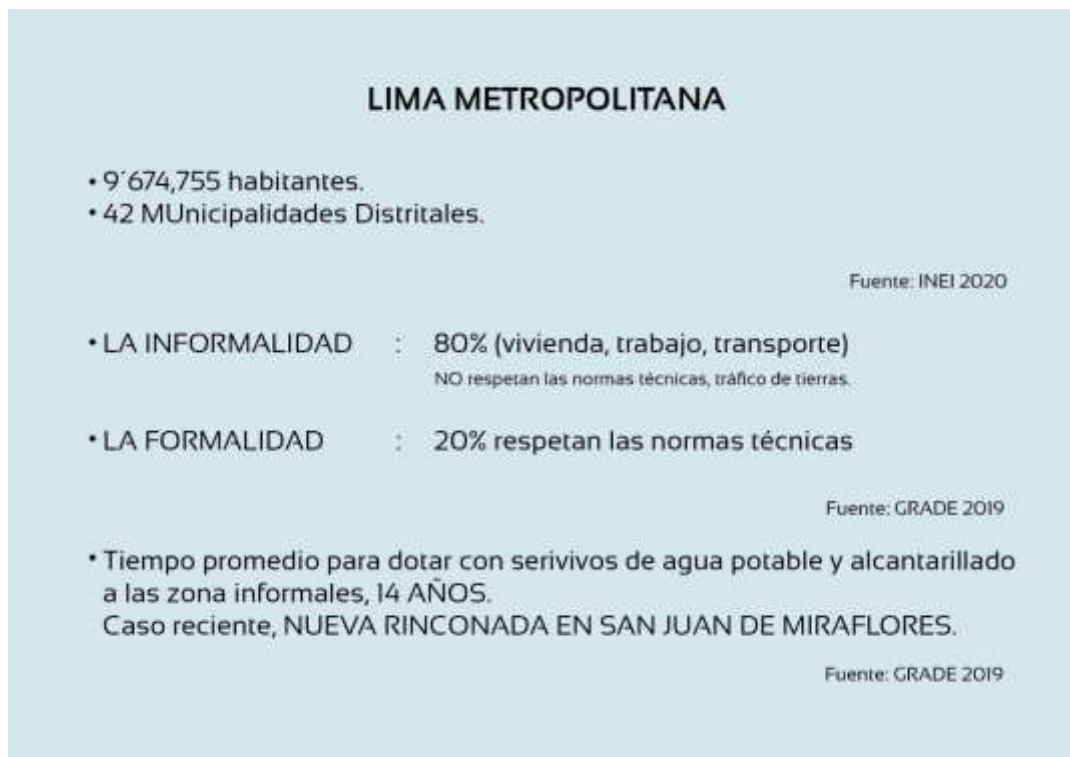
Elaboración: Equipo Técnico del PLANMET 2040

Gráfico N° 21: Indicadores de Síntesis de la Problemática de Lima Metropolitana 2021



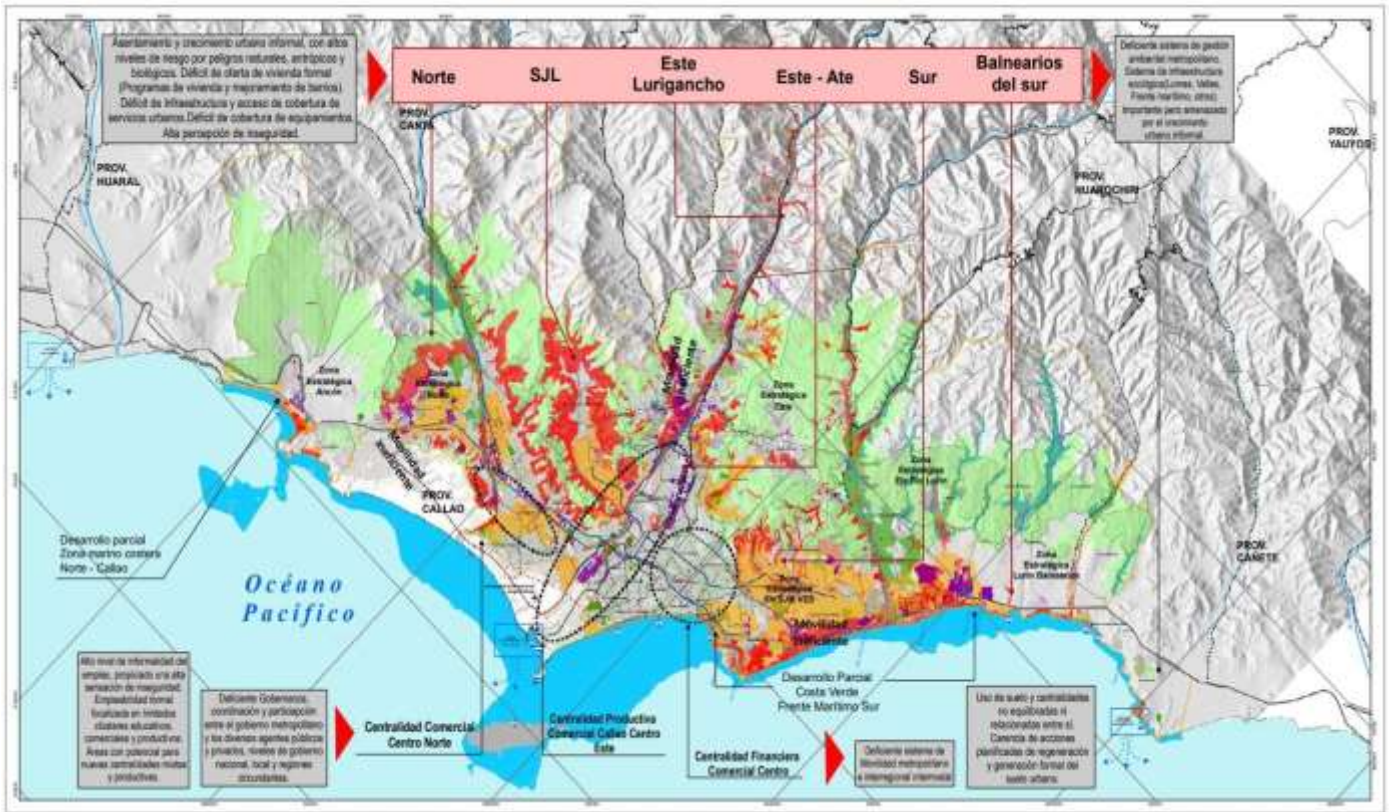
Fuente: INEI 2017, Proyección 2020 Déficit Habitacional, Municipalidad de Lima - MML 2020  
 Estudio de Análisis Espacial socioeconómico. IMP. 2020, SIG-2020  
 Elaboración: Equipo técnico PLANMET 2040

Gráfico N° 22: Otros Indicadores - Lima Metropolitana



Elaboración: Equipo Técnico del PLANMET 2040

Gráfico N° 23: Síntesis de la Problemática de Lima Metropolitana 2021



Elaboración: Equipo Técnico del PLANMET 2040