

# INFORME MULTIANUAL DE INVERSIONES EN ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS 2023-2025

## Municipalidad Metropolitana de Lima

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:05:54 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 19:31:20 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Renso  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:22:57 -05:00

## CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	5
GLOSARIO .....	6
A. SECCIÓN DE PLANEAMIENTO .....	7
1. DIAGNÓSTICO DE LOS SECTORES DONDE SE PROMOVERÁ LA INVERSIÓN PRIVADA .....	8
1.1 ASPECTOS GENERALES.....	8
1.2 INFRAESTRUCTURA VIAL .....	9
1.2.1 CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA EN ACTUAL EJECUCIÓN .....	9
1.3 MOVILIDAD URBANA .....	9
1.3.1 ASPECTOS GENERALES Y SITUACIÓN ACTUAL .....	9
1.3.2 DEL USO DE LA BICICLETA Y DE LA RED DE CICLOVÍAS EN LIMA .....	11
1.3.2.1 DIAGNÓSTICO ACTUAL DEL USO DE LA BICICLETA Y DE LA RED DE CICLOVÍAS EN LIMA.....	11
1.3.2.2 PROYECCIONES DEL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD .....	11
1.3.2.3 INSTRUMENTOS DE GESTIÓN .....	14
1.3.2.4 GOBERNANZA: ACTORES INVOLUCRADOS Y SUS FUNCIONES .....	17
1.3.2.5 MARCO LEGAL DE PROMOCIÓN DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE .....	17
1.3.2.6 RETOS DE LA CIUDAD A CORTO Y MEDIANO PLAZO: SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS EN LIMA METROPOLITANA.....	18
1.3.3 MOVILIDAD URBANA EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LIMA .....	19
1.3.3.1 PEATONALIZACIÓN DEL CHL .....	20
1.3.3.2 ESTACIONAMIENTOS EN EL CHL .....	20
1.3.3.3 RETOS DE LA CIUDAD A CORTO Y MEDIANO PLAZO: ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS EN EL CHL .....	21
1.3.3.3.1 DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO DE ESTACIONAMIENTOS .....	23
1.4 DESARROLLO ECONÓMICO .....	24
1.4.1 MERCADOS DE ABASTOS Y COMERCIO LOCAL .....	24
1.4.1.1 SITUACIÓN ACTUAL .....	24
1.4.2 GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA .....	25
1.4.2.1 ASPECTOS GENERALES .....	25
1.4.2.2 RESIDUOS ORGÁNICOS AL INTERIOR DEL GMML .....	27
1.4.3 MERCADOS MAYORISTAS PESQUEROS DE LIMA Y CALLAO.....	28
1.4.4 SERVICIOS DE SOPORTE .....	33
1.4.4.1 PLANTAS DE PROCESAMIENTO Y CADENAS DE FRÍO EN LIMA Y CALLAO .....	33

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:07:34 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 19:34:21 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTÍNEZ RAMÍREZ Rensó  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:23:11 -05:00

1.4.4.2	RETOS DE LA CIUDAD A CORTO Y MEDIANO PLAZO: IMPLEMENTAR TRES (3) PROYECTOS PARA MEJORAR LA PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA.....	35
2.	ESTRATEGIAS PARA EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS A CORTO Y MEDIANO PLAZO, ALINEAMIENTO A LOS PLANES Y DOCUMENTOS DE GESTIÓN E INDICADORES.....	47
3.	IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA A SER INCORPORADOS AL PROCESO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN LOS SIGUIENTES TRES AÑOS.....	55
3.1	VALOR POR DINERO – CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD .....	56
3.1.1	SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS .....	56
3.2	METODOLOGÍA DE PRIORIZACIÓN PARA LOS PRÓXIMOS 03 AÑOS, EN FUNCIÓN A LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA ENTIDAD .....	61
3.3	EVALUACIÓN.....	62
3.4	PRIORIZACIÓN.....	62
3.5	POTENCIALES PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA .....	63
4.	IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS EN ACTIVOS A SER INCORPORADOS AL PROCESO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN LOS SIGUIENTES TRES AÑOS .....	66
4.1	METODOLOGÍA DE PRIORIZACIÓN PARA LOS PRÓXIMOS 03 AÑOS PARA LOS PROYECTOS EN ACTIVOS, EN FUNCIÓN A LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA ENTIDAD .....	66
4.2	EVALUACIÓN.....	67
4.3	PRIORIZACIÓN.....	67
4.4	POTENCIALES PROYECTOS DE PROYECTOS EN ACTIVOS .....	68
B.	SECCIÓN DE PROGRAMACIÓN.....	78
1.	ELABORACIÓN DEL REPORTE DE USO DE RECURSOS PÚBLICOS.....	79
a.	PROYECTOS DE APP EN EJECUCIÓN .....	79
b.	COMPROMISOS FIRMES DE LOS PROYECTOS.....	79
2.	ESTIMACIÓN DE LOS INDICADORES DE GASTO PRESUPUESTAL .....	80
a.	INDICADORES DE RIGIDEZ .....	81
3.	PROGRAMACIÓN DE USOS DE RECURSOS PÚBLICOS PARA ASUMIR OBLIGACIONES DE PAGO DE COMPROMISOS FIRMES.....	82
4.	INICIATIVAS PRIVADAS COFINANCIADAS QUE CUENTAN CON OPINIÓN FAVORABLE DEL INFORME DE EVALUACIÓN.....	82
5.	INICIATIVAS PRIVADAS AUTOFINANCIADAS DESESTIMADAS POR LA MML.....	82
6.	INICIATIVAS PRIVADAS COFINANCIADAS QUE CUENTAN CON DECLARATORIA DE INTERÉS.....	82
7.	INICIATIVAS PRIVADAS DE PROYECTOS EN ACTIVOS QUE CUENTAN CON OPINIÓN DE RELEVANCIA.....	82
8.	ANEXO 01: REPORTE DE USO DE RECURSOS PÚBLICOS (Información en Soles, incluido IGV)	83

APÉNDICE: INFORMACIÓN DE CONTRATOS SUSCRITOS (ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA) ... 84

84

BIBLIOGRAFÍA.....85

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:08:27 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 19:35:44 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Renso  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:23:30 -05:00

## INTRODUCCIÓN

La ciudad de Lima tiene un crecimiento urbano dinámico y una población que representa más del 30% del total de la población nacional y 41.2%<sup>1</sup> del Perú urbano. Pero, a pesar de ser considerada una ciudad moderna, las tendencias de cambio que impulsan el desarrollo de Lima y su posicionamiento como capital del país y mega urbe regional en Latinoamérica se ven afectadas por problemas no resueltos en aspectos relacionados con movilidad urbana, infraestructura pública, áreas verdes, seguridad ciudadana, entre otros.

La Municipalidad Metropolitana de Lima cuenta con un régimen excepcional que le otorga facultades especiales de nivel local y regional, correspondiéndole funciones y competencias metropolitanas y regionales según lo establecido en el artículo 198 de la Constitución Política del Perú, el artículo 33 de la Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización, el artículo 151 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, y el artículo 65 de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

Para atender los problemas vinculados a la infraestructura y servicios públicos, y concretar los objetivos de cierre de brechas y valorización de activos, el Perú cuenta con el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada para promover el desarrollo de proyectos de inversión privada en las modalidades de Asociaciones Público Privadas y los Proyectos en Activos, cuyas directrices normativas se desarrollan en el Decreto Legislativo N° 1362 y su reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 240-2018-EF, modificados por el Decreto Legislativo N° 1543 y su reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 211-2022-EF, respectivamente.

En este marco, y dentro del ámbito de sus competencias, la Municipalidad Metropolitana de Lima presenta el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas 2022-2025, elaborado como un documento de gestión que permite identificar proyectos de Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, a fin de ser incorporados al Proceso de Promoción en los siguientes tres (03) años a su elaboración; y cuya vigencia es de tres (03) años desde su aprobación.

Cabe señalar que, para la elaboración del presente informe se han considerado los siguientes documentos de gestión: (i) Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025, aprobado mediante Ordenanza N° 1659 de fecha 19 de febrero de 2013; (ii) Plan Provincial de Gestión Integral de Residuos Sólidos 2020 – 2024, aprobado mediante Ordenanza N° 2269, de fecha 07 de setiembre de 2019; (iii) Plan Maestro del Centro Histórico de Lima 2019, con visión al 2035, aprobado mediante Ordenanza N° 2194, de fecha 05 de diciembre de 2019; (iv) el Plan Estratégico Institucional 2020-2025 ampliado de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado mediante Resolución de Alcaldía N° 171 de fecha 01 de abril de 2022 y (v) el Plan de Desarrollo Metropolitano al 2040, aprobado mediante Ordenanza N° 2499-2022.

<sup>1</sup> Resultados de Estadística Poblacional: el Perú en el 2018 - IPSOS.

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:08:45 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 19:36:32 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Rensó  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:23:40 -05:00

## GLOSARIO

APP	:	Asociación Público Privada
ATU	:	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
CEPLAN	:	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
CHL	:	Centro Histórico de Lima
EMMSA	:	Empresa Municipal de Mercados S.A.
GMMML	:	Gran Mercado Mayorista de Lima
GPIP	:	Gerencia de Promoción de la Inversión Privada
GSCGA	:	Gerencia de Servicios a la Ciudad y Gestión Ambiental
IMIAPP	:	Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas
INEI	:	Instituto Nacional de Estadística e Informática
IPA	:	Iniciativa Privada Autofinanciada
IPC	:	Iniciativa Privada Cofinanciada
MINAM	:	Ministerio del Ambiente
MML	:	Municipalidad Metropolitana de Lima
MTC	:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
PA	:	Proyectos en Activos
PLANMET	:	Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040
PLAN MAESTRO DEL CHL	:	Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2029, con visión al 2035
SPPIP	:	Subgerencia de Promoción de Participación de la Inversión Privada
SGCPP	:	Subgerencia de Gestión de Contratos con Participación Privada

## A. SECCIÓN DE PLANEAMIENTO

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:09:49 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 19:37:40 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Renso  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:24:03 -05:00

# 1. DIAGNÓSTICO DE LOS SECTORES DONDE SE PROMOVERÁ LA INVERSIÓN PRIVADA

## 1.1 ASPECTOS GENERALES

La provincia de Lima está ubicada en la Costa central del Perú, en la región central del territorio peruano, y en el centro de la Costa occidental de Sudamérica. Se ubica geográficamente entre las latitudes 11° 34' 21" y 12° 31' 12" Sur y las longitudes 76° 38' 50" y 77° 11' 54" Oeste, a una altitud que varía entre 0 y 860 msnm. Limita al Oeste con la provincia constitucional del Callao y el océano Pacífico, al Norte con la provincia de Huaral, al Este con las provincias de Canta y Huarochirí, y al Sur con la provincia de Cañete. La provincia de Lima tiene una extensión de 2,672 km<sup>2</sup>, cifra que representa el 0.2% del territorio nacional y el 6.6% de la superficie del departamento de Lima. La provincia de Lima se divide administrativamente en 43 distritos (sin incluir los nuevos distritos de Huaycán<sup>2</sup> y Santa María de Huachipa<sup>3</sup>).

De acuerdo con los resultados del Censo Nacional de Población<sup>4</sup> realizado por el INEI, la población de la provincia de Lima es de 9'162,322 habitantes. El distrito de San Juan de Lurigancho continúa siendo el más poblado con 1'114,319 habitantes, mientras que Santa María del Mar es el distrito de menor población con solo 1,049 habitantes.

**Tabla 1: Población de la provincia de Lima por distrito.**

Provincia de Lima	Población	Provincia de Lima	Población	Provincia de Lima	Población
Ancón	67,232	Lince	58,460	San Isidro	65,333
Ate	624,172	Los Olivos	343,878	San Juan de Lurigancho	1'114,319
Barranco	35,379	Lurigancho	256,294	San Juan de Miraflores	401,098
Breña	90,414	Lurín	97,503	San Luis	55,418
Carabaylo	350,989	Magdalena del Mar	61,656	San Martín de Porres	704,999
Cercado de Lima	273,142	Miraflores	103,090	San Miguel	162,589
Chaclacayo	43,400	Pachacamac	121,982	Santa Anita	213,072
Chorrillos	339,701	Pucusana	15,125	Santa María del Mar	1,049
Cieneguilla	35,884	Pueblo Libre	89,199	Santa Rosa	29,271
Comas	553,537	Puente Piedra	354,351	Santiago de Surco	378,978
El Agustino	212,165	Punta Hermosa	16,797	Surquillo	97,652
Independencia	219,163	Punta Negra	7,506	Villa El Salvador	414,000
Jesús María	77,955	Rímac	179,011	Villa María del Triunfo	424,064
La Molina	153,614	San Bartolo	8,005		
La Victoria	189,083	San Borja	121,793		

Fuente: INEI – Censo Nacional de Población 2017 - <http://censos2017.inei.gob.pe/redatam/>.

La población de la provincia de Lima está constituida en su gran mayoría por una población de área urbana, llegando a ser el 99.91% del total de la población de la provincia, como se muestra en la siguiente tabla:

**Tabla 2: Población de la provincia de Lima por área.**

Población Total	Población Urbana	Población Rural
9'162,322	9'154,333 (99.9%)	7,989 (0.1%)

Fuente: INEI – Censo Nacional de Población 2017.

<sup>2</sup> Ley N° 30544 (2017). Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la creación del distrito de Huaycán, escindiéndolo del distrito de Ate-Vitarte.

<sup>3</sup> Ley N°30888 (2018). Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la creación del distrito de Santa María de Huachipa, escindiéndolo del distrito de Lurigancho-Chosica.

<sup>4</sup> Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas.



## 1.2 INFRAESTRUCTURA VIAL

Conforme al documento “*Diagnóstico de la situación de las brechas de infraestructura o de acceso a servicios*”<sup>5</sup> del MTC, la red vial vecinal, de competencia de los gobiernos locales, tiene 113,933.1 km a nivel nacional, de los cuales 4,251.3 corresponden al departamento de Lima.

En el marco de sus competencias, la MML tiene a su cargo el mantenimiento, rehabilitación, remodelación, señalización horizontal y vertical, semaforización, ornato, publicidad y mobiliario urbano de las Vías Expresas, Arteriales y Colectoras del Sistema Vial Metropolitano, además de todas las vías del Cercado de Lima. Al respecto, dentro de la jurisdicción de la Municipalidad Metropolitana de Lima se tiene VÍAS DEL SISTEMA VIAL METROPOLITANO DE LIMA, que son clasificados de la siguiente manera, cuarenta y uno (41) VIAS EXPRESAS, ciento setenta (170) VIAS ARTERIALES y trescientos sesenta y dos (362) VIAS COLECTORAS, siendo un total de quinientos setenta y tres (573) vías metropolitanas distribuidas en los cuarenta y tres (43) municipios distritales, de la misma manera se hace mención, que en algunas VÍAS METROPOLITANAS intervienen otras entidades de acuerdo a la normativa actual vigente.<sup>6</sup>

### 1.2.1 CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA EN ACTUAL EJECUCIÓN

Como parte de dichas funciones, la MML suscribió tres (03) Contratos de Concesión de infraestructura vial, en el marco de iniciativas privadas de asociaciones público privadas autosostenibles y/o autofinanciadas: (i) Línea Amarilla; (ii) Vías Nuevas de Lima; y (iii) Vía Expresa Sur<sup>7</sup>. Con ello, se buscó dotar de infraestructura óptima y de calidad a favor de los ciudadanos, con la finalidad de mejorar el flujo vehicular y la transitabilidad; asimismo, mejorar los desplazamientos e integrar los distritos dentro del área de influencia.

Resultado de lo anterior, se amplió la red del Sistema Vial Metropolitano, se han rehabilitado las vías existentes y también se han construido nuevas vías. Sobre el particular, la concesión de Vías Nuevas de Lima tiene un recorrido de 115 km; por su parte, el proyecto Línea Amarilla ha desarrollado 9 km de la vía expresa Línea Amarilla, que incluye 2 km del túnel debajo del río Rímac, y 16 km en la vía de Evitamiento. Para más información, el detalle de las concesiones viales está en el Apéndice N° 1.

## 1.3 MOVILIDAD URBANA

### 1.3.1 ASPECTOS GENERALES Y SITUACIÓN ACTUAL

Se entiende como movilidad a la suma de desplazamiento que hacen los ciudadanos para acceder a sus lugares de destino (servicios, ocio, hogar, etc.). *Este desplazamiento es realizado a través de diferentes medios que presentan unas condiciones de uso, que los caracterizan socialmente. Así, los medios no motorizados tienen un carácter universal; el transporte de uso colectivo, democráticos y los transportes privados. Esta movilidad es medida, a través de una investigación de origen y destino por un número medio de viajes que los pasajeros realizan en un día típico, en cualquier modo de transporte y por cualquier motivo*<sup>8</sup>. Al respecto, la Organización de la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE, 2002) ha definido a la **movilidad urbana sostenible** como un sistema de transporte ambientalmente sustentable que

<sup>5</sup> En: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/477819/Diagnostico\\_Brechas\\_PMI2021-2023.PDF](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/477819/Diagnostico_Brechas_PMI2021-2023.PDF)

<sup>6</sup> Resolución de Gerencia N° D000135-2021-MML-GMM, que aprueba el Plan de Mantenimiento de Vías Metropolitanas bajo la administración de la Gerencia de Servicios a la Ciudad y Gestión Ambiental, periodo 2021.

<sup>7</sup> Actualmente suspendido.

<sup>8</sup> Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) Carmen V. Velásquez M.: [https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM\\_1de5.pdf?sequence=1](https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf?sequence=1)

no perjudica a sus habitantes o el ecosistema, que satisfaga las necesidades de desplazamiento de sus habitantes.

En el contexto local, el Reglamento de la Ley N° 30900<sup>9</sup> señala que **movilidad** es el desplazamiento de personas y bienes independientemente del modo utilizado, y **movilidad sostenible** viene a ser el desplazamiento de personas y bienes utilizando modos de transporte accesibles y seguros, con costos y tiempos razonables, eficientes en el consumo energético, que minimicen los efectos negativos sobre el medio ambiente y mejoren la calidad de vida de las personas.

En el 2018, Marketwin realizó un Estudio de Tráfico y Tendencias de Movilidad Urbana en Lima Metropolitana, específicamente en Lima Norte, Lima Sur, Lima Este, Lima Moderna y Lima Antigua<sup>10</sup>. En promedio, los encuestados toman 02 horas de su vida en transportarse, principalmente, a su centro de labor o de estudios. De los encuestados: 6 de cada 10 habitantes de Lima se desplazan dentro de la ciudad antes de las 8:00 AM; 7 de cada 10 señalaron que el tráfico les genera problemas de estrés. Además, 5 de cada 10 habitantes de Lima dejan de pasar tiempo con su familia por estar en el tráfico. Además, 4 de cada 10 encuestados señalaron como problema grave del tráfico la saturación de vehículos.

Al 2018, en Lima Norte, Lima Sur, Lima Este y Lima Antigua más del 25% de encuestados gastan entre S/ 11.00 y S/ 20.00 (entre semana) en su desplazamiento habitual; y, en Lima Moderna, cerca del 25% de encuestados gastan más de S/ 50.00. En fines de semana, 5 de cada 10 encuestados de Lima Norte, Lima Sur, Lima Este y Lima Antigua gastan entre S/ 1.00 y S/ 10.00 para desplazarse; y, en Lima Moderna, el 36% de encuestados gasta entre S/ 11.00 y S/ 30.00. De los encuestados, 5 de cada 10 propietarios de vehículos gasta entre S/ 80.00 y S/ 199.00 semanalmente en combustible. El gasto semanal promedio es de S/ 142.00, siendo Lima Norte la única zona en donde se gasta más que el promedio (S/ 166.00).

En el Informe Urbano de percepción sobre la calidad de vida en la ciudad del 2021 (Lima y Callao según sus ciudadanos)<sup>11</sup>, se muestra que la inseguridad ciudadana (82.2%) es percibida como el problema que más afecta a la ciudad; seguidamente, la población considera que la limpieza pública – acumulación de basura (34.3%), el limitado acceso a la atención de salud (30.8%) y la corrupción de funcionarios públicos (29.8%) los afectan. Asimismo, la mala calidad del transporte público (33.3%) es percibido como uno de los problemas más importantes que afectan su calidad de vida. Esta percepción, en buena cuenta se debe a las condiciones actuales de su movilidad, caracterizadas por un alto tráfico vehicular, avenidas colapsadas, contaminación ambiental, accidentes, inseguridad en la vía, sin opción ni oferta de transporte que se adapte a sus necesidades (físicas y de localización), debiendo gastar en transporte cantidades que exceden su capacidad, empleando gran parte de su tiempo en el transporte, lo cual los orilla a situaciones de stress, desarticulación y desconexión de espacios de interacción social, económica y social.

<sup>9</sup> Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU.

<sup>10</sup> Con un tamaño de muestra de 1,410 (margen de error 2.6%), tomada a Transeúntes mayores de 18 años que se desplazan por Lima frecuentemente en distintos medios: varones 60% / mujeres 40%. De estos el 25% Generación Z (Menos de 25); 24% Generación Y (25 a 34); 24% Generación X (35 a 54); y, 26% *Babyboomers* (55 a más). De estos, 29% es de Lima Norte; 26% de Lima Este; 21% de Lima Sur; 14% es de Lima Moderna; y, 10% Lima Antigua. De estos 4% es del sector A; 13% del sector B; 32% del sector C; 40% del sector D; y, 10% del sector E.

<sup>11</sup> Observatorio “Lima Cómo Vamos” - 2021

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:10:52 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 19:40:02 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Rensu  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:25:39 -05:00

### 1.3.2 DEL USO DE LA BICICLETA Y DE LA RED DE CICLOVÍAS EN LIMA

#### 1.3.2.1 DIAGNÓSTICO ACTUAL DEL USO DE LA BICICLETA Y DE LA RED DE CICLOVÍAS EN LIMA

De acuerdo con el diagnóstico que figura en la Propuesta del Plan Maestro de Infraestructura Ciclovial de Lima y Callao<sup>12</sup>, al 2019 Lima contaba con 210.8 km de ciclovías. De los cuales 12.6 km están en vías expresas metropolitanas, 68.3 km en vías arteriales, 63.2 km en vías colectoras y 64.2 km sobre vías distritales; infraestructura que no está conectada.

Al finalizar el 2020, la MML incrementó la infraestructura ciclovial, mediante la implementación de 46 km de ciclovías temporales, así como la construcción de 21 km de nuevas ciclovías y la rehabilitación de 36.3 km. Finalizando el 2022, la MML tiene proyectado conectar 374 km de ciclovías existentes; es decir, los 227 km de ciclovías estarán interconectados gracias a la habilitación de 147.9 km.

No obstante, pese a los esfuerzos desplegados, las ciclovías de la ciudad presentan los siguientes problemas<sup>13</sup>:

1. *La infraestructura ciclovial existente no responde a una planificación integral de Lima y Callao.*
2. *La distribución geográfica muestra la realidad de una red poco equilibrada: con muchas ciclovías en determinados distritos, y muy pocas o ninguna en otros. De los 43 distritos en Lima Metropolitana, y siete distritos del Callao (49 distritos en total), sólo 20 cuentan con infraestructura ciclovial.*
3. *Es evidente una falta de conectividad (no existe una red integrada), afectando el potencial de uso de esta infraestructura para el usuario ciclista en sus viajes cotidianos.*
4. *Las ciclovías no se encuentran mayoritariamente interconectadas bajo un concepto de red y tampoco tienen una vocación de integración con el sistema de transporte público masivo.*
5. *No existe una estandarización en las especificaciones y calidad de diseño, así como de elementos de demarcación o señalización.*
6. *Existe una baja disponibilidad de servicios complementarios como parqueaderos de bicicletas en el espacio público o en las estaciones de transporte masivo.*

#### 1.3.2.2 PROYECCIONES DEL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD

Es fundamental conocer cuál es la proyección del uso de la bicicleta como medio de transporte con relación a sus medios habituales, considerando las condicionantes sanitarias actuales y las que se arraigarán posteriormente:

1. En una encuesta efectuada el 2017<sup>14</sup>, se obtuvo que el 45.3% de las personas demoran menos de 45 minutos por viaje; y aquellos que tardan más de 45 minutos, son el 54.7% restante. Por tanto, más de la mitad de la población invierte 1 hora y media o más diariamente, considerando un viaje ida y vuelta. El bus es el modo de transporte más utilizado con un 35.0% de usuarios, seguido por la combi con 18.2% y el Metropolitano con 12.8%. La opción multimodal presenta un 7.2%, lo que refleja la baja interconexión entre los modos de transporte en la ciudad.

<sup>12</sup> Elaborado por el Banco Mundial (BM) en coordinación con la MML y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

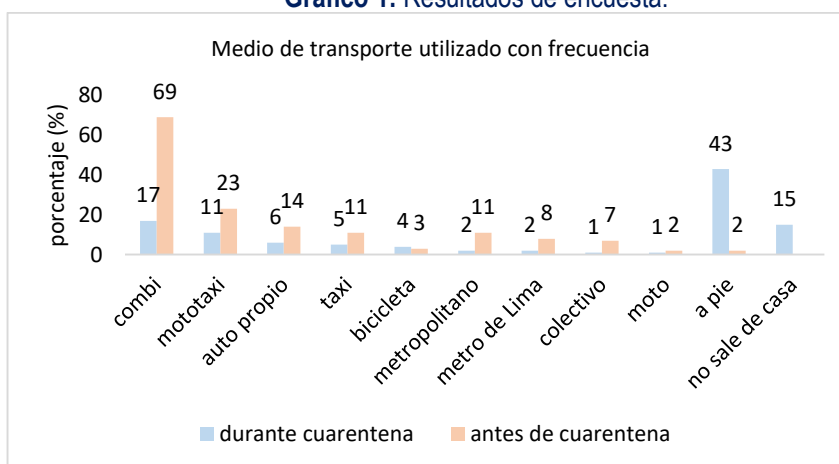
<sup>13</sup> Propuesta de Actualización de Plan Maestro de Infraestructura Ciclovial de Lima y Callao – BM.

<sup>14</sup> Para sustentar una tesis de maestría en la Universidad Politécnica de Cataluña, denominada “Sistema Público de bicicletas en Lima Metropolitana. Una alternativa de movilidad sostenible para la ciudad”, se elaboró un informe que tuvo como finalidad determinar la percepción y disposición que tiene la población respecto a cambiar su actual modo de transporte por la bicicleta, basado en el desarrollo de una encuesta.

De la encuesta previa también se reportó que el 61.1% respondió que sí tiene bicicleta; y el 38.9%, que no. Ahora bien, los resultados señalan que del 50% de las personas que se movilizaban diariamente en bicicleta para ir a trabajar o estudiar, el 50% utiliza la bicicleta como modo de transporte y el 28.6% por razones de ahorro de tiempo y dinero. En general (y dependiendo de la tenencia) el 79.8% señaló que está dispuesto a utilizar la bicicleta como modo de transporte. Aquellos que van a pie son los que muestran mayor disposición a reemplazar su modo por la bicicleta (91.7%), seguidos por aquellos que van en bus o *coaster* (86.9%); sin embargo, los que toman más de un medio de transporte (multimodal) son los que menos disposición muestran (60.7%).

2. Según un sondeo de IPSOS efectuado en enero de 2020, **el 80% de limeños utilizaría bicicleta para dirigirse a su centro de estudios o trabajo si existieran ciclovías adecuadas**<sup>15</sup>. De acuerdo con los resultados de la encuesta realizada del 6 al 10 de abril de 2020 a través de la plataforma *Google forms*, dirigida a personas que se movilizan en Lima y Callao, se obtuvieron los siguientes datos:
  - Iniciada la cuarentena, el 19% de encuestados se moviliza en bicicleta.
  - El 78% de los encuestados espera cambiar su modo de transporte habitual después de la cuarentena, principalmente para reducir el riesgo de contagio.
  - El 37% de los encuestados tiene en su vivienda al menos una bicicleta.
3. En mayo de 2020 (durante la pandemia de COVID-19), CPI efectuó una encuesta cuyos resultados muestran que el **40% de la población optaría por utilizar la bicicleta como medio de transporte al salir de la cuarentena**. Esta proyección a la fecha se viene materializando en la reactivación económica del país. Tal es así que en agosto de 2020 las importaciones de bicicletas se incrementaron en un 685%, así también las ventas de productos de ciclismo como bicicletas y cascos se expandieron en 284%<sup>16</sup>, mientras que la venta de los *scooters* eléctricos lo hizo en 141%<sup>17</sup>.

**Gráfico 1: Resultados de encuesta.**



Fuente: CPI – 2020

4. Asimismo, gracias a la implementación de las ciclovías temporales realizada por la MML, en agosto de 2020 alrededor de 102,400 ciclistas se desplazaron por los carriles de las avenidas Garcilaso de la Vega - Tacna - Prolongación Tacna y por la ciclovía emergente de la Av. Canadá, entre las 04:00 y 21:00 horas. De otro lado, luego del levantamiento de la medida

<sup>15</sup> Tomado de <https://rpp.pe/peru/actualidad/el-80-de-limeños-se-movilizaría-en-bicicletas-si-contáramos-con-un-sistema-de-vías-seguras-noticia-1238953>.

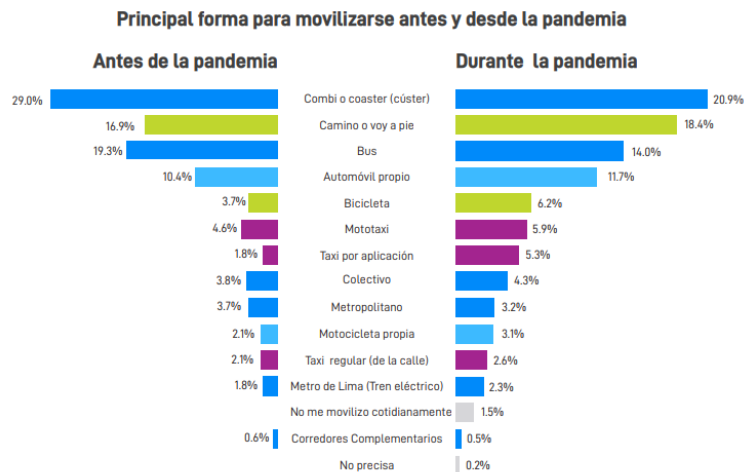
<sup>16</sup> En un año normal, entre 60% a 70% de la venta de bicicletas se concentra en la campaña navideña.

<sup>17</sup> Tomado de <https://andina.pe/agencia/noticia-aumenta-282-busqueda-linea-bicicletas-el-peru-813477.aspx>

de inmovilización los domingos y de la prohibición de la circulación de autos particulares, el uso de la bicicleta se ha generalizado.

- De acuerdo con el Informe Urbano de Percepción Ciudadana (2021), uno de los cambios significativos de la pandemia en la vida cotidiana de las personas fueron las dinámicas de desplazamiento y restricciones de tránsito, lo que significó que los escenarios previos de modos de viaje cambiaran. Los resultados del estudio muestran que después de la pandemia, en general, el uso de transporte público tradicional se redujo, se incrementó el uso del taxi por aplicativo y de la bicicleta.

**Gráfico 2: Resultados de encuesta.**



**Desde la pandemia** El uso de la bicicleta en Lima Metropolitana y Callao subió a 6.2%

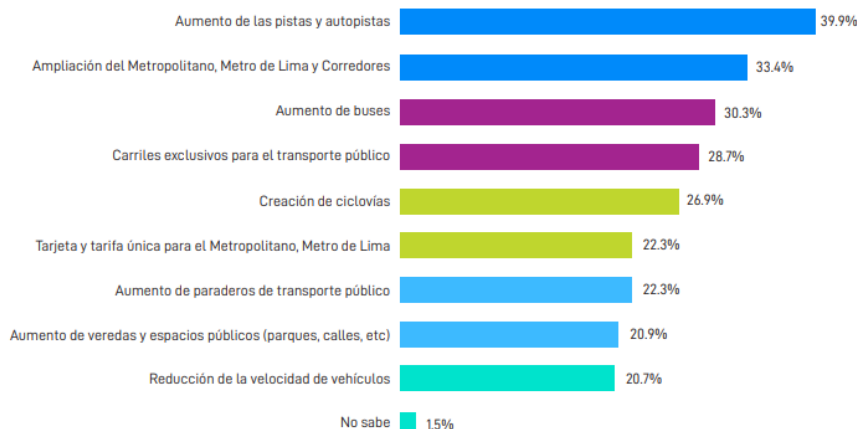


Fuente: Lima Cómo Vamos – 2021

- De las encuestas realizadas por Lima Cómo Vamos (2021), se obtiene que una de las medidas que consideran que más le beneficiarían es la creación de ciclovías.

**Gráfico 3: Resultados de encuesta.**

**Por cómo está actualmente la movilidad y el transporte en la ciudad, ¿cuáles de las siguientes medidas cree lo beneficiará más a usted?**



Fuente: Lima Cómo Vamos – 2021

Firma digital

Firma digital



7. Si bien el uso de la bicicleta se ha incrementado a raíz de la crisis sanitaria, las proyecciones muestran que esta tendencia se mantendría. Los ciudadanos consideran fundamental su uso no únicamente por la necesidad de distanciamiento social, sino por las ventajas comparativas que reporta la bicicleta como medio de transporte sostenible. En ese sentido, resulta vital brindarle el soporte en infraestructura y servicios complementarios.

### 1.3.2.3 INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

#### 1. Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040 – PLANMET

El PLANMET fue aprobado el 14 de septiembre de 2022 por el Concejo Metropolitano de Lima. Constituye un instrumento de gestión de planificación urbana de la capital con una visión geopolítica a largo plazo. Cuenta con políticas y objetivos estratégicos para implementar la infraestructura y las condiciones que se requieren para tener una ciudad próspera, ordenada, segura y en armonía con el medio ambiente.

El documento fue elaborado por el Instituto Metropolitano de Planificación (IMP) en virtud a un convenio de cooperación Interinstitucional suscrito por la MML con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS), y pasó por un proceso de consulta pública, talleres de inducción, mesas técnicas, reuniones de trabajo, audiencias públicas, mesas de coordinación y mesas ciudadanas con los diferentes actores sociales de Lima Metropolitana.

El PLANMET tiene una perspectiva regional con un horizonte de planificación de 20 años y enfatiza toda la problemática físico-espacial, físico-ambiental, de gobernanza, y los aspectos socio – económicos que caracterizan a Lima. Se plantea un modelo de ciudad desconcentrado y policéntrico donde los servicios de salud y educación como hospitales y colegios no estén aislados, sino que estén ubicados de manera planificada, estratégicamente ubicados dentro del territorio<sup>18</sup>.

Cuenta con un programa de inversiones metropolitanas públicas y privadas, de corto, mediano y largo plazo que asciende a S/ 327, 865.5 millones. Contiene 471 proyectos que han sido identificados dentro de un proceso de planificación que tiene como finalidad mejorar la calidad de vida y competitividad de Lima, generando bienestar económico y social a la población. Del monto total de inversiones (S/ 327, 865.5 millones), el 14.8% (S/ 48, 545.4 millones) corresponde a proyectos de corto plazo y el 85.2% (S/ 279,320.1 millones) corresponde a proyectos de mediano y largo plazo. Dicho programa contiene proyectos enfocados en mejorar la movilidad urbana, entre ellos la creación de ciclovías y de un sistema de bicicletas públicas, entre otros<sup>19</sup>.

El Sistema de Movilidad y Transportes de Lima Metropolitana (SMT) definido en el PLANMET 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 consuman y menos costos ambientales provoquen. El SMT está conformado por componentes relacionados con los tres (03) objetivos estratégicos:

1. *(OE 9.1) “Implementar y consolidar un sistema integrado e intermodal de movilidad urbana e interurbana”, relacionado fundamentalmente con el componente Modos de Transporte (peatonales, ciclovías, transporte público masivo, taxis, moto taxis, transporte privado, transporte logístico, etc.).*

<sup>18</sup> Portal MML - Nota de Prensa de la MML – 05 de octubre de 2022.

<sup>19</sup> Portal MML- Nota de Prensa de la MML – 05 de octubre de 2022.

2. (OE 9.2) “Garantizar la seguridad de los usuarios de la red vial y reducir el impacto que los siniestros, emisiones y congestiones tienen sobre la vida humana y en la circulación de las mercancías”, relacionado fundamentalmente con el componente Planificación del Tránsito.
3. (OE 10.1) “Consolidar la estructura urbana metropolitana, su plena integración y articulación de la red vial para atender las demandas urbanas”, relacionado fundamentalmente con el componente Infraestructuras que sirven de soporte para el funcionamiento del sistema.<sup>20</sup>

En el PLANMET, a partir de la propuesta de las Ciclovías de Integración, se ha propuesto la implementación de un total de cincuenta y seis (56) ciclo parqueaderos para bicicletas integradas a las estaciones de Metro, Metropolitano, Corredores Complementarios y rutas convencionales. Estos cicloparqueaderos estarán integrados a la red de ciclovías metropolitana.

Del mismo modo, el PLANMET plantea implementar un sistema de bicicletas públicas para el área metropolitana, al cual se deberían integrar los municipios distritales que cuentan con el servicio de préstamo de bicicletas como son San Borja, Surco, Miraflores, entre otros. Para ello se debe desarrollar, en conjunto, lineamientos y condiciones para que cualquier ciudadano, y no necesariamente que viva en el distrito de origen, pueda acceder al préstamo de una bicicleta y que esta a su vez pueda ser dejada en el distrito de destino.

En ese sentido, se propone un sistema compuesto por estaciones o puntos de conexión, el conjunto de las bicicletas y la gestión del sistema. Se señala que, en una primera fase, el sistema abarcaría vías de función metropolitana localizadas en 15 distritos de Lima Metropolitana, además del Cercado de Lima: Rímac, Breña, Jesús María, Lince, Pueblo Libre, Magdalena del Mar, La Victoria, San Luis, San Borja, San Isidro, Surquillo, Surco, Miraflores, Barranco y La Molina. El sistema debe permitir la intermodalidad e interconexión con sistemas masivos de transporte público, garantizar el servicio en óptimas condiciones de calidad, el incremento progresivo del alcance del sistema, así como posibilitar la sostenibilidad del sistema de forma posterior al término de la concesión.

## 2. Plan Maestro de Ciclovías para Lima y Callao 2005-2025

Aprobado mediante Acuerdo de Concejo Municipal N° 067-2007-MML, cuenta con informe favorable de la Municipalidad del Callao. La propuesta del plan incluía una red de 360 km, cubriendo toda la región metropolitana de Lima y Callao, con 300 km nuevos de ciclovías, que se sumaban a los 60 km ya existentes en 2005 cuando se formuló el plan. A finales de 2019, se estimó un avance del 33.6% sobre la red total propuesta de 360 km.

## 3. Actualización del Plan Maestro de Ciclovías de Lima y Callao

El documento presentado por el Banco Mundial (BM) sintetiza su apoyo para la actualización del Plan de Infraestructura Ciclovitaria para Lima y Callao. De aprobarse dicho plan, complementaría tanto al Plan Urbano Metropolitano 2040, como al Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao y al Plan de Movilidad Urbana de Lima y Callao (ambos en elaboración a cargo de la ATU).

Estos instrumentos de gestión influirán en dos aspectos claves en cualquier política pública de transporte urbano: (i) la redistribución y uso del espacio público (la calle y su función de

<sup>20</sup> PLANMET 2040 - <https://www.imp.gob.pe/plan-met-2040-2/>

movilidad), y (ii) la progresividad y equidad de la inversión pública en los diferentes modos de un transporte multimodal.

Dentro de la propuesta del Plan de Infraestructura Ciclovitaria para Lima y Callao se contempla la necesidad de revisar y actualizar la Ordenanza N° 341, que aprueba el Sistema Vial Metropolitano de Lima, con la finalidad de generalizar una reorganización del sistema y su jerarquía vial, incluyendo la planificación de redes de movilidad sostenible con una red ciclovitaria, y a la bicicleta como parte estructuradora del sistema de movilidad urbana. Asimismo, el resultado final de su actualización arroja que la red completa debe contar con 1,383 km de ciclovías, de las cuales: 210.8 km son existentes y 1,172 km son nuevos. Para su ejecución, el BM ha propuesto 03 escenarios (a corto, mediano y largo plazo). El costo de implementación de la red ciclovitaria propuesta, está en un rango de entre S/ 806 millones y S/ 1,666 millones, equivalente a S/ 687.000 y S/ 1.4 millones por kilómetro.

De esta manera, la propuesta del Plan de Infraestructura Ciclovitaria para Lima y Callao estima que a largo plazo se deben integrar las ciclovías actuales (210.8 km), para conformar una red a la cual se adicionan 1,172 km. Ello implica diferentes escenarios de implementación, en subsecuentes administraciones gubernamentales, lo que requiere el despliegue de una gestión eficiente que permita la continuidad en la ejecución de todas las vías.

En atención a lo anterior, el PLANMET plantea gestionar una red de ciclovías para brindar acceso al transporte público masivo a través de la bicicleta, que han denominado como "Ciclovías de Integración", cuya composición es la siguiente:

CICLOVÍAS	LONGITUD
Ciclovías Existentes	292 km
Ciclovías Proyectadas (STNM-GMU-MML)	199 km
Ciclovías de Integración	271 km
Total	762 km

De acuerdo con el Plan de Infraestructura Ciclovitaria para Lima y Callao 2020, la integración de la bicicleta con el transporte público lograría ampliar la cobertura de servicio del transporte público de 500 metros a 3 kilómetros (desde lo que una persona está dispuesta a caminar a lo que se recorre fácilmente en bicicleta). Y estima que el 15% de los viajes a pie menores a 3 km migrarían a viajes en bicicleta a partir de la integración modal; y el 25% de los viajes en taxi menores a 6 km también lo harían. En términos de demanda el BM estimó que, al 2030, la participación de la bicicleta tenga una meta del 5% del total de viajes realizados en Lima Metropolitana; proyección que se condice con los datos obtenidos en el Informe Urbano de Percepción Ciudadana (2021).

#### 4. Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado de Lima y Callao

Mediante Resolución Ministerial N° 0694-2020/MTC01.02 el MTC aprobó la Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado de Lima y Callao<sup>21</sup>. Esta guía orienta a los gobiernos locales en la implementación de redes de ciclovías, de manera que sus intervenciones cuenten con criterios unificados que faciliten y sobre todo orienten a los ciclistas en sus rutas de transporte.

<sup>21</sup> Elaborado por el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD, en coordinación la cooperación alemana para el desarrollo, implementada por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, a través del Proyecto de Apoyo a la NAMA de Transporte Urbano Sostenible – TRANSPerú y con el Ministerio del Ambiente.



**1.3.2.4 GOBERNANZA: ACTORES INVOLUCRADOS Y SUS FUNCIONES**

Orden de gobierno	Órgano / Gerencia	Funciones
Nacional	MTC, a través del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (Promovilidad)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuir a mejorar las capacidades institucionales y técnicas de los gobiernos locales para el desarrollo y gestión del transporte urbano de su competencia, mediante la formación de capital humano en las correspondientes municipalidades.</li> <li>Apoyar en el planeamiento, la formulación de estudios y expedientes técnicos de inversiones y acciones en transporte y tránsito urbano.</li> <li>Impulsar la ejecución de acciones e inversiones que resulten del planeamiento del transporte urbano en los gobiernos locales a través de su gestión y cofinanciamiento, en el marco de la capacidad presupuestal.</li> </ul>
	ATU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aprobar el Plan de Movilidad Urbana para las provincias de Lima y Callao, el cual debe considerar la integración multimodal de medios de transporte motorizados y no motorizados, así como los planes de desarrollo urbano vigentes en su ámbito.</li> <li>Desarrollar y aplicar políticas para promover, fomentar y priorizar la movilidad sostenible con medios de transporte intermodal, accesibles, seguros, ambientalmente limpios y de amplia cobertura.</li> </ul>
Local	MML	<p>La MML tiene un régimen especial que le otorga definidas competencias y funciones específicas. Posee un carácter local, cuando se trata del Cercado de Lima; metropolitano cuando incluyen los 43 distritos de Lima Metropolitana; y, de gobierno regional en la Provincia de Lima.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Organizar, dirigir, orientar, promover, conducir y evaluar en forma integral y sistémica el proceso de planificación del desarrollo de mediano y largo plazo de Lima Metropolitana, tanto desde la perspectiva Regional como Local, enmarcada en el ámbito Nacional.</li> <li>Formular, evaluar, ejecutar, conducir y supervisar los procesos de regulación de la movilidad urbana, de tránsito, transporte de carga, vehículos menores y uso especial de las vías y otras infraestructuras que permitan el desarrollo de la movilidad en el ámbito de la provincia de Lima, dentro del marco de los dispositivos legales aplicables.</li> <li>Dirigir, coordinar, promover, gestionar, monitorear y evaluar la movilidad peatonal, el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, priorizando su uso en ciclovías, así como el uso de los vehículos menores no motorizados.</li> </ul>
	Municipalidades Distritales	Ejecutar e implementar los mecanismos destinados a planificar la movilidad urbana distrital, en coordinación con la MML.

**1.3.2.5 MARCO LEGAL DE PROMOCIÓN DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE**

En el año 2010 se emite la Ley N° 29593, que declaró de interés nacional el uso de la bicicleta y promoción su utilización como medio de transporte sostenible, la cual establece que el Estado, en todos sus niveles de gobierno, provee las condiciones de seguridad vial y ciudadana para el uso de la bicicleta, promueve también la construcción de infraestructura que facilite el uso y estacionamiento de la bicicleta, entre otros.

En el 2019, con el marco legal establecido por Ley N° 30936, que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, y su reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, se establece la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura vial pública para facilitar el uso de la bicicleta de interés nacional y necesidad pública. Con ello, se autoriza a los gobiernos locales a utilizar, previa evaluación técnica, legal y económica, el mecanismo obras por impuestos, con la finalidad de la adecuación de la infraestructura urbana y de transporte existente y en construcción de ciclovías; y, se encarga a los gobiernos locales a implementar sistemas de bicicletas públicas con sus recursos disponibles.

A nivel metropolitano, la MML aprobó la Ordenanza N° 612, que promueve el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, que declara de interés y necesidad pública en la provincia de Lima el transporte no motorizado, especialmente el uso de bicicletas, como medio alternativo de transporte económico, ecológico y saludable; así como, la Ordenanza N° 1851, para la promoción de movilidad sostenible y eficiente a través de la recuperación y uso de espacios públicos para el transporte no motorizado en bicicleta en la provincia de Lima Metropolitana y la permanencia del Programa de Ciclovías Recreativas de Lima, que regula la movilidad a través de vehículos menores no motorizados entre otras disposiciones.

Firma digital


 Firmado digitalmente por LAURA RIOS Christian Alberto FAU  
 20131380951 hard  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 20.01.2023 17:13:17 -05:00

 Firmado digitalmente por VILLEGAS VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
 20131380951 soft  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 06.02.2023 19:45:20 -05:00

Firma digital


 Firmado digitalmente por MARTINEZ RAMIREZ Rensu Alejandro FAU 20131380951 soft  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 17.02.2023 11:27:31 -05:00

### 1.3.2.6 RETOS DE LA CIUDAD A CORTO Y MEDIANO PLAZO: SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS EN LIMA METROPOLITANA

*La movilidad urbana peatonal y ciclista representa múltiples beneficios, tanto para la población, como para la ciudad. Diversas investigaciones sobre el desplazamiento en bicicleta indican que es uno de los sistemas de movilidad más eficiente en términos de energía consumida por recorrido, cuando la infraestructura está adecuadamente planeada para ello. En recorridos urbanos con pendientes menores a 5% y distancias menores a 5 km, su velocidad es muy similar a la del automóvil, en condiciones óptimas. Esto es debido a que no es afectado por el tráfico o la falta de estacionamiento. De manera general, la bicicleta lleva a su usuario del origen al destino sin intermediarios, solo ocupando el 10% del espacio que usa el automóvil<sup>22</sup>.*

La ciudad requiere una movilidad urbana adecuada, segura y sobre todo eficiente; para ello es fundamental diseñar alternativas de solución ventajosas y atractivas para los ciudadanos, con la finalidad de motivar cambios estructurales en sus hábitos de transporte, teniendo como prioridad la integración de todos los sectores de la ciudad, especialmente de aquellos menos favorecidos cuyo acceso a servicios se ve dificultado por su localización. Dichas alternativas deberán fomentar su interconexión con el sistema de transporte público, a través de una red integrada.

La intervención necesaria para lograr una movilidad urbana sostenible involucra diversos aspectos. Uno de ellos, el impulso a corto plazo y a gran escala del transporte no motorizado (ciclistas, peatones y personas con movilidad reducida), lo cual supone la gestión y planificación de una red ciclovial, seguida de su diseño, construcción y mantenimiento. Su diseño implica la necesidad de insertar la red en el sistema de transporte público, fomentando la intermodalidad, e insertar proyectos complementarios y de tecnología avanzada que permita optimizar la red.

Para lograrlo, la MML viene desplegando proyectos de inversión pública que cerrarán las brechas de infraestructura ciclovial, actualmente estimada en 1,383 km (que incluyen las existentes). Estas medidas permitirán a corto, mediano y largo plazo establecer una red de ciclovías en Lima Metropolitana. Al corto plazo (2022), se ha proyectado integrar 374 km de ciclovías, sumado a esfuerzos de promoción del uso de la bicicleta como medio sostenible de transporte<sup>23</sup>.

Como complemento, la Gerencia de Movilidad Urbana, a través de la Subgerencia de Transporte No Motorizado, considera importante contar con un sistema de bicicletas públicas en Lima Metropolitana, en atención a la Ley N° 30936 y su Reglamento, que dispone que las Municipalidades Provinciales y Distritales incentiven el uso de la bicicleta a través de la promoción e implementación del sistema de bicicletas públicas en sus jurisdicciones, mediante mecanismos de inversión pública y privada previstos en la normativa correspondiente, siempre que se priorice la intermodalidad de los sistemas de bicicletas públicas a los sistemas de transporte masivo; lo cual ha sido planificado en el PLANMET 2040. Cabe precisar que, el Sistema de Bicicletas Públicas en Lima Metropolitana forma parte del **Programa de Inversiones Prioritarias** de dicho documento, específicamente en el EJE ESTRATÉGICO 3. Metrópoli Interconectada, y alineada al objetivo estratégico denominado “Implementar y consolidar un sistema integrado e intermodal de movilidad urbana e interurbana”, así también al objetivo estratégico específico denominado “Desarrollar la infraestructura ciclovial y peatonal, promoviendo su integración con la red metropolitana de transporte”.

<sup>22</sup> Tomado de: Libro: “Movilidad urbana no motorizada como medio de acceso a unidades económicas urbanas” de Israel Gutierrez Alonso - 2017.

<sup>23</sup> Según lo señalado por la Subgerencia de Transporte No Motorizado de la MML.

### 1.3.3 MOVILIDAD URBANA EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LIMA

Actualmente, el CHL atraviesa serios problemas de congestión vehicular perjudicando su imagen. A ello se suma la pérdida y subutilización de espacios públicos por estacionamientos para vehículos debido a la demanda y la limitada conectividad de los modos de desplazamiento, obligando a los ciudadanos a movilizarse con vehículos privados, taxis y colectivos.

#### PLAN MAESTRO DEL CHL CON VISIÓN AL 2035

Mediante Ordenanza N° 2194 de fecha 05 de diciembre de 2019, se aprobó el Plan Maestro del CHL y sus anexos, el cual es un instrumento técnico y normativo que orienta el futuro de esta importante parte de la ciudad buscando su recuperación integral. A partir de este se orienta la gestión, los usos del suelo, las acciones, intervenciones, el control, los programas, los proyectos, las intervenciones públicas y privadas en el ámbito territorial del CHL, facilitando el tratamiento urbanístico integral especial. El Plan Maestro del CHL propone mejoras en cuanto a movilidad urbana sostenible con el fin de re-articular las zonas segmentadas debido a la creación de infraestructura vial, y también generar y asegurar la conectividad del CHL con el resto de la ciudad. Todo esto mediante la revitalización de espacios públicos, reordenamiento de los desplazamientos motorizados y no motorizados locales, gestión de los estacionamientos y mejora de la movilidad urbana, siguiendo la línea de preservación de los valores del CHL.

Se proponen acciones para la reorganización del transporte público, eliminar el tráfico de paso, el número y la velocidad de los vehículos y la redistribución del espacio vial para incrementar los desplazamientos no motorizados para, de esta manera, mejorar las condiciones de habitabilidad, la reducción de la contaminación ambiental y afectación al patrimonio. Para esto, el plan propone una serie de lineamientos a tomar en cuenta para todas las intervenciones de mejora que se realicen, a fin de conservar y recuperar los valores del CHL; así también propone estrategias: tres principales y dos complementarias, las cuales incluyen acciones mediante las que se podrá concretar el objetivo relacionado a movilidad urbana en el CHL.

Las estrategias, las acciones principales y complementarias, así como los proyectos para la reorganización de los modos de desplazamiento en el CHL están orientados a desincentivar el uso de vehículos privados y promover los desplazamientos no motorizados y del transporte público, para mejorar la accesibilidad de los ciudadanos hacia el CHL.

**Tabla 3: Estrategias y acciones del Plan Maestro del CHL para Movilidad Urbana.**

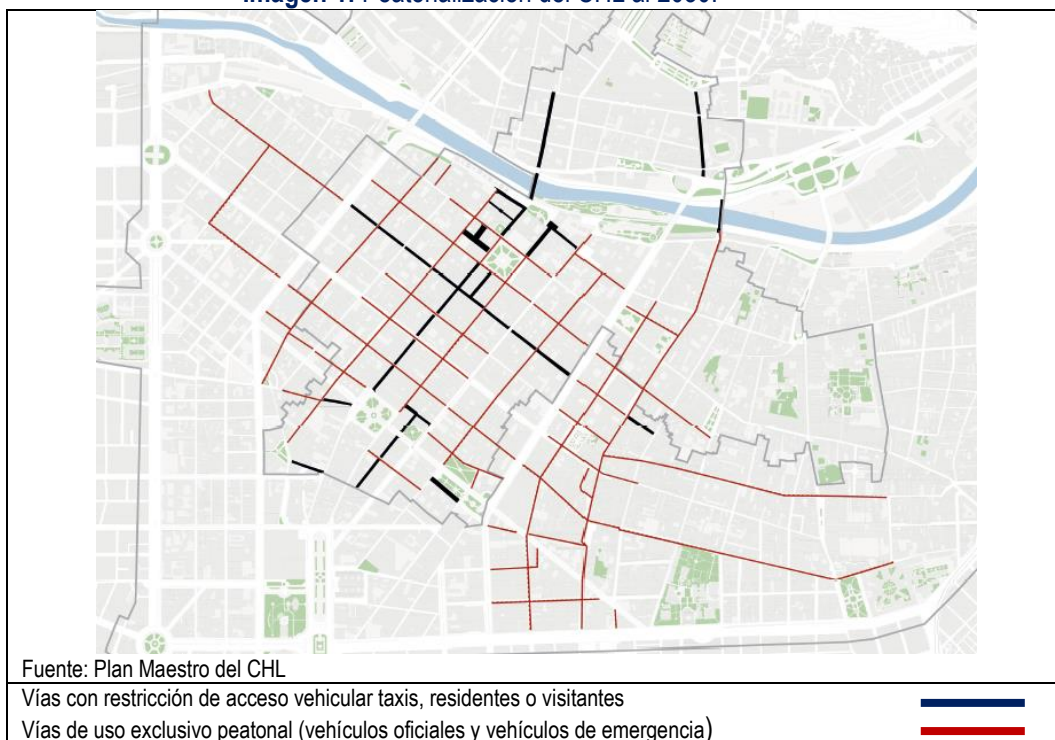
ESTRATEGIAS	n.º	ACCIÓN
1. REARTICULACIÓN DEL CHL	1	Definición del rol del CHL
	2	Nuevos niveles de conectividad
2. REGULAR LA ACCESIBILIDAD AL CHL	1	Restricción vehicular al CHL
	2	Definición de los accesos al CHL
	3	Transporte de Mercancías / Carga y Descarga regulado
3. MEJORAR EL DESPLAZAMIENTO NO MOTORIZADO	1	Fortalecer la red peatonal existente y recuperar la vocación peatonal del CHL
	2	Creación de itinerarios peatonales
	3	Implementación de ciclovías y ciclo rutas locales
ESTRATEGIAS COMPLEMENTARIAS	n.º	ACCIÓN
1. MEJORAR EL DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO	1	Jerarquización de vías
	2	Potenciar la intermodalidad
	3	Promover estacionamientos
2. REVALORIZAR EL USO ESTANCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO	1	Repotencia las centralidades locales
	2	Recuperar espacios públicos

Fuente: Plan Maestro del CHL

### 1.3.3.1 PEATONALIZACIÓN DEL CHL

Una de las acciones que devienen de la estrategia principal “Mejorar el Desplazamiento No Motorizado” es la Acción N° 1, denominada FORTALECER LA RED PEATONAL EXISTENTE Y RECUPERAR LA VOCACIÓN PEATONAL DEL CHL, que se concretará mediante el proyecto de “Peatonalización del Centro Histórico”. Con la peatonalización mejorarán las actuales condiciones urbanas y de habitabilidad, lo cual limitará el acceso vehicular dentro del área patrimonial y promoverá el uso de los sistemas públicos de transporte. El cronograma propuesto para la peatonalización es progresivo, inició el 2019 y se espera concluya el 2030. Las vías para peatonalizar serán de tres tipos: a) vías con restricción de acceso vehicular (taxis, residentes o visitantes); b) de uso compartido (bus turístico, bus eléctrico o tranvía) y c) de uso exclusivo peatonal (vehículos oficiales y vehículos de emergencia).

Imagen 1: Peatonalización del CHL al 2030.



### 1.3.3.2 ESTACIONAMIENTOS EN EL CHL

La peatonalización será complementada por la estrategia de mejoramiento del desplazamiento motorizado, que a su vez incluye la localización estratégica de estacionamientos, los cuales permitirán captar la demanda a ser generada por el retiro de gran parte de las playas de estacionamientos (fundamentalmente aquellas informales), con ello se descongestionará el CHL y se fomentará el uso del sistema de transporte público y de la bicicleta.

Debido a la intensa actividad comercial e institucional desarrollada en el Cercado de Lima, la afluencia vehicular y la necesidad de espacios de estacionamiento ha incrementado ostensiblemente, ello ha generado una serie de problemas e impactos en el tejido urbano del CHL conformado por vías, espacios públicos e inmuebles.

El resultado del estudio del impacto de las intervenciones en el CHL revela que, de los inmuebles analizados en el núcleo fundacional, el 48.0% de la construcción (sobre el 33.0% de área construible) tuvieron intervenciones con impacto positivo y el resto de las intervenciones tuvieron un impacto negativo: (i) el 23.3% impactos menores; (ii) el 22.5% impactos recuperables; y, (iii)



el 6.2% impactos irre recuperables. Los valores arquitectónicos perdidos correspondían a casonas monumentales demolidas, total o parcialmente, y que hoy permanecen como locales tipo galerías o feriales, playas de estacionamiento o callejones.

Muchas casonas demolidas actualmente son lotes sobre los cuales funcionan playas de estacionamiento, las cuales son altamente demandadas debido a los usos comerciales e institucionales en el CHL; ello se ha convertido en un incentivo negativo para propietarios de casonas, quienes se ven tentados de no invertir en el mantenimiento de sus bienes (e incluso fomentar su deterioro) para luego convertirse en playas de estacionamiento, degradando la imagen urbana.

### INFORMACIÓN GENERAL:

En el Cercado de Lima existen 9,989 plazas autorizadas de estacionamientos, distribuidas en 200 playas autorizadas que suman en total 290,937 m<sup>2</sup> de área bruta.

**Tabla 4:** Cuadro resumen locales autorizados para ofrecer espacios de estacionamiento.

Cantidad de Locales Autorizados	Área Promedio por Plaza en m <sup>2</sup>	Cantidad de m <sup>2</sup> autorizados	Plazas autorizadas	Número de vías que figura en la autorización	Promedio Plazas por Local Autorizado
200	29	290,937	9,989	60	50

Fuente: EPI Consultores, Análisis preliminar de demanda de vehículos "Estacionamiento subterráneo en los bordes del Centro Histórico de Lima"

En promedio, el tiempo que permanece un vehículo en una playa de estacionamiento es de 65 minutos. Asimismo, el 78% de los vehículos que utilizan los estacionamientos son autos o camionetas privadas. Las tarifas por el uso de estacionamiento varían en función a la ubicación, al tipo de estacionamiento y al tipo de vehículo; en promedio la tarifa oscila entre S/ 3.00 a S/ 4.00 la hora para vehículos menores, y entre S/ 5.00 a S/ 25.00 para unidades de mayor tamaño.

**Imagen 2:** Playas de Estacionamiento Autorizadas en el Cercado de Lima.



Fuente: EPI Consultores, Análisis preliminar de demanda de vehículos "Estacionamiento subterráneo en los bordes del Centro Histórico de Lima" - 2021

### 1.3.3.3 RETOS DE LA CIUDAD A CORTO Y MEDIANO PLAZO: ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS EN EL CHL

El Plan Maestro del CHL plantea el desarrollo de estacionamientos subterráneos en los bordes del CHL, como parte del proceso de peatonalización de las calles de este espacio de la ciudad.

Firma digital

Firma digital

Para tal efecto, se identificaron los siguientes puntos potenciales para el desarrollo de los proyectos de gestión y explotación de estacionamiento subterráneos:

**Imagen 3: Estacionamientos Subterráneos.**



**ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS**

- 1- Plazoleta de la Integración
- 2- Plaza de la Cultura
- 3- Plaza de la Democracia
- 4- Parque Alameda Las Malvinas
- 5- Alameda Chabuca Granda

Fuente: Plan Maestro del CH - 2019

Al respecto, se ha elaborado un análisis preliminar de demanda de estacionamientos en las plazas consideradas como espacios potenciales, cuyos resultados han evidenciado lo siguiente:

1. La oferta estimada para la implementación de plazas de estacionamientos subterráneos señala los siguientes resultados:

**Tabla 5: Capacidad de potenciales plazas de estacionamiento.**

n.º	Ubicación	Área en m <sup>2</sup>	Nº de Plazas	Nº de Plazas en 3 niveles
1	Plazoleta de la Integración	2,300	78	234
2	Plaza de la Cultura	7,600	258	774
3	Plaza de la Democracia	4,000	135	405
4	Parque Alameda Las Malvinas	11,300	383	1,149
5	Alameda Chabuca Granda	14,000	475	1,425
<b>Total</b>		<b>39,200</b>	<b>1,329</b>	<b>3,987</b>

1. 23.43 m<sup>2</sup> por plaza de estacionamiento  
2. Tres subniveles para cada ubicación

Fuente: EPI Consultores, Análisis preliminar de demanda de vehículos "Estacionamiento subterráneo en los bordes del Centro Histórico de Lima" - 2021

2. El número de vehículos que serían atraídos a cada una de las potenciales plazas de estacionamiento subterráneos propuestas por la MML, en función al avance de la peatonalización, cuya finalización se estima será el 2030, será conforme al siguiente detalle:

**Tabla 6: Cuadro resumen locales autorizados para ofrecer espacios de estacionamiento.**

n.º	Ubicación	Área en m <sup>2</sup>	Viajes Día / Anual Promedio Laboral					
			2021	2025	2030	Viajes atraídos	Viajes producidos	Viajes generados
1	Plazoleta de la Integración	2,300	996	363	-	1,358	1,358	2,717
2	Plaza de la Cultura	7,600	-	2,702	1,301	4,003	4,003	8,006
3	Plaza de la Democracia	4,000	-	2,141	558	2,698	2,698	5,397
4	Parque Alameda Las Malvinas	11,300	-	-	5,222	5,222	5,222	10,445
5	Alameda Chabuca Granda	14,000	1,801	2,894	776	5,470	5,470	10,940
<b>Total día</b>		<b>39,200</b>	<b>2,797</b>	<b>8,099</b>	<b>7,856</b>	<b>18,752</b>	<b>18,752</b>	<b>37,504</b>
<b>Total anual</b>			<b>997,061</b>	<b>2'867,459</b>	<b>2'800,974</b>	<b>6'685,495</b>	<b>6'685,495</b>	<b>13'970,990</b>

Fuente: EPI Consultores, Análisis preliminar de demanda de vehículos "Estacionamiento subterráneo en los bordes del Centro Histórico de Lima" - 2021

Firma digital

Firma digital

**1.3.3.3.1 DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO DE ESTACIONAMIENTOS<sup>24</sup>**

El mercado de servicios de estacionamientos básicamente consiste en la prestación de los servicios de calidad de estacionamientos accesibles y seguros, para el aparcamiento de autos privados y/o de uso oficial, por minutos, horas, día, y/o suscripciones periódicas de abonados. En algunos casos se incluye la posibilidad de brindar servicios conexos, tales como limpieza y/o lavado de autos, alquileres de espacios para el establecimiento de máquinas expendedoras, y publicidad de afiches en las instalaciones. Todo ello en un contexto de elevado déficit de prestaciones de servicios de aparcamiento formal y de calidad en el Cercado de Lima, proveniente del sector privado y/o municipal. Pues tampoco existe un sistema de cobranza por el estacionamiento vehicular en la vía pública para los automóviles privados.

Entre los factores que explicarían el déficit actual de estacionamientos en el Cercado de Lima están los elevados costos de inversión inicial que requiere su implementación (costos hundidos). Asimismo, el dinamismo del sector construcción que en los últimos años ha estado enfocado en el sector residencial, y no ha guiado a los inversionistas hacia la industria del servicio de estacionamientos. Sin duda alguna, también influyen aspectos institucionales tales como la peatonalización adoptada por la MML, la prohibición del estacionamiento en las vías públicas y la informalidad que resta competitividad a las inversiones en este sector. Entonces al caótico problema del tráfico de automóviles se suma la ausencia de estacionamientos formales; por lo que sin duda alguna se trata de un negocio prometedor que asegura la recuperación de las elevadas inversiones iniciales y un retorno adecuado a los inversionistas.

El mercado objetivo de este negocio serán los usuarios de vehículos automotor privado, que necesitan movilizarse hacia el CHL, no solo por motivos laborales (lunes a viernes), sino también de visitas turísticas (fines de semana y feriados). Cabe precisar que las instituciones más emblemáticas de nuestro país se encuentran precisamente en este espacio de la ciudad, o muy cerca, tales como Palacio de Gobierno, Plaza Mayor de Lima, Congreso de la República, Poder Judicial, Ministerio Público, Palacio Municipal de Lima, Ministerio de Economía y Finanzas, museos, el histórico Jirón de la Unión, entre otros.

Cabe precisar que de acuerdo con diversos estudios<sup>25</sup> (Mapcity, 2020) las tarifas de estacionamientos más altas se ubican en los distritos de San Isidro, Surco, La Molina y Barranco, la tarifa máxima puede variar entre S/ 10.00 y S/ 15.00; especialmente en el primer distrito, dado su importancia como centro financiero de nuestra capital, asimismo, de acuerdo con el precio de m<sup>2</sup> en cada distrito. Los negocios de estacionamientos han desarrollado diversas estrategias para captar clientes, tales como descuentos para abonados, y servicios conexos como lavado y/o aseo de autos. Por su parte, los servicios de estacionamientos más baratos se ubican precisamente en el Cercado de Lima (incluido el CHL), acompañados de una elevada informalidad e improvisación de la prestación de dichos servicios.

**Tabla 7: Benchmarking de Tarifas**

Distritos	Cadena	Tarifa hora S/	Tarifa Minuto S/
La Molina	Los Portales	15.00	0.25
Miraflores	Los Portales	15.00	0.25
San Borja	Los Portales	15.00	0.25
San Isidro	Los Portales	15.00	0.25
Surco	Los Portales	15.00	0.25
Barranco	Los Portales	12.00	0.20
La Molina	Central Parking	10.00	0.17

<sup>24</sup> De acuerdo al estudio preliminar denominado “Consultoría en temas económico-financieros para la evaluación económico-financiera del proyecto denominado: Estacionamientos Subterráneos en los Bordes del Centro Histórico de Lima” – 2021.

<sup>25</sup> Tesis: FAST APARK, de Alarcón, Del Rosario, Kabayama, Neira y Ramírez – 2020.

Lima	Central Parking	10.00	0.17
Miraflores	Central Parking	10.00	0.17
San Isidro	Central Parking	10.00	0.17
Surco	Central Parking	10.00	0.17

Fuente: Mapcity - 2020.

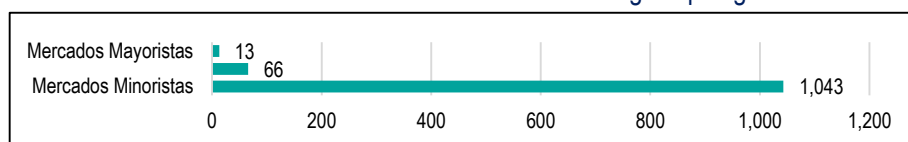
## 1.4 DESARROLLO ECONÓMICO

### 1.4.1 MERCADOS DE ABASTOS Y COMERCIO LOCAL

#### 1.4.1.1 SITUACIÓN ACTUAL

De acuerdo con el Censo Nacional de Mercados de Abastos<sup>26</sup> en el Perú, en los últimos 20 años los mercados de abastos en el país han incrementado en 138.1%, al pasar de 1,097 en 1996 a 2,612 en el 2016. Este comportamiento está asociado principalmente a dos factores: migración del campo a la ciudad y origen de circuitos comerciales, entre los que incluye el mercado ambulatorio.

**Gráfico 4:** Mercados de abastos según tipología.



Fuente: INEI (2016). Censo Nacional de Mercados de Abasto - 2016.

En la provincia de Lima existen 1,122 mercados de abastos distribuidos en 42 distritos y son de tres tipos: mercados mayoristas (ventas al por mayor), mercados minoristas (ventas al por menor) y mercados mixtos (ventas al por mayor y menor). Uno de los principales operadores de mercados de abastos en la ciudad es EMMSA, que se encarga también de promover y participar en la construcción de nuevos mercados con la finalidad que se garantice el abastecimiento de productos alimenticios en general para la ciudad. EMMSA administra el GMLL, principal punto de comercialización de la zona Este de la ciudad.

**Tabla 8:** Mercados de abastos por distrito según tipología.

Provincia de Lima	Mercado Mayorista	Mercado Minorista	Mercado Mixto	Provincia de Lima	Mercado Mayorista	Mercado Minorista	Mercado Mixto
Ancón		8		Pachacámac		12	3
Ate	2	66	1	Pucusana		3	
Barranco		4	1	Pueblo Libre		11	
Breña		21	1	Puente Piedra		27	3
Carabaylo		24	1	Punta Hermosa		1	
Cercado de Lima		52	2	Punta Negra		1	
Chaclacayo		7		Rímac		25	2
Chorrillos		45	9	San Bartolo		1	
Cieneguilla		4		San Borja		8	1
Comas		44	3	San Isidro		1	
El Agustino		21		San Juan de Lurigancho	2	116	5
Independencia		20		San Juan de Miraflores	1	58	5
Jesús María	1	1		San Luis		15	
La Molina		8		San Martín de Porres	2	110	6
La Victoria	1	31	2	San Miguel		22	
Lince		11		Santa Anita	2	29	
Los Olivos		51	5	Santa Rosa		2	
Lurigancho		19		Santiago de Surco		32	2
Lurín		12	2	Surquillo		14	
Magdalena del Mar		8		San Isidro	1	46	4
Miraflores		3		San Juan de Lurigancho	1	49	8

Fuente: INEI (2016). Censo Nacional de Mercados de Abasto - 2016.

<sup>26</sup> Perú-Censo Nacional de Mercados de Abastos 2016.



## 1.4.2 GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA

El GMMML, principal mercado mayorista de Lima, está ubicado en el distrito de Santa Anita y es administrado por EMMSA, encargada de la administración, control, supervisión y dirección de los mercados públicos, mayoristas o minoristas, existentes en la ciudad. Asimismo, está encargado de promocionar y participar en la construcción de nuevos mercados con la finalidad que se garantice el abastecimiento de productos alimenticios en general para la ciudad. Del mismo modo, norma los regímenes internos de administración de cada uno de estos mercados, concede el uso de sus instalaciones y otorga los contratos de concesión respectivos, fija las obligaciones y derechos de los concesionarios, el régimen compensatorio por tales concesiones y demás asuntos conexos y/o afines con los entes enunciados.

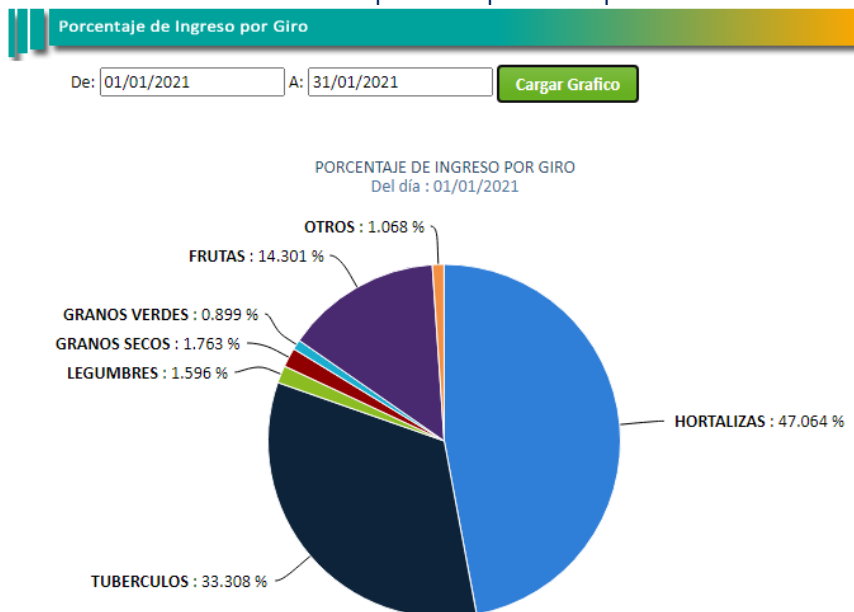
### 1.4.2.1 ASPECTOS GENERALES

El GMMML se encuentra ubicado en el Av. La Cultura N° 808 (altura km 3 y 4 de la Carretera Central), en el distrito de Santa Anita. Cuenta con un área de 816,884.57 m<sup>2</sup>, de acuerdo con la Partida N° 44922401 del Registro de Propiedad Inmueble de Lima. El GMMML cuenta con 16 pabellones destinados para la actividad comercial, distribuidos de la siguiente manera:

- Pabellones Tipo A: 6 pabellones (construido en 2016);
- Pabellones Tipo B: 3 pabellones (uno se encuentra en arbitraje y dos en proceso constructivo los cuales serán destinados para la comercialización del giro de frutas);
- Pabellones Tipo C: 4 pabellones (construido en 2011);
- Pabellones Tipo D: 3 pabellones (construidos en 2014, y se encuentran en arbitraje);
- Obras conexas: Edificio: Administración, bancos y comercio (construido en 2011).

Según el boletín informativo de EMMSA, el GMMML recibe diariamente un promedio de 7 mil toneladas de productos agrícolas que llegan de diferentes zonas del país, siendo las más representativas los giros de Hortalizas y Tubérculos con el 47% y 33% del total de los productos, respectivamente.

**Gráfico 5: Toneladas de productos percibidos por el GMMML al año.**



Fuente: EMMSA Serie histórica por volumen - 2021

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:15:49 -05:00

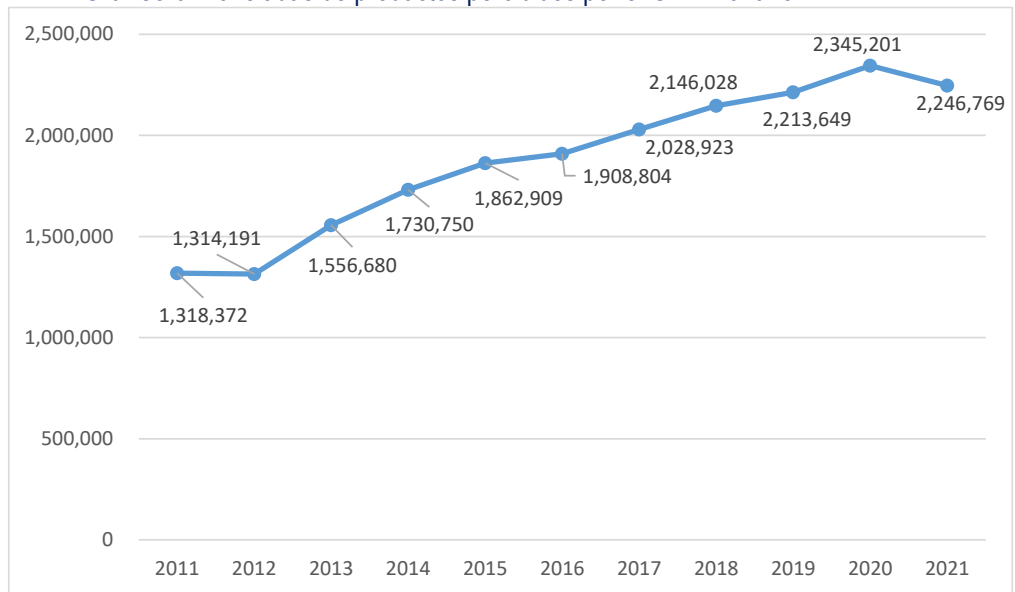


Firmado digitalmente por VILLEGAS VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 19:52:07 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por MARTINEZ RAMIREZ Renso Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:31:46 -05:00

**Gráfico 6: Toneladas de productos percibidos por el GMML al año**


Fuente: EMMSA Serie histórica por volumen - 2021

Dentro de los principales productos que se comercializan en el GMML, son las papas y las cebollas las que tienen mayor demanda por la ciudadanía, además de los limones y choclo, con una tendencia al alza en su consumo como se aprecia en la siguiente tabla:

**Tabla 9: Principales productos ofrecidos en el GMML en toneladas, 2015-2021.**

Producto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Papa	540,894	538,041	604,484	614,857	622,712	623,646	604,073
Cebolla	201,968	215,214	229,915	226,785	236,552	244,488	228,833
Limón	146,148	161,668	144,023	168,505	178,730	188,398	167,125
Choclo	105,599	105,466	113,064	132,672	132,268	144,305	155,695
Zanahoria	101,270	105,365	113,615	116,811	116,899	126,194	117,583
Tomate	82,508	80,420	82,867	86,921	94,629	93,841	87,905
Camote	70,629	73,076	74,118	83,227	87,702	94,248	90,800
Ají	71,066	72,315	72,585	73,319	77,130	75,999	77,944
Yuca	57,740	58,586	55,977	60,447	67,687	62,110	55,889
Arveja	51,309	45,820	49,632	43,968	52,557	61,574	50,664
Lechuga	46,932	43,796	43,662	47,719	46,824	42,746	47,450
Ajo	39,438	43,086	47,492	49,100	50,631	48,180	48,693
Maíz	38,701	34,785	37,502	38,966	37,682	35,308	29,405
Zapallo	35,544	36,658	34,616	38,931	38,151	48,266	43,776
Maracuyá	25,768	29,339	35,054	38,734	43,284	46,053	46,871

Fuente: EMMSA Serie histórica por volumen - 2022

El GMML efectúa informes de desempeño, y también ha desarrollado un compendio estadístico anual en los que registra el comportamiento de los procesos vinculados a los productos con mayor demanda. De acuerdo a dicho documento, el GMML es el principal centro de abastecimiento de Lima Metropolitana, al cual el año 2021 ingresaron un total de 2'446,769 toneladas de productos, lo cual significó un crecimiento del 4.3% respecto de los 2'345,201 toneladas ingresadas el 2020, como se muestra a continuación:

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:16:05 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por VILLEGAS VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 19:54:04 -05:00



Firmado digitalmente por MARTÍNEZ RAMÍREZ Rensó Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:32:21 -05:00

**Tabla 10: Volumen en toneladas ingresadas al GMML 2020-2021**

Mes	2020	2021	Variación porcentual
Total	2'354,528	2'446,769	4.3%
Enero	204,528	215,105	5.2%
Febrero	199,389	197,838	-0.8%
Marzo	214,854	218,539	1.7%
Abril	187,384	211,725	13.0%
Mayo	182,199	199,513	9.5%
Junio	172,945	188,636	9.1%
Julio	187,227	195,345	4.3%
Agosto	190,008	194,836	2.5%
Setiembre	185,739	195,707	4.8%
Octubre	206,853	207,456	0.3%
Noviembre	201,755	204,784	1.5%
Diciembre	212,320	218,285	2.8%

Fuente: EMMSA Censo Estadístico - 2021

De acuerdo con los productos clasificados por giro, se tiene que en el 2021 el mayor ingreso está representado por las hortalizas con 1'160,298 toneladas, que representa el 47.4% de los productos, seguido por los tubérculos con 856,947 toneladas, el cual representa el 35.0% de producto.

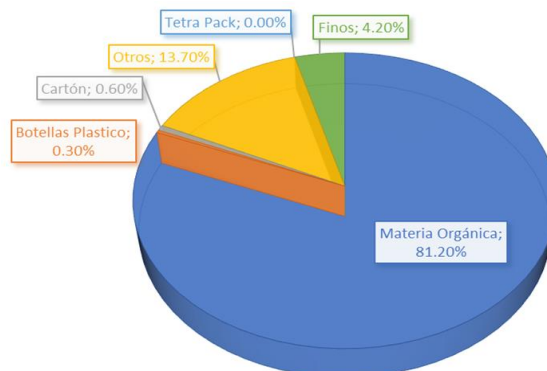
**Tabla 11: Productos ingresados al GMML, según giro 2020-2021**

Giros	2020	2021	Variación porcentual
Total	2'354,201	2'446,769	4.3%
Hortalizas	1'085,593	1'160,298	6.9%
Tubérculos	814,620	856,947	5.0%
Frutas	308,090	305,827	-0.7%
Legumbres	64,716	54,442	-15.9%
Granos Secos	37,453	36,597	-2.3%
Granos Verdes	21,737	21,512	-1.0%
Otros		11,146	9.1%

Fuente: EMMSA Censo Estadístico - 2021

#### 1.4.2.2 RESIDUOS ORGÁNICOS AL INTERIOR DEL GMML

Diariamente se producen entre 60 y 65 toneladas de residuos sólidos (85 en verano), haciendo un aproximado mensual de 1,700 toneladas de residuos, y un total anual de 20,000 toneladas. Del total, se estima que el residuo orgánico (re-aprovechable) fluctúa entre el 78% y 83%.

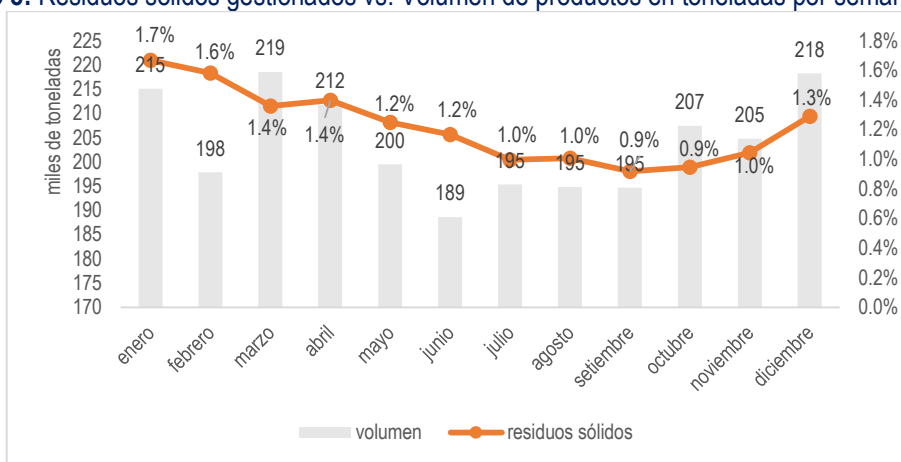
**Gráfico 7: Caracterización de los residuos sólidos del GMML.**


Fuente: EMMSA - 2021

**Tabla 12: Residuos sólidos en toneladas gestionados en el GMMML por año y mes.**

Mes	2020	2021	Variación porcentual
Total	29,799	29,950	0.5%
Enero	3,809	3,590	-5.8%
Febrero	3,885	3,130	-19.4%
Marzo	3,261	2,968	-9.0%
Abril	1,952	2,959	51.6%
Mayo	1,945	2,492	28.2%
Junio	1,736	2,200	26.7%
Julio	1,707	1,945	13.9%
Agosto	1,878	1,962	4.5%
Setiembre	1,994	1,786	-10.4%
Octubre	2,421	1,965	-18.8%
Noviembre	2,277	2,137	-6.2%
Diciembre	2,934	2,817	-4.0%

Fuente: EMMSA (2021). Compendio estadístico.

**Gráfico 8: Residuos sólidos gestionados vs. Volumen de productos en toneladas por semana – 2021.**


Fuente: EMMSA (2021). Compendio estadístico.

### 1.4.3 MERCADOS MAYORISTAS PESQUEROS DE LIMA Y CALLAO<sup>27</sup>

Según el artículo 38° del Decreto Supremo N° 040-2001-PE, se denominan mercados mayoristas pesqueros a las instalaciones especialmente diseñadas, construidas y operadas para realizar exclusivamente la recepción, acopio, almacenamiento, distribución y venta de productos hidrobiológicos de mayorista a minorista.

El abastecimiento a nivel mayorista de los recursos hidrobiológicos frescos se da a través de los dos principales terminales pesqueros en Lima Metropolitana: el mercado mayorista pesquero de Ventanilla y mercado mayorista pesquero de Villa María del Triunfo, ubicados en los distritos del mismo nombre al norte y sur de Lima Metropolitana, respectivamente.

*El mercado de Lima Metropolitana y Callao es abastecido con recursos hidrobiológicos provenientes de diversas caletas existentes al ser una zona costera, siendo transportado a través de camiones refrigerados o isotérmicos a los diversos mercados. La dificultad en la identificación del real origen (según puerto de captura, compra y/ o reventa) obedece no solo a la carencia de un registro nacional de estadística en los mercados mayoristas y garitas de control (como si existe en otros productos como los del sector agrícola) sino a la convivencia de empresas de transporte informales que abastecen a empresas que finalmente traen el producto al mercado limeño<sup>28</sup>.*

<sup>27</sup> Estudio preliminar de Mercado del Terminal Pesquero Del Gran Mercado Mayorista De Lima - 2022

<sup>28</sup> El mercado de productos pesqueros en la Región Metropolitana de Lima: EL mercado de pescado en grandes ciudades latinoamericanas - <https://www.infopesca.org/sites/default/files/complemento/publibreacceso/286/informe-lima.pdf> - Pág 25

Si bien, los puertos/caletas que operan en las zonas de Callao, Vegueta, Pucusana, Supe, Huacho/Carquín, Chancay son las que por ubicación deberían ser las principales abastecedoras de pescado fresco en Lima, es importante señalar (con base a la exploración de especies ofrecidas en los mercados de abasto), que el abastecimiento de pescado también es realizado desde zonas tan lejanas como Zorritos (Tumbes, región fronteriza con Ecuador), Ilo, Paíta, así como (aunque en volúmenes ínfimos) desde la Amazonía y zona central del país. La oferta ocasional usualmente no es reportada en los centros de control<sup>29</sup>.

**TABLA 13: Desembarque de Recursos Hidrobiológicos Marítimos y Continentales Según Utilización enero-junio 2021 (Miles de Toneladas)**

Utilización	2021		2022							Var. % Jun 2022/21	Var. % Ene-Jun 2022/21
	Jun	Ene-Jun	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Ene-Jun		
Total	845.1	3,837.9	289.5	146.8	137.6	138.0	1,159.9	1,031.3	2,903.2	22.0	-24.4
Consumo Humano Directo	126.2	868.4	178.4	105.3	100.6	111.9	90.5	102.1	688.7	-19.1	-20.7
Enlatado	4.7	88.2	21.5	14.5	12.7	11.4	9.1	9.3	78.6	97.0	-11.0
Congelado	81.7	493.9	113.0	48.9	42.8	53.0	41.2	53.8	352.6	-34.2	-28.6
Marítimo	80.8	486.5	111.7	47.3	41.1	51.8	39.8	52.6	344.2	-34.9	-29.2
Continental	1.0	7.4	1.3	1.6	1.6	1.1	1.5	1.2	8.4	28.4	13.2
Curado	6.9	47.5	3.9	4.6	5.6	5.4	4.4	3.8	27.8	-44.6	-41.6
Marítimo	6.6	46.0	3.1	3.8	4.8	4.7	3.8	3.2	23.4	-51.1	-49.1
Continental	0.3	1.5	0.9	0.8	0.8	0.7	0.6	0.6	4.4	100.0	186.2
Fresco	32.8	238.8	40.0	37.3	39.5	42.2	35.7	35.2	229.8	7.2	-3.8
Marítimo	26.5	209.3	35.1	32.5	34.6	37.2	30.5	29.8	199.6	12.3	-4.6
Continental	6.3	29.5	4.9	4.8	4.9	5.0	5.2	5.4	30.2	-14.4	2.4
Consumo Humano Indirecto	719.0	2,969.5	111.1	41.5	37.0	26.1	1,069.4	929.3	2,214.5	29.2	-25.4
Anchoveta	719.0	2,969.5	111.1	41.5	37.0	26.1	1,069.4	929.3	2,214.5	29.2	-25.4
Otras especies	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Nota: Cifras sujetas a reajuste  
Fuente: Estadística Pesquera Mensual

Fuente: Ministerio de Producción – OGEIEE – Oficina de Estudios Económicos - 2021

Cabe destacar que, el abastecimiento de pescado fresco es la actividad que más empleo genera en el sector pesquero si se toma en cuenta también el número de personas involucradas en el transporte y comercialización del pescado fresco. El segmento es vital para el segmento de la pesca artesanal (de más de 50 mil miembros según la Federación de Integración y Unificación de la Pesca Artesanal del Perú, FIUPAP). A nivel de especies destinadas para el consumo en estado fresco, destaca el Jurel, representando casi la tercera parte del total de pescados desembarcados, seguido del Bonito (15% del total) y Perico (13% del total)<sup>30</sup>.

Cabe destacar que, si bien el Jurel sería el principal recurso, sus niveles de captura se han venido reduciendo a comparación de principios de la década, al igual que otros pelágicos como la Caballa. La presencia de diversas especies en períodos recurrentes asociados al Evento del Niño cambia la estructura de la canasta de especies.

**TABLA 14: Desembarque de recursos hidrobiológicos para fresco, según especie: enero-junio 2022 (Toneladas)**

Puerto	Total	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Total	199,560	35,127	32,464	34,566	37,155	30,490	29,758
Anchoveta	34	10	7	7	3	2	4
Bonito	27,192	3,951	5,111	4,142	6,546	3,899	3,543
Caballa	23,302	3,910	3,779	4,483	3,705	4,296	3,130
Cachema	1,730	442	256	454	199	146	233

<sup>29</sup> Ídem – Pág 25

<sup>30</sup> Ídem – Pág. 25

Chiri	498	122	92	59	60	87	77
Choro	345	46	47	37	87	49	79
Conchas de abanico	175	23	53	22	38	16	24
Jurel	38,471	8,479	5,860	6,304	5,405	5,810	6,613
Langostino	1,597	233	252	288	239	294	291
Lisa	4,800	924	745	589	1,019	818	706
Lorna	424	99	61	64	3	119	78
Machete	498	72	39	74	62	99	151
Merluza	5,264	865	769	669	1,049	1,086	825
Pejerrey	1,007	111	163	128	139	170	297
Perico	7,989	3,198	2,851	1,470	439	13	18
Pota	20,293	3,679	3,534	3,253	3,480	3,065	3,283
Tollo	405	68	80	78	63	67	50
Volador	0	-	-	-	-	-	-
Mariscos y otros	1,976	305	346	287	340	274	424
Otros pescados	63,451	8,559	8,389	12,153	14,262	10,161	9,927

Nota: Cifras sujetas a reajuste  
Fuente: Estadística pesquera mensual

Fuente: Ministerio de Producción – OGEIEE – Oficina de Estudios Económicos

Los mercados mayoristas concentran cerca del 29% del total de desembarques a nivel nacional destinados especialmente para el consumo en estado fresco. Dada la ubicación geográfica polarizada de ambos mercados, cuentan con un público cautivo, principalmente los consumidores lo que la variable precio es detonante, toda vez que implica asumir gastos de transporte<sup>31</sup>.

Aunque aparentemente, Villa María del Triunfo y Ventanilla, parecerían mercados netamente mayoristas, en sus instalaciones también se da una continua pugna entre comerciantes mayoristas y minoristas, conviviendo con revendedores, y compradores (amas de casa, ambulantes, distribuidores, etc.), factores que inciden en las condiciones de insalubridad y seguridad del mismo<sup>32</sup>.

**Imagen 4: Zonas de Influencia de los principales mercados Mayoristas de Lima Metropolitana**



Fuente: INFOPECA (2010)

<sup>31</sup> El mercado de productos pesqueros en la Región Metropolitana de Lima: EL mercado de pescado en grandes ciudades latinoamericanas - <https://www.infopesca.org/sites/default/files/complemento/publilibreacceso/286/informe-lima.pdf> - Pág 27

<sup>32</sup> El mercado de productos pesqueros en la Región Metropolitana de Lima: EL mercado de pescado en grandes ciudades latinoamericanas - <https://www.infopesca.org/sites/default/files/complemento/publilibreacceso/286/informe-lima.pdf> - Pág 27



### Imagen 5 y 6: Terminal Pesquero de Ventanilla



Fuente: Agencia Peruana de Noticias - 2022



Fuente: El Comercio - 2022

### Imagen 7 y 8: Terminal Pesquero de Villa María del Triunfo



Fuente: El Popular - 2022



Fuente: La República - 2022

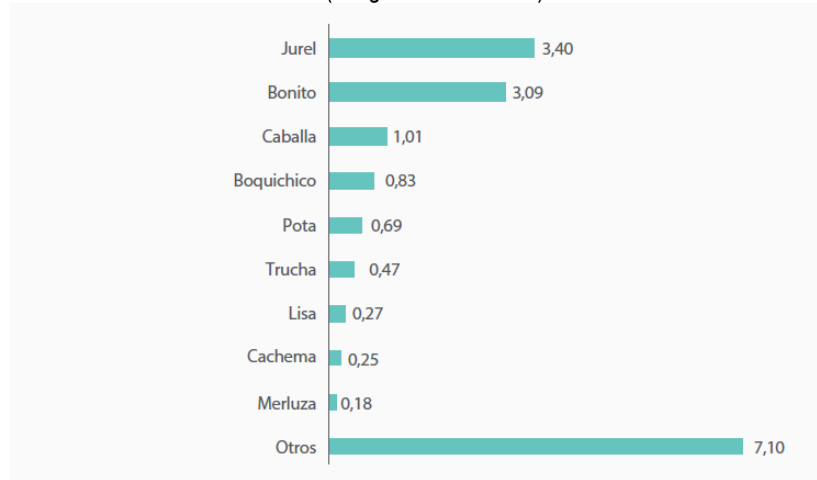
En términos genéricos, con base a la información recopilada del Ministerio de Producción, el Terminal de Ventanilla y Villa María, se puede afirmar lo siguiente:

- Ambos mercados mayoristas son de propiedad privada y son los abastecedores formales del mercado de Lima Metropolitana.
- De las 134<sup>33</sup> mil TM que los mercados mayoristas abastecen anualmente a la ciudad, alrededor del 85% del total de recursos comercializados en los terminales corresponde a productos frescos (equivalentes a 111 mil TM).
- Del total de volúmenes frescos comercializados, el 60% corresponde al terminal de Ventanilla, el 40% al terminal de Villa María del Triunfo.
- De las 134 mil TM que los mercados mayoristas abastecen anualmente a la ciudad 104 mil TM correspondieron a pescados y 27 mil TM a diversos mariscos.
- Según la ENAHO (2020), el consumo per cápita de pescado en el país fue de 17.28 kilogramos por habitante, resultando en una disminución de 0.70% con relación al año anterior. Asimismo, se puede observar que se aseguró el abastecimiento de los principales recursos hidrobiológicos para el consumo fresco. Entre ellos destaca, jurel como la especie de mayor preferencia en la canasta alimenticia de las familias peruanas, cuyo consumo ascendió a 3.40 kg por habitante. Seguido del consumo en fresco de bonito con 3.09 kg, especie también de alta demanda en la gastronomía nacional y de precio accesible. Además, destacan la alta demanda de las especies pertenecientes al ámbito continental como boquichico (0.83 kg) y trucha (0.47 kg).<sup>34</sup>

<sup>33</sup> Fuente: Reportes diarios del Mercado Mayorista Pesquero de Villa María del Triunfo y Ventanilla / Anuario Estadístico de Pesca y Acuicultura 2020

<sup>34</sup> El mercado de productos pesqueros en la Región Metropolitana de Lima: EL mercado de pescado en grandes ciudades latinoamericanas - <https://www.infopesca.org/sites/default/files/complemento/publibreacceso/286/informe-lima.pdf> - Pág 28

**Imagen 9:** Principales recursos pesqueros consumidos en el Perú, 2020  
(Kilogramos/habitante)



Fuente: ENAHO – INEI 2020 - Ministerio de Producción – OGEIIE – Oficina de Estudios Económicos

*Las ventas internas de productos hidrobiológicos en el año 2020 registraron un volumen total de 846,7 miles de TMB, que comparado con el 2019 presenta un incremento en 101,4 miles de TMB (13,6%), a pesar de los factores adversos en la oferta nacional por las restricciones sanitarias por el COVID-19<sup>35</sup>.*

*En el 2020, los productos hidrobiológicos para el consumo humano directo se comercializaron en el mercado interno en un volumen total de 751,7 miles de TMB, mostrando un incremento de 62,3 miles de TMB (9,0%) respecto al 2019, sustentado en el resultado positivo que presentaron todos los productos, donde en mayor proporción se incrementan los productos enlatados en 36,9 miles de TMB (61,0%) y congelados en 23,8 miles de TMB (17,6%); cabe precisar que, dicho comportamiento se dio pese a la menor producción debido a las restricciones por el estado de emergencia sanitaria, lo cual fue compensado por las importaciones que se incrementaron en 13,7 miles de TMB (43,3%) en enlatados, en 5,9 miles de TMB (8,9%) en congelados, en 17,0 miles de TMB (54,6%) en estado fresco<sup>36</sup>.*

*Observando que, del total de las ventas internas el 88,8% fue para el consumo humano directo (57,9% en estado fresco, el 18,8% en congelado y el 11,5% para enlatados). Asimismo, en el 2020, de acuerdo al volumen de ventas internas de productos para el consumo humano directo, el consumo per cápita aparente de productos pesqueros a nivel nacional fue de 27,4 kilos por habitante, que respecto al año 2019 presenta un incremento en 0,5 kilo (2,0%), debido al aumento en el consumo de productos enlatados en 34,3% y curado (25,5%)<sup>37</sup>.*

<sup>35</sup> Boletín del Sector Pesquero: Desarrollo Productivo de la Actividad Pesquera - 2020

<sup>36</sup> Boletín del Sector Pesquero: Desarrollo Productivo de la Actividad Pesquera - 2020

<sup>37</sup> Boletín del Sector Pesquero: Desarrollo Productivo de la Actividad Pesquera - 2020



## 1.4.4 SERVICIOS DE SOPORTE

### 1.4.4.1 PLANTAS DE PROCESAMIENTO Y CADENAS DE FRÍO EN LIMA Y CALLAO

Según SENASA<sup>38</sup> en la Región Lima hay aproximadamente 561 plantas de procesamiento primario de alimentos, de las cuales 465 se encuentran en los diferentes distritos de las provincias de Lima y Callao. Es un sector competitivo, donde las empresas están posicionadas. Se observa que casi un tercio de las plantas de procesamiento se encuentran en el distrito de Ate y Santa Anita, tal como se muestra en la tabla siguiente:

**TABLA 15: PLANTAS DE PROCESAMIENTO POR DISTRITO**

DISTRITO	CANTIDAD	%
ATE	91	19.6%
SANTA ANITA	55	11.8%
SAN LUIS	51	11.0%
LA VICTORIA	36	7.7%
LURIGANCHO CHOSICA	32	6.9%
LURIN	22	4.7%
PUENTE PIEDRA	21	4.5%
CALLAO	20	4.3%
PACHACAMAC	16	3.4%
CHORRILLOS	14	3.0%
SAN MARTIN DE PORRES	11	2.4%
LOS OLIVOS	10	2.2%
SAN JUAN DE MIRAFLORES	10	2.2%
VILLA EL SALVADOR	10	2.2%
EL AGUSTINO	8	1.7%
LIMA	8	1.7%
SANTIAGO DE SURCO	8	1.7%
SAN JUAN DE LURIGANCHO	6	1.3%
SURQUILLO	5	1.1%
COMAS	4	0.9%
CIENEGUILLA	3	0.6%
LA MOLINA	3	0.6%
PUEBLO LIBRE	3	0.6%
VENTANILLA	3	0.6%
ANCON	2	0.4%
SAN BORJA	2	0.4%
VILLA MARIA DEL TRIUNFO	2	0.4%
BELLAVISTA	2	0.4%
CARMEN DE LA LEGUA REYNOS	2	0.4%
BREÑA	1	0.2%
CARABAYLLO	1	0.2%
INDEPENDENCIA	1	0.2%
MIRAFLORES	1	0.2%
SAN MIGUEL	1	0.2%
TOTAL	465	100.0%

Fuente: SENASA - 2021

Las plantas de procesamiento trabajan con los siguientes productos: hortalizas, frutas, tubérculos, granos secos y hierbas aromáticas. Algunas plantas de procesamiento tienen como giro la combinación dentro de estas categorías, tal es el caso por ejemplo de hortalizas y frutas, que suman 31 y representan el 6,7%. Destacan las plantas que se dedican

<sup>38</sup> Servicio Nacional de Seguridad Alimentaria

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:19:11 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 20:00:22 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Renso  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:34:29 -05:00

exclusivamente a granos secos, frutas y hortalizas que suman 133, 100 y 68 cada una y representan el 28,6%, 21,5% y 14,6% respectivamente.

Los distritos de Ate y Santa Anita destacan dentro de todos los distritos en el número de plantas de procesamiento, con 91 y 55 cada una respectivamente. Para el caso del distrito de Ate, 19 de ellas procesan granos secos, 18 plantas procesan frutas y 11 procesan hortalizas y 9 procesan tubérculos exclusivamente, cuyo detalle se señala a continuación:

**TABLA 16: GIRO DE LAS PLANTAS DE PROCESAMIENTO EN EL DISTRITO DE ATE**

PRODUCTOS QUE PROCESAN LAS PLANTAS DE PROCESAMIENTO	CANTIDAD	%
GRANOS SECOS	19	20.9%
FRUTAS	18	19.8%
HORTALIZAS	11	12.1%
HORTALIZAS - FRUTAS	9	9.9%
TUBERCULOS	7	7.7%
HORTALIZAS - TUBERCULOS	6	6.6%
HORTALIZAS - FRUTAS - TUBERCULOS	5	5.5%
HORTALIZAS - HIERBAS AROMÁTICAS	4	4.4%
HIERBAS AROMÁTICAS	3	3.3%
HORTALIZAS - TUBERCULOS - GRANOS SECOS	3	3.3%
FRUTAS - GRANOS SECOS	1	1.1%
FRUTAS - TUBERCULOS	1	1.1%
GRANO SECOS - TUBERCULOS	1	1.1%
GRANOS SECOS - HIERBAS AROMATICAS	1	1.1%
HORTALIZAS-GRANOS SECOS	1	1.1%
TUBERCULOS - GRANOS SECOS	1	1.1%
<b>Total general</b>	<b>91</b>	<b>100.0%</b>

Fuente: SENASA - 2021

Como se mencionó, en el distrito de Santa Anita existen 55 plantas de procesamiento, resaltan las de granos secos (12), seguido por frutas (10) y hortalizas (8). Según la información de SENASA, no existen plantas de procesamiento de tubérculos exclusivamente.

**TABLA 17: GIRO DE LAS PLANTAS DE PROCESAMIENTO EN EL DISTRITO DE SANTA ANITA**

PRODUCTOS QUE PROCESAN LAS PLANTAS DE PROCESAMIENTO	CANTIDAD	%
GRANOS SECOS	12	21.8%
FRUTAS	10	18.2%
HORTALIZAS	8	14.5%
HORTALIZAS - FRUTAS	5	9.1%
HORTALIZAS - FRUTAS - GRANOS SECOS	4	7.3%
HORTALIZAS - TUBERCULOS - GRANOS SECOS	4	7.3%
HORTALIZAS - TUBERCULOS	4	7.3%
HORTALIZAS-GRANOS SECOS	3	5.5%
HORTALIZAS - FRUTAS - TUBERCULOS	2	3.6%
GRANO SECOS - TUBERCULOS	1	1.8%
HIERBAS AROMÁTICAS	1	1.8%
HORTALIZAS -FRUTAS - TUBERCULOS - GRANOS SECOS	1	1.8%
<b>TOTAL</b>	<b>55</b>	<b>100.0%</b>

Fuente: SENASA - 2021

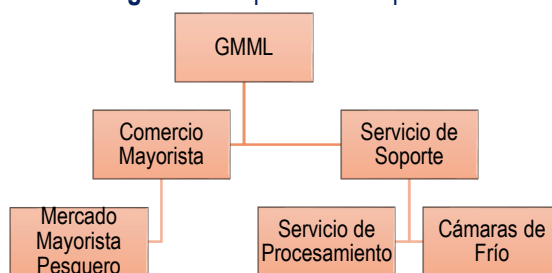
Nota: No hay evidencia de empresas que brinden servicio de cadena frío a otras empresas y/o negocios, tampoco mercados de abastos que cuenten con dicho servicio. Las empresas de procesamiento de alimentos cuentan con sistemas de frío en sus plantas como parte de la inocuidad en la industria alimentaria, ya que algunas dirigen sus productos al mercado exterior.

#### 1.4.4.2 RETOS DE LA CIUDAD A CORTO Y MEDIANO PLAZO: IMPLEMENTAR TRES (3) PROYECTOS PARA MEJORAR LA PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA

Para el desarrollo del GMML, EMMSA elaboró el Plan Maestro del GMML como un documento de planificación y gestión que propone los usos espaciales de sus instalaciones, y que delinea su desarrollo de manera integral. Dicho documento, aprobado mediante Acuerdo de Directorio N° 030-2015 detallado en el Acta de Sesión de Directorio N° 537 de EMMSA del 15 de mayo del 2015, tiene por objetivo convertir al mercado en un espacio alimentario que ofrezca mayor variedad de productos, favoreciendo la creación de una verdadera cadena de valor alimentaria, eficiente y que brinde al usuario un servicio de calidad y seguridad en la manipulación de los productos, en concordancia con sus cambiantes y crecientes necesidades.

El Plan Maestro del GMML contempla el desarrollo de dos grandes etapas para concretar su visión, las cuales vienen siendo ejecutadas desde el 2013. La primera etapa comprende la intervención en dos áreas subutilizadas del GMML para el desarrollo de proyectos mediante modalidades de inversión privada en el área de comercio mayorista (1era etapa), con la implementación de un área destinada a la comercialización de productos hidrobiológicos, y el área para los servicios de valor agregado (2da etapa).

**Imagen 10: Esquema de etapas.**



Fuente: Propuesta de Plan Maestro del Gran Mercado Mayorista de Lima  
 Elaboración: Propia

Cabe señalar que, a raíz de la pandemia de la COVID-19 se ha incrementado la necesidad de modernizar y llevar al GMML a un nivel óptimo de calidad y seguridad alimentaria, a través de un proceso de innovación mayor, que abarque su arquitectura interior y exterior, la distribución de los espacios, aforos y flujos, adaptándose a las nuevas dinámicas comerciales, en concordancia con nuevos sistemas y avances tecnológicos.

En esa línea, en atención a lo señalado en el Plan Maestro del GMML, EMMSA busca valorizar las áreas subutilizadas dentro del GMML como activos para el desarrollo de tres (3) proyectos que permitan: (i) el desarrollo de la comercialización de productos hidrobiológicos con la implementación de un terminal pesquero; (ii) la mejora del servicio de almacenamiento con la implementación de una cadena de frío para productos perecibles; y, (iii) aumentar la productividad del procesamiento y la distribución de productos agroalimentarios o afines a través de la implementación de una planta de procesamiento.

Es así como, en el PLANMET 2040 se ha señalado la necesidad de implementar terminales pesqueros mayoristas, dado que ha identificado que existe una brecha de 3 terminales pesqueros mayoristas, siendo el requerimiento de 5 terminales pesqueros para el largo plazo: *La red de terminales pesqueros tiene como punto central el Terminal Pesquero de El Callao que cubre la demanda de Lima Metropolitana, sin embargo, es necesario ordenar la distribución a nivel mayorista en el Área Metropolitana a través de la implementación de una red de terminales pesqueros que abastezcan la ciudad, evitando grandes desplazamientos y*

ordenando el territorio. Lima Sur cuenta con un terminal pesquero en Villa María del Triunfo que deberá ser remodelado, ampliado e implementado adecuadamente para brindar un mejor servicio, proponiendo la implementación de 3 terminales pesqueros localizados en las Áreas Interdistritales Lima Norte, Lima Este, y Lima Bañeros del Sur.

El PLANMET ha definido criterios de localización para los terminales pesqueros:

- Infraestructura sobre la red vial nacional o de fácil conexión con estas
- Infraestructura cercana a centralidades o generador de las mismas
- Infraestructura preferentemente en terrenos del Estado
- En espacios fuera de área de riesgo
- Con facilidad de acceso a servicios públicos

Asimismo, proponen las siguientes localizaciones referenciales, considerando que la localización definitiva deberá ser determinada por estudios específicos:

1. *En Lima Norte: En el Centro de Equipamientos Metropolitanos – Ancón, en el cruce con la Panamericana Norte y la Variante de Pasamayo. De implementación en el largo plazo hasta que el área inicie su consolidación.*
2. *En Lima Este: En la centralidad conformada por el Mercado Mayorista de Santa Anita, concentrando actividades de distribución de productos alimenticios perecibles.*
3. *En Lima Bañeros del Sur del Sur: En el Centro de Equipamientos Metropolitanos – San Bartolo ubicado entre la carretera Panamericana Sur y la prolongación de la Av. Pachacutec, de preferencia sobre la Panamericana Sur. De implementación a largo plazo.*

Del mismo modo, en el Programa de Inversiones del PLAMET 2040, figuran tanto el proyecto de Cadena de Frío, como la Planta de Procesamiento y Centro de Distribución del GMML y el Terminal Pesquero en el GMML, los cuales se encuentran en el Eje “Metrópoli Productiva”, alineada a la Política de Desarrollo Urbano denominada “Promoción del desarrollo económico local desconcentrado en la ciudad”, que a su vez está asociada al objetivo estratégico O.E. 11.1 denominado “Fomentar entornos urbanos favorecidos por actividades económicas urbanas distribuidos balanceadamente en el territorio y con oportunidades y expectativas de desarrollo” y al Objetivo Específico O.E.E 11.1.1 denominado “Dinamizar de manera equilibrada, integrada y complementaria los mercados urbanos, priorizando aquellos que contribuyen a estructurar el territorio”, perteneciente al programa “Programa de creación de nuevos mercados de abastos en Lima Metropolitana y mejoramiento de los existentes”. Siendo que, el proyecto del Terminal Pesquero en el GMML se encuentra en la lista de proyectos priorizados del PLANMET 2040.

### PROPUESTAS:

En atención al Convenio de Cooperación marco entre la Municipalidad Metropolitana de Lima y EMMSA, mediante el cual, se acuerda encargar a la GPIIP la conducción de los procesos de promoción de los proyectos de titularidad de EMMSA, en el marco del SNPIP; la GPIIP, en coordinación con EMMSA, ha contratado los servicios de consultoría para la elaboración de estudios preliminares de mercado, como parte de los insumos para definir la viabilidad de los proyectos que, de acuerdo al Plan Maestro del GMML, deben ser desarrollados con inversión privada: el Terminal Pesquero, la Planta de Procesamiento y Cadena de Frío para el GMML, dichos estudios preliminares han detallado lo siguiente:

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:20:11 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 20:03:50 -05:00

Firma digital



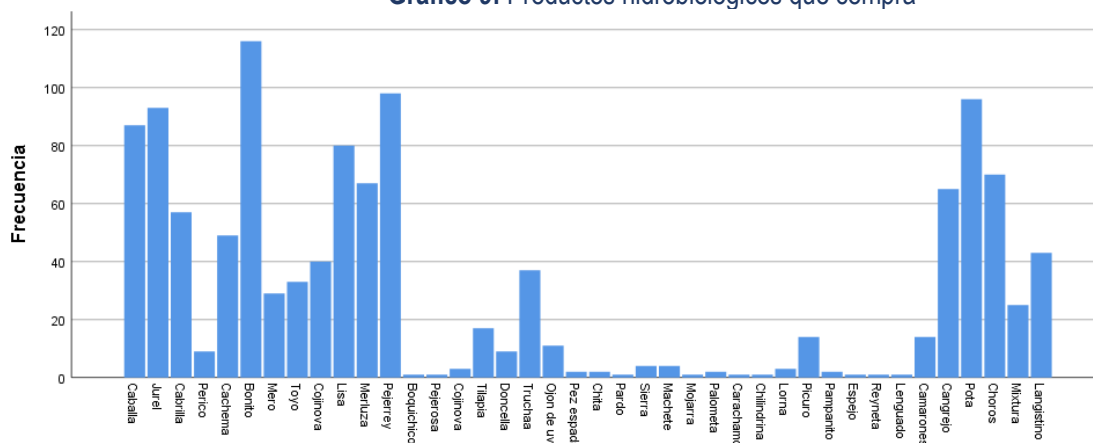
Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Rensio  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:36:31 -05:00

### Terminal Pesquero:

En el Estudio Preliminar de Mercado para el proyecto del Terminal Pesquero en el GMML (2022) se ha caracterizado la demanda de productos hidrobiológicos por parte de los comerciantes de pescados y mariscos en los centros de abastos de los mercados minoristas, con base en conocer los productos hidrobiológicos que adquiere, la cantidad media cada vez que se abastece, la frecuencia de compra, los aspectos a considerar al momento de elegir el lugar de la compra, el nivel de satisfacción del terminal donde compra, la probabilidad de compra en un el Termina Pesquero del GMML y las razones posible para no comprar. Dicha información, como se indica anteriormente, es un insumo que permitirá sostener la viabilidad de desarrollar dicho proyecto; la información generada, en líneas generales, es la siguiente:

1. Productos que compra: Los comerciantes de pescado y mariscos de los mercados de abastos compran en estos terminales y adquieren productos como: bonito, pejerrey, jurel, liza, merluza, caballa, cachema, cojinova, trucha, toyo y mero. Por parte de los mariscos: pota, choros, cangrejo, langostino, mixtura y camarones.

**Gráfico 9: Productos hidrobiológicos que compra**



Fuente: Encuesta aplicada. 05 al 09 de setiembre del 2022.

2. Frecuencia de compra: La frecuencia más común de compra es ir de cuatro a seis veces por semana (35.97%), seguido por dos a tres veces por semana (32.27%), los que van una vez por semana (29.3%) y, finalmente, los que van una vez a la semana (1.85%).
3. Importancia de aspectos al momento de elegir el lugar de compra: Los precios, la variedad, la facilidad de transporte y la ubicación son lo que más valoran los comerciantes al momento de elegir la compra de su mercadería, tal como se muestra en la Tabla 17.

**TABLA 18: Cuadro de importancia de aspectos al elegir el lugar de compra**

Nivel de Importancia	Muy importante	Importante	Algo importante	Poco importante	Nada importante
Facilidad para transportar sus compras	68,3	25,2	1,6	0,8	1,6
Ubicación accesible/cerca a todas partes	60,2	35,8	2,4	-	-
Limpieza e higiene de los puestos	52,8	41,5	2,4	-	-
Infraestructura y equipos modernos	29,3	48,8	15,4	3,3	-
Tengan variedad de productos / marcas	86,2	10,6	0,8	-	-
Los precios sean accesibles/económicos	94,2	5,0	0,8	-	-
Que tenga seguridad dentro del mercado	46,3	48,0	3,3	-	-
Tengan amplios estacionamientos	17,9	43,9	43,9	7,3	7,9
Que cuente con amplio horario de atención	39,0	51,2	6,5	-	-

Fuente: Encuesta aplicada. 05 al 09 de setiembre del 2022.

4. El 21,5% de comerciantes minoristas declaró que sí compraría definitivamente en el Terminal Pesquero del GMML, y el 61,2% declaró que probablemente sí compraría.

Firma digital

Firma digital

**TABLA 19: ¿Qué tan probable es que compre en este nuevo TERMINAL?**

	Frecuencia	%	P%válido	% acumulado
Definitivamente no compraría allí	7	5,7	5,8	5,8
Probablemente no compraría allí	4	3,3	3,3	9,1
Puede o no que compraría allí	10	8,1	8,3	17,4
Probablemente si compraría allí	74	60,2	61,2	78,5
Definitivamente si compraría allí	26	21,1	21,5	100,0
Total	121	98,4	100,0	
Sistema	2	1,6		
Total	123	100,0		

Fuente: Encuesta aplicada. 05 al 09 de setiembre del 2022.

5. Existe una demanda de pescado y mariscos por parte de los comerciantes y cevicheras en el área de influencia, y por ende una demanda de los servicios que provea este Terminal Pesquero en el GMML de Santa Anita.
6. Los factores como ubicación, accesibilidad, variedad y precios son determinantes en la demanda por parte de los comerciantes de pescado y mariscos, así como de los comerciantes cevicheros, por lo que, el 61% manifestó que sí compraría en este nuevo Terminal Pesquero.
7. Los servicios potenciales del nuevo Terminal serían (alquiler de espacios a camiones con cámaras frigoríficas, alquiler de espacios a comerciantes para venta de pescados y marisco, concesiones a otros negocios complementarios, alquiler de servicios higiénicos, entre otros.
8. Teniendo en cuenta que el Anuario estadístico de pesca 2020 reporta un consumo per cápita de 17.28 kg/habitante, se tendría como demanda inicial unas 38,733.29 toneladas en el primer año, lo cual representa el 34.30% del mercado limeño. Asimismo, al tener Lima este (zona de influencia del Terminal Pesquero del GMML) la tasa creciente poblacional más alta en varios distritos podríamos evidenciar que esta demanda de productos hidrobiológicos será ascendente durante la vida útil del proyecto.
9. Existe una particularidad importante de las empresas dueñas de los mercados mayoristas pesqueros, estas no se encargan de la venta y compra del pescado en sí, más bien brindan el espacio necesario para que diversos comerciantes (entre minoristas y mayoristas) y trabajadores realicen sus actividades. Estos espacios (puestos de venta, espacio para las cámaras, almacén de productos) son alquilados por día o incluso por mes, y también ofrecen alquiler de equipos como balanzas o carretillas si alguno de los trabajadores o vendedores lo necesita.
10. Ninguno de los dos mercados mayoristas pesqueros ha superado los requisitos del Decreto Supremo 040-2001-PE, el cual aprueba las normas sanitarias para las actividades pesqueras y acuícolas. Esto debido a que ambos Mercados Mayoristas Pesqueros fueron construidos en la década del sesenta, y si bien se han realizado avances aún faltan mejorar infraestructura y demás requisitos de la norma.
11. El estudio de mercado concluye que existe una demanda de pescado y mariscos por parte de los comerciantes y cevicheras en el área de influencia del proyecto, y por ende una demanda de los servicios que provea el Terminal Pesquero en el GMML.



**Pabellones para Servicio de Procesamiento:**

- Actualmente, en el GMML los comerciantes emplean métodos artesanales y poco convencionales cuyas condiciones de manejo, cuidado y procesamiento de los productos perecibles no son las adecuadas para el consumo, dado que no se pueden cumplir condiciones básicas de salubridad y seguridad alimentaria. Asimismo, se busca incrementar la productividad a través de la optimización de los recursos existentes.
- Es necesario contar con sistemas de procesamiento y distribución de productos para realizar las actividades de lavado, selección y envasado de los mismos, a fin de añadirles un valor agregado, mejorar su calidad e incrementar su tiempo de preservación, lo que permitirá desarrollar una cadena logística competitiva y segura.
- El 9% es productor-vendedor, el 26,6% es comprador-vendedor y el 64% se dedica es productor y a la vez comprador. De la lectura del cuadro se extrae que el potencial usuario no solamente es el comerciante mayorista, sino también el productor agrario.

**TABLA 20: TIPO DE USUARIO DEL GMML**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
Productor	10	7,7	9,2	9,2
Comprador	29	22,3	26,6	35,8
Ambos	70	53,8	64,2	100,0
Total	109	83,8	100,0	-
Sistema	21	16,2	-	-
Total	130	100,0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

- El 54,6% de los comercios entrevistados son de hortalizas, el 30% de tubérculos y el 15,4% de frutas<sup>39</sup>, como se observa en la Tabla 20.

**TABLA 21: GIRO DEL NEGOCIO**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
Hortalizas	71	54,6	54,6	54,6
tubérculos	39	30,0	30,0	84,6
Frutas	20	15,4	15,4	100,0
Total	130	100,0	100,0	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

- El ingreso medio por día es de S/ 5,000, tratándose del principal mercado mayorista, no debe generar extrañeza este promedio. El rango de ingreso llega hasta los S/ 30,000, la mayoría se concentra hasta los S/ 3,090, como se observa en la Tabla 21.

**TABLA 22: INGRESOS DEL COMERCIANTE**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
<= 100	1	0,8	1,4	1,4
101 – 3,090	29	22,3	40,8	42,3
3,091 – 6,080	9	6,9	12,7	54,9
6,081 – 9,070	7	5,4	9,9	64,8
9,071 – 12,060	9	6,9	12,7	77,5
12,061 – 15,050	6	4,6	8,5	85,9
15,051 – 18,040	1	,8	1,4	87,3
18,041 – 21,030	3	2,3	4,2	91,5
24,021 – 27,010	3	2,3	4,2	95,8

<sup>39</sup> Teniendo en cuenta que está en proceso la licitación de puestos en un pabellón de frutas.

27,011+	3	2,3	4,2	100,0
Total	71	54,6	100,0	-
Sistema	59	45,4	-	-
Total	130	100,0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

6. Se observa que el 33% realiza algún proceso de manipulación<sup>40</sup> y/o transformación de su producto. Como se verá más adelante, la mayoría realiza actividades básicas de clasificado, limpieza y empaquetado de su producto.

**TABLA 23: REALIZACIÓN DEL PROCESO DE MANIPULACIÓN Y/O TRANSFORMACIÓN DEL PRODUCTO**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
Sí	43	33,1	33,1	33,1
No	87	66,9	66,9	100,0
Total	130	100,0	100,0	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

7. De los comerciantes que sí realizan un proceso de transformación y/o manipulación, tienen como primera actividad el clasificado (36,3%), seguido por la limpieza (25,2%), empaquetado (13,8%), cortado (7,5%), pelado (5%), atado (3,8%), etiquetado (3,8%), embalado (2,5%), tal como se desprende de la Tabla 23.

**TABLA 24: ACTIVIDADES DE MANIPULACIÓN Y/O TRANSFORMACIÓN**

Actividad	Frecuencia	% válido
Limpieza	20	25,0
Clasificado	29	36,3
Atado	3	3,8
Empaquetado	11	13,8
Pelado	4	5,0
Cortado	6	7,5
Embalado	2	2,5
Etiquetado	3	3,8
Otros	2	2,5
Total <sup>41</sup>	80	100,0

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

8. De los que manipulan y/o transforman su producto, La mayoría lo hace dentro del GMML (76,6%), y fuera de ella<sup>42</sup> el 23,4%, como se observa en la Tabla 24.

**TABLA 25: LUGAR DONDE MANIPULA Y/O PROCESA**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Dentro del GMML	36	27,7	76,6	76,6
Fuera del GMML	11	8,5	23,4	100,0
Total	47	36,2	100,0	-
Sistema	83	63,8	-	-
Total	130	100,0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

9. En 49.4% de los que realizan algún tipo de manipulación y/o procesamiento sí utilizaría los servicios del proyecto, como se observa en la Tabla 25.

<sup>40</sup> Tener en claro que estrictamente todos manipulan el producto al descargar a su puesto.

<sup>41</sup> Frecuencia de actividades de los 43 comerciantes que realizan transformación y/o manipuleo de su producto, algunos realizan más de una actividad.

<sup>42</sup> Hacerlo fuera del GMML, implica tener un local propio o alquilado, o en todo caso en su domicilio.



**TABLA 26: USO DEL SERVICIO DE PROCESAMIENTO DEL PROYECTO**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
Si	43	33,1	49,4	49,4
No	44	33,8	50,6	100,0
Total	87	66,9	100,0	-
Sistema	43	33,1	-	-
Total	130	100,0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMLL. 03.09.2022 – 04.09.2022

10. Se muestra en la Tabla 26 la disposición de pago por parte del comerciante sobre algunos productos. En algunos pagarían dependiendo de la unidad de medida de los productos. Por ejemplo, por la zanahoria pagarían S/.5.00 por costal, por el ajos la pagarían S/. 0.30 a S/. 0.70 por kilo.

**TABLA 27: DISPOSICIÓN A PAGAR PRO SERVICIO DE PROCESO**

Producto	Disposición a Pagar por el Servicio – S/	Medida
Ají	0.10	Kilo
Ajos	0.30 y 0.70	Kilo
Cebolla	10.00 a 15.00	Costal
Zanahoria	5.00	Costal
Choclo	1.00	Kilo
Col	0.10	Kilo
Coliflor	0.10	Kilo
Kion	0.20	Jaba
Lechuga	0.10	Kilo
Pepino	0.10	Kilo
Papa	5.00	Costal
Olluco	3.00	Costal
Habas	0.20	Kilo
Cítricos	0.30	Kilo
Cúrcuma	0.20	Jaba
Mandarina	0.30	Kilo
Maracuyá	0.30	Kilo
Naranja	2.00	Kilo
Chirimoya	1.50	Kilo

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMLL. 03.09.2022 – 04.09.2022

11. El 45.7% usaría de 2 a 3 veces por semana el servicio, el 28.3% lo haría una vez por semana, mientras que el 19.6% lo haría diariamente, como se observa, en la Tabla 27.

**TABLA 28: FRECUENCIA DESEADA DE PROCESO**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
A diario	18	7.3	19.6	19.6
4 a 6 veces por semana	3	1.2	3.3	22.8
2 a 3 veces por semana	42	16.9	45.7	68.5
1 vez por semana	26	10.5	28.3	96.7
1 vez por quincena	2	0.8	2.2	98.9
1 vez por mes	1	0.4	1.1	100.0
Total	92	37.1	100.0	-
Sistema	156	62.9	-	-
Total	248	100.0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMLL. 03.09.2022 – 04.09.2022

Firma digital


 Firmado digitalmente por LAURA RIOS Christian Alberto FAU  
 20131380951 hard  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 20.01.2023 17:21:54 -05:00

Firma digital


 Firmado digitalmente por VILLEGAS VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
 20131380951 soft  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 06.02.2023 20:10:02 -05:00

 Firmado digitalmente por MARTINEZ RAMIREZ Rensó Alejandro FAU 20131380951 soft  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 17.02.2023 11:45:29 -05:00

12. Se observa la expectativa del comerciante<sup>43</sup> con respecto al grado de transformación que haría a sus productos para darle mayor valor agregado. Por ejemplo, a la papa solo la transformarían a un producto semiterminado, ninguno a un producto terminado. En cambio, sobre los ajos, la mitad de ellos la transformarían a un producto terminado y la otra mitad a un producto semiterminado.
13. De manera general, el 72% de los que desearían transformar su producto, lo harían de manera semiterminada, es decir sin mucho valor agregado, mientras que el 18,7% haría un producto terminado.

**TABLA 29: GRADO DE TRANSFORMACIÓN DEL PRODUCTO**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
Semiterminado	54	42,3	72,4	72,4
Terminado	14	10,8	18,4	90,8
Ambos	7	5,4	9,2	100,0
Total	76	58,5	100,0	-
Sistema	54	41,5	-	-
Total	130	100,0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

**Imágenes 11 y 12: GMML – 2020.**


Fuente: EMMSA - 2020

14. El Estudio Preliminar de Mercado concluye que existe un mercado competitivo para los servicios de una planta de procesamiento, con la ventaja de tener muy cerca a los productos para elaboración, y con una mayor preferencia de los comerciantes hacia productos semiterminados (72%), que productos de mayor valor agregado. Las hortalizas potenciales para la planta de procesamiento son la zanahoria, tomate zapallo, pepinillo, vainita, pimiento, rabanito y nabo. Entre los tubérculos están la papa, la yuca y el olluco. Y entre las frutas la granadilla, fresa, mango, melocotón, naranja, maracuyá.

#### Cámaras de Frío:

1. Se ha identificado la necesidad de contar con instalaciones en donde almacenar en frío los productos de los comerciantes para alargar la vida de los productos y reducir la merma. Diariamente ingresan al GMML alrededor de 7,000 toneladas de productos agrícolas entre hortalizas y tubérculos (47% y 33% del total, respectivamente)<sup>44</sup>. Pese a la alta demanda de productos, los comerciantes retienen, por saldo, cantidades considerables de productos sensibles que requieren un almacenamiento especial que garantice alargar su vida y reducir las mermas sin afectar la calidad final.

<sup>43</sup> Como frecuencia absoluta.

<sup>44</sup> Estudio de Mercado elaborado por Consultor 2022, con base en Boletín de EMMSA.

2. El 18,5% de los encuestados utiliza algún método para la conservación y/o refrigeración de su producto, mientras que el 81,5% no lo usa<sup>45</sup>, según se observa en la Tabla 30.

**TABLA 30: USO DE MÉTODO Y/O SERVICIO PARA CONSERVACIÓN Y/O REFRIGERACIÓN DE PRODUCTO**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
Sí	24	18,5	18,5	18,5
No	106	81,5	81,5	100,0
<b>Total</b>	130	100,0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

3. De los que sí manifestaron usar algún método: 4.6% indicaron que usan el almacenamiento simple<sup>46</sup> para conservar sus productos, 9.2% Refrigerado/Congelado, y el 3.1% usan los servicios de empresas de refrigeración con hielo<sup>47</sup>. Asimismo, el 52% realizan estas actividades mayormente dentro del GMML, y 48% fuera del mercado.

**TABLA 31: MÉTODO USADO PARA CONSERVAR Y/O REFRIGERAR**

Método	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
No usan, no contestan <sup>48</sup>	108	83.1	83.1	83.1
Almacenamiento simple	6	4.6	4.6	87.7
Hielo	4	3.1	3.1	90.8
Refrigerado/Congelado	12	9.2	9.2	100.0
<b>Total</b>	130	100.0	100.0	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

4. El 35,5% de los comerciantes indicó que sus productos le duran de 1 a 3 días, a otros de 3 a 7 días (27.1%), otro grupo menciona que le dura de 8 a 15 días (16,8%), de 16 a 23 días (5,6%), finalmente hay quienes señalan que en condiciones normales le duran de 24 a 32 días (15%), esto obviamente depende del tipo de producto, ya sea en Hortalizas, tubérculos, frutas y granos. La Tabla 32 muestra el tiempo de duración promedio.

**TABLA 32: TIEMPO DE DURACIÓN DE LOS PRODUCTOS**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
1 - 3 días	38	29,2	35,5	35,5
3 a 7 días	29	22,3	27,1	62,6
De 8 a 15 días	18	13,8	16,8	79,4
De 16 a 23 días	6	4,6	5,6	85,8
De 24 a 32 días	16	12,3	15,0	100,0
<b>Total</b>	107	82,3	100,0	-
Sistema	23	17,7	-	-
<b>Total</b>	130	100,0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

5. El 60,9% considera muy perjudicial el exceso de productos perecibles, y el 28.9% como perjudicial y el 9,4% se muestra indiferente, como se puede apreciar en la Tabla 33.

<sup>45</sup> Debido a que no todos necesitan de ella, por la dinámica de venta, es decir la duración de stock de su mercadería, otros la desechan y también las rematan.

<sup>46</sup> Almacenes de EMMSA, sus domicilios

<sup>47</sup> O compran Hielo

<sup>48</sup> 106 no usan algún método y 2 que si contestaron que se si usan, no mencionaron el método

**TABLA 33: PERCEPCIÓN SOBRE EL EXCESO DE PRODUCTOS PERECIBLES**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
Muy perjudicial	79	60,0	60,9	60,9
Perjudicial	37	28,5	28,9	89,8
Indiferente	12	9,2	9,4	99,2
Algo perjudicial	1	0,8	0,8	100,0
<b>Total</b>	129	98,5	100,0	-
Sistema	1	1,5	-	-
<b>Total</b>	130	100,0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

6. En la Tabla 34 se enlista el volumen de los productos a conservados y/o refrigerados declarados por el comerciante.

**TABLA 34: VOLUMEN QUE DESTINA PARA CONSERVAR Y/O REFRIGERAR LOS PRODUCTOS**

Producto	Cantidad	Medida
Ajos	1	TM
brócoli	6	Jabas
Cebolla	20	Jabas
Cúrcuma	5	Jabas
Espinaca	1	TM
Kion	7	Jabas
Limón	1	TM
Maíz morado seco	7.5	TM
Rocoto	2	TM
Verduras	200	Kilos
Zanahoria	100	Costales
Fresa	500	Jabas
Naranja	250	Kilos
Palta	25	TM

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

7. De los que no usan algún método de conservación y/o refrigeración: el 41.7% usaría los servicios de refrigerado y/o congelado de sus productos, claro dependiendo del producto y la estacionalidad del mismo.

**TABLA 35: USO PROBABLE DE LOS SERVICIOS DE REFRIGERACIÓN Y/O CONGELADO**

	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
Sí	43	33,1	41,7	41,7
No	60	46,2	58,3	100,0
<b>Total<sup>49</sup></b>	103	79,2	100,0	-
Sistema	27	20,8	-	-
<b>Total</b>	130	100,0	-	-

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMML. 03.09.2022 – 04.09.2022

8. En la Tabla 36 se muestra la disposición del comerciante para pagar por el servicio de refrigeración y/o congelado de productos, donde resaltan las hortalizas (alcachofa, brócoli, culantro, espinaca, tomate, rocoto), y las frutas (fresa, mandarina, naranja, palta y plátanos).

**TABLA 36: DISPOSICIÓN A PAGAR POR LOS SERVICIOS DE REFRIGERACIÓN Y/O CONGELADO**

Producto	Precio (S/)	Medida	Frecuencia
Aji	0.1 a 0.2	Kilo	Por día
Ajos	50	Por 10 TM	Por día

<sup>49</sup> De los 106 comerciantes que no usan algún método de conservación y/o refrigeración, 103 respondieron si usarían o no lo usarían.

Alcachofa	3	Costal	Por día
Brócoli	1	Jaba	Por día
Chirimoya	80	Por Caja	Otro
Culantro	50	Paquetes	Por día
Cúrcuma	0.2	Jaba	Por día
Espinaca	0.15	Kilo	Por día
Fresa	0.1	Kilo	Cada 2 días
Granadilla	0.1	Jaba	Por día
Habas	0.5	Kilo	Por día
Kion	0.2	Jaba	Por día
Lechuga	3	Jaba	Por día
Limón	0.1	Kilo	Por día
Maíz morado	1	Kilo	Por día
Mandarina	0.3	Kilo	Cada 2 días
Maracuyá	0.5	Kilo	Por día
Naranja	0.2	Kilo	Cada 2 días
Palta	2	Jaba	Cada 2 días
Papa	0.15	Kilo	Por día
Papaya	0.1	Kilo	Por día
Pimiento	0.5	Kilo	Por día
Plátano	0.15	Kilo	Cada 2 días
Plátano seda	0.1	Kilo	Por día
Rocoto	0.1	Kilo	Por día
Tomate	20	TM	Por día
Zanahoria	2	Costal	Por día

Fuente: Encuesta a comerciantes del GMM. 03.09.2022 – 04.09.2022

9. Como ejemplo, los comerciantes de hortalizas y frutas se abastecen en un promedio de 3 veces al día debido a la sensibilidad de sus productos (vida corta del producto fresco). Sin embargo, la rotación no siempre está garantizada, lo cual irremediamente genera mermas e incrementa la producción de residuos sólidos (lo que se ve acrecentado en la actual crisis sanitaria producto de la COVID-19).
10. Si contasen con un sistema adecuado de enfriamiento, podrían aumentar la vida útil de sus productos, así mismo reducir la pérdida de peso del producto por “respiración”, generando un mayor valor económico por unidad preservada. Del mismo modo, reducirían su abastecimiento a 1 vez al día, con lo que se reduce también el tránsito y circulación de vehículos en general; y finalmente mantener una estética visual del producto fomentando su venta.
11. Los comerciantes mantienen y/o conservan sus productos de manera básica, es decir mediante el uso de hielo, conservadoras o con refrigeración.
12. La instalación de una cadena de frío en el Gran Mercado Mayorista de Lima, generaría un mercado para este servicio, porque actualmente el 18,5% de los comerciantes usa algún método de conservación y/o refrigeración. Asimismo, más del 40% de los que no usan algún método de conservación, sí usarían el servicio. Con ello se iguala a la mayoría de los mercados mayoristas de América Latina y el Caribe (85% de la muestra), que cuentan con cámaras frigoríficas (cuartos fríos).
13. Las hortalizas potenciales para la cadena de frío son: La espinaca, pimiento, apio, vainita, coliflor, espárrago, alcachofa, ají, lechuga, berenjena y tomate. En cuanto a las frutas: pepino, fresa y mango. En cuanto al tubérculo destaca el olluco.

En atención a la propuesta de Plan Maestro del GMML, se cuenta con los espacios para el desarrollo de los tres (3) proyectos mediante los mecanismos de inversión privada, los cuales permitirán establecer relaciones comerciales entre ambos sistemas de comercialización y desarrollar muchas sinergias entre ellas; complementando así el proyecto “Ampliación y Remodelación del Gran Mercado Mayorista de Lima en el distrito de Santa Anita, Provincia de Lima-Lima”. De esta manera se estará beneficiando a toda la población de Lima Metropolitana en sus diferentes niveles socioeconómicos, pues permitirá contar con una mayor calidad y oferta de productos, mejorar el abastecimiento y conservación de los productos agrícolas más perecibles (ya que miles de productores de las diferentes regiones del país concentran su producción en el mercado), y reducir el costo de oportunidad y la pérdida de productos a través de mejores procesos logísticos con estas nuevas infraestructuras.

El área de intervención para las inversiones privadas es de 64,000 m<sup>2</sup> aproximadamente (incluye circulación exterior), ubicado en el interior del GMML que tiene un terreno de 816,884.57 m<sup>2</sup>, inscrito en la Partida N° 44922401 del Registro de Propiedad Inmueble de Lima; los linderos y medidas perimétricas están descritos en la ficha N° 373120 de la Oficina Nacional de los Registros Públicos.

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:23:57 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 20:15:25 -05:00



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Rensó  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:47:06 -05:00



## 2. ESTRATEGIAS PARA EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS A CORTO Y MEDIANO PLAZO, ALINEAMIENTO A LOS PLANES Y DOCUMENTOS DE GESTIÓN E INDICADORES

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:24:18 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS  
VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 20:17:16 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Rensó  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:51:25 -05:00

**SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS EN LIMA METROPOLITANA – MOVILIDAD URBANA**
**MOVILIDAD URBANA**
**RETOS A CORTO Y MEDIANO PLAZO**

Todos los documentos de gestión de la MML consideran como objetivo estratégico el fortalecimiento de la movilidad urbana a partir del posicionamiento de la bicicleta, específicamente a través del incremento de la red ciclovía de Lima Metropolitana. Si bien, estos proyectos para el logro de la estrategia de movilidad son fundamentales, es también prioritario complementar la estrategia con la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, lo cual, como señala el Reglamento de la Ley N° 30936, incidirá directamente en la intermodalidad. Específicamente se busca: Complementar y fomentar la intermodalidad en el transporte urbano / Flexibilizar y agilizar los tiempos de desplazamientos / Reducir las emisiones contaminantes que provocan contaminación del aire y contaminación acústica / Generar efectos positivos para la salud, al permitir actividad física regular / Reducir la congestión / Crear oportunidades de empleo, desarrollar nuevos productos y servicios en relación con el sistema de bicicletas y generar beneficios financieros a través de la publicidad que se puede realizar en las estaciones o en las bicicletas.

Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025				Plan Estratégico Institucional 2020-2025 ampliado de la MML		
Objetivo estratégico provincial				Objetivo estratégico institucional		
Código	Política	Código	Enunciado	Código	Enunciado	Nombre del Indicador
P.2.2	Promover las condiciones de habitabilidad segura como un derecho ciudadano, a través del acceso y mejora de la vivienda, la movilidad, el transporte, los servicios básicos, la recreación, los espacios públicos y otros, reduciendo las condiciones de vulnerabilidad.	OE 2.5	Impulso de una movilidad sostenible, segura e inclusiva que contribuya a la articulación urbana y regional de la metrópoli.	OEI 02	Mejorar la movilidad urbana sostenible en beneficio de la ciudadanía	Índice de movilidad urbana sostenible en la provincia de Lima
		OES P 2.5.1	Desarrollar una movilidad urbana sostenible con prioridad para los peatones, ciclistas y transporte público, implementando los sistemas de transporte no motorizados y de transporte público masivo, obteniendo una eficiente distribución y equilibrio modal de los viajes metropolitanos.	<b>Acciones Estratégicas</b>		
				Código	Enunciado	Nombre del Indicador
AEI.02.03	Movilidad urbana sostenible no motorizada eficiente en la provincia de Lima.	Número de usuarios de los programas de movilidad urbana no motorizada en la provincia de Lima. Porcentaje de kilómetros de ciclovías implementados en la provincia de Lima.				

OEI/AEI	Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Unidad de medida	Línea Base		Valor Actual		Logros esperados en el periodo del PEI 2020-2025						Unidad orgánica responsable del indicador	Unidad Orgánica responsable del O/A estratégica	
				Valor	Año	Valor	Año	2020	2021	2022	2023	2024	2025			
<b>Acciones estratégicas institucionales</b>																
AEI.02.03	Movilidad urbana sostenible no motorizada eficiente en la provincia de Lima.	Número de usuarios de los programas de movilidad urbana no motorizada en la provincia de Lima. (i)  Porcentaje de kilómetros de ciclovías implementados en la provincia de Lima. (Número de ciclovías existentes / Número de ciclovías necesarias) x 100% (j)	Número	678,000	2019	678,000	2019	690,000	691,050	692,150	693,450	693,450	693,450	STNM	STNM	
OEI 02	Mejorar la movilidad urbana sostenible en beneficio de la ciudadanía.	Índice de movilidad urbana sostenible en la provincia de Lima.  $\Sigma (i=1;2;3) (j=1;2)$ [Valor de indicador de la AEI.02.0(i)(j) / Valor de la línea base del indicador de AEI.02.0(i)(j)] x Factor Donde: i = Número de AEI en el OEI.02. j = Número de indicadores en la AEI.02.0(i) en el OEI.02. Factor = $\{[(i=1) \wedge (j=1) \rightarrow 1/3]; [(i=2) \wedge (j=1) \rightarrow 1/6]; [(i=2) \wedge (j=2) \rightarrow 1/6]; [(i=3) \wedge (j=1) \rightarrow 1/6]; [(i=3) \wedge (j=2) \rightarrow 1/6]\}$	índice	1.00	2019	1.00	2019	1.27	1.61	2.00	2.45	2.45	2.45	GMU	GMU/EMAPE/INVERMET/PROTRÁNSITO	

**Firma digital**


Firmado digitalmente por LAURA RIOS Christian Alberto FAU 20131380951 hard Motivo: Doy V° B° Fecha: 20.01.2023 17:24:44 -05:00

**Firma digital**


Firmado digitalmente por VILLEGAS VASQUEZ Jessica Patricia FAU 20131380951 soft Motivo: Doy V° B° Fecha: 06.02.2023 20:18:30 -05:00



Firmado digitalmente por MARTINEZ RAMIREZ Renso Alejandro FAU 20131380951 soft Motivo: Doy V° B° Fecha: 17.02.2023 11:53:54 -05:00

INDICADORES				Tabla 37: Indicadores de uso efectivo de bicicleta																																																																																																																																												
<p><b>Uso de Bicicleta</b> De acuerdo a la Guía para impulsar el uso de la bicicleta<sup>50</sup>, el 33% de las ciudades cuenta con información que fortalece el uso de la bicicleta, el otro 67% aún no tiene acceso a indicadores por falta de recolección de información. Asimismo, la Guía plantea distintos tipos de indicadores, entre ellos, el uso efectivo de la bicicleta que son los viajes reales en bicicleta y su evolución a través del tiempo.</p>				<table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Indicador</th> <th>Información necesaria</th> <th>Recolección/ Posible fuente</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Viajes en bicicleta</td> <td>N° de viajes en bicicleta en hora pico y por día</td> <td>N° de viajes realizados en bicicleta</td> <td>Encuesta de movilidad, aforos</td> </tr> <tr> <td>Uso de complementarios (estacionamiento de bicicletas, etc.)</td> <td>N° de uso de ciclo-estacionamiento (difícil de definir y medir)</td> <td>N° de ciclo-estacionamientos, población residente</td> <td>Registros independientes privados, departamentos de planeación</td> </tr> </tbody> </table>				Categoría	Indicador	Información necesaria	Recolección/ Posible fuente	Viajes en bicicleta	N° de viajes en bicicleta en hora pico y por día	N° de viajes realizados en bicicleta	Encuesta de movilidad, aforos	Uso de complementarios (estacionamiento de bicicletas, etc.)	N° de uso de ciclo-estacionamiento (difícil de definir y medir)	N° de ciclo-estacionamientos, población residente	Registros independientes privados, departamentos de planeación	Fuente: Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe - BID.																																																																																																																												
Categoría	Indicador	Información necesaria	Recolección/ Posible fuente																																																																																																																																													
Viajes en bicicleta	N° de viajes en bicicleta en hora pico y por día	N° de viajes realizados en bicicleta	Encuesta de movilidad, aforos																																																																																																																																													
Uso de complementarios (estacionamiento de bicicletas, etc.)	N° de uso de ciclo-estacionamiento (difícil de definir y medir)	N° de ciclo-estacionamientos, población residente	Registros independientes privados, departamentos de planeación																																																																																																																																													
<p>Asimismo, a nivel regional únicamente el 18% de las ciudades reporta tener acceso a datos sobre el uso efectivo de la bicicleta. Otro conjunto de indicadores monitorea las políticas ciclo-inclusivas en cuanto al uso de la bicicleta. Mediante los cuales se analizan factores de política, infraestructura, recursos financieros, suelo y otros medios de transporte. La Tabla N° 16 muestra los indicadores principales, la información que se requiere y la posible fuente de recolección. Las categorías principales son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestructura y Cobertura.</li> <li>• Servicios complementarios (estacionamientos).</li> <li>• Guías de diseño de corredores para la bicicleta.</li> <li>• Diseño vial ciclo-inclusivo.</li> </ul>				<table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Indicador</th> <th>Información necesaria</th> <th>Recolección/ Posible fuente</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Infraestructura</td> <td>Km. De infraestructura para la bicicleta.</td> <td>N° de Km. de vía para la bicicleta</td> <td>Departamento de planeación, departamento de infraestructura.</td> </tr> <tr> <td>Cobertura</td> <td>% de la población ubicada a 500 m de una vía para bicicleta.</td> <td>Km de vía para la bicicleta, localización de la población residente.</td> <td>Departamento de planeación, departamento de infraestructura.</td> </tr> <tr> <td>Servicios complementarios (ciclo-estacionamientos)</td> <td>N° de ciclo-estacionamientos por cada 100 mil habitantes.</td> <td>N° de ciclo-estacionamiento, población residente.</td> <td>Departamento de planeación, departamento de infraestructura.</td> </tr> <tr> <td>guías para los corredores para la bicicleta</td> <td>Manuales de diseño para corredores de bicicleta.</td> <td>Manuales de diseño para corredores de bicicleta.</td> <td>Departamento de planeación.</td> </tr> <tr> <td>Diseño vial ciclo inclusivo</td> <td>Manuales de diseño vial urbano tienen en cuenta el transporte en bicicleta.</td> <td>Manuales de diseño vial usados en la ciudad de estudio</td> <td>Departamento de planeación.</td> </tr> <tr> <td>Presupuesto</td> <td>Monto de dinero presupuestado para la promoción de la bicicleta (moneda local), monto en USD como proporción de presupuesto total de transporte.</td> <td>Presupuesto de la alcaldía</td> <td>Alcaldía de la ciudad.</td> </tr> <tr> <td>Sistema de bicicletas públicas</td> <td>N° de bicicletas públicas al servicio de los ciudadanos por cada 10 mil habitantes.</td> <td>N° de bicicletas públicas</td> <td>Entidad encargada de la operación del sistema de bicicletas públicas.</td> </tr> <tr> <td>Integración de la bicicleta a la educación</td> <td>N° de colegios, academias y escuelas de tránsito con programas para la enseñanza del uso de la bicicleta como modo de transporte</td> <td>N° de colegios, academias y escuelas de tránsito con programas para la enseñanza del uso de la bicicleta como modo de transporte.</td> <td>Colegios, academias y escuelas de tránsito.</td> </tr> </tbody> </table>				Categoría	Indicador	Información necesaria	Recolección/ Posible fuente	Infraestructura	Km. De infraestructura para la bicicleta.	N° de Km. de vía para la bicicleta	Departamento de planeación, departamento de infraestructura.	Cobertura	% de la población ubicada a 500 m de una vía para bicicleta.	Km de vía para la bicicleta, localización de la población residente.	Departamento de planeación, departamento de infraestructura.	Servicios complementarios (ciclo-estacionamientos)	N° de ciclo-estacionamientos por cada 100 mil habitantes.	N° de ciclo-estacionamiento, población residente.	Departamento de planeación, departamento de infraestructura.	guías para los corredores para la bicicleta	Manuales de diseño para corredores de bicicleta.	Manuales de diseño para corredores de bicicleta.	Departamento de planeación.	Diseño vial ciclo inclusivo	Manuales de diseño vial urbano tienen en cuenta el transporte en bicicleta.	Manuales de diseño vial usados en la ciudad de estudio	Departamento de planeación.	Presupuesto	Monto de dinero presupuestado para la promoción de la bicicleta (moneda local), monto en USD como proporción de presupuesto total de transporte.	Presupuesto de la alcaldía	Alcaldía de la ciudad.	Sistema de bicicletas públicas	N° de bicicletas públicas al servicio de los ciudadanos por cada 10 mil habitantes.	N° de bicicletas públicas	Entidad encargada de la operación del sistema de bicicletas públicas.	Integración de la bicicleta a la educación	N° de colegios, academias y escuelas de tránsito con programas para la enseñanza del uso de la bicicleta como modo de transporte	N° de colegios, academias y escuelas de tránsito con programas para la enseñanza del uso de la bicicleta como modo de transporte.	Colegios, academias y escuelas de tránsito.	Fuente: Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe - BID																																																																																																				
Categoría	Indicador	Información necesaria	Recolección/ Posible fuente																																																																																																																																													
Infraestructura	Km. De infraestructura para la bicicleta.	N° de Km. de vía para la bicicleta	Departamento de planeación, departamento de infraestructura.																																																																																																																																													
Cobertura	% de la población ubicada a 500 m de una vía para bicicleta.	Km de vía para la bicicleta, localización de la población residente.	Departamento de planeación, departamento de infraestructura.																																																																																																																																													
Servicios complementarios (ciclo-estacionamientos)	N° de ciclo-estacionamientos por cada 100 mil habitantes.	N° de ciclo-estacionamiento, población residente.	Departamento de planeación, departamento de infraestructura.																																																																																																																																													
guías para los corredores para la bicicleta	Manuales de diseño para corredores de bicicleta.	Manuales de diseño para corredores de bicicleta.	Departamento de planeación.																																																																																																																																													
Diseño vial ciclo inclusivo	Manuales de diseño vial urbano tienen en cuenta el transporte en bicicleta.	Manuales de diseño vial usados en la ciudad de estudio	Departamento de planeación.																																																																																																																																													
Presupuesto	Monto de dinero presupuestado para la promoción de la bicicleta (moneda local), monto en USD como proporción de presupuesto total de transporte.	Presupuesto de la alcaldía	Alcaldía de la ciudad.																																																																																																																																													
Sistema de bicicletas públicas	N° de bicicletas públicas al servicio de los ciudadanos por cada 10 mil habitantes.	N° de bicicletas públicas	Entidad encargada de la operación del sistema de bicicletas públicas.																																																																																																																																													
Integración de la bicicleta a la educación	N° de colegios, academias y escuelas de tránsito con programas para la enseñanza del uso de la bicicleta como modo de transporte	N° de colegios, academias y escuelas de tránsito con programas para la enseñanza del uso de la bicicleta como modo de transporte.	Colegios, academias y escuelas de tránsito.																																																																																																																																													
<p>PLANMET 2040</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>EJE</th> <th>OBJETIVO ESTRATÉGICO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>METRÓPOLI INTERCONECTADA</td> <td> <p>OE E 9.1.3</p> <p>Desarrollar la infraestructura cicloviaria y peatonal, promoviendo su integración con la red metropolitana de transporte.</p> </td> </tr> </tbody> </table>				EJE	OBJETIVO ESTRATÉGICO	METRÓPOLI INTERCONECTADA	<p>OE E 9.1.3</p> <p>Desarrollar la infraestructura cicloviaria y peatonal, promoviendo su integración con la red metropolitana de transporte.</p>	<p>PLANMET 2040 - EJE ESTRATÉGICO 3: Metrópoli Interconectada</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Objetivos</th> <th colspan="2">Indicador del PLANMET 2040</th> <th>Línea Base 2020</th> <th colspan="20">Metas</th> <th rowspan="3">Fuente de Información</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Nombre</th> <th rowspan="2">Unidad</th> <th rowspan="2">Cantidad</th> <th colspan="5">Corto Plazo</th> <th colspan="5">Mediano Plazo</th> <th colspan="10">Largo Plazo</th> </tr> <tr> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>2032</th> <th>2033</th> <th>2034</th> <th>2035</th> <th>2036</th> <th>2037</th> <th>2038</th> <th>2039</th> <th>2040</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Objetivo Específico. O.E.E. 9.1.3 Desarrollar la infraestructura cicloviaria y peatonal, promoviendo su integración con la red metropolitana de transporte.</td> <td>Número de estaciones de la red metropolitana que cuenta con parqueo de ciclovias</td> <td>Cantidad</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>10</td> <td>12</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>33</td> <td>33</td> <td>40</td> <td>45</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>55</td> <td>60</td> <td>65</td> <td>70</td> <td>73</td> <td>ATU/MML</td> </tr> <tr> <td>Kilómetros de infraestructura que prioriza modos sostenibles KIMS</td> <td>Km</td> <td>514</td> <td>514</td> <td>1500</td> <td>1500</td> <td>1700</td> <td>2000</td> <td>2000</td> <td>2000</td> <td>2200</td> <td>2400</td> <td>2500</td> <td>2500</td> <td>2800</td> <td>3000</td> <td>3000</td> <td>3000</td> <td>3200</td> <td>3200</td> <td>3400</td> <td>3400</td> <td>3500</td> <td>MML/ATU/IMP</td> </tr> </tbody> </table>																				Objetivos	Indicador del PLANMET 2040		Línea Base 2020	Metas																				Fuente de Información	Nombre	Unidad	Cantidad	Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo Plazo										2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	Objetivo Específico. O.E.E. 9.1.3 Desarrollar la infraestructura cicloviaria y peatonal, promoviendo su integración con la red metropolitana de transporte.	Número de estaciones de la red metropolitana que cuenta con parqueo de ciclovias	Cantidad	3	3	7	7	10	12	15	15	20	30	33	33	40	45	50	50	55	60	65	70	73	ATU/MML	Kilómetros de infraestructura que prioriza modos sostenibles KIMS	Km	514	514	1500	1500	1700	2000	2000	2000	2200	2400	2500	2500	2800	3000	3000	3000	3200	3200	3400	3400	3500	MML/ATU/IMP
EJE	OBJETIVO ESTRATÉGICO																																																																																																																																															
METRÓPOLI INTERCONECTADA	<p>OE E 9.1.3</p> <p>Desarrollar la infraestructura cicloviaria y peatonal, promoviendo su integración con la red metropolitana de transporte.</p>																																																																																																																																															
Objetivos	Indicador del PLANMET 2040		Línea Base 2020	Metas																				Fuente de Información																																																																																																																								
	Nombre	Unidad	Cantidad	Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo Plazo																																																																																																																																		
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040																																																																																																																									
Objetivo Específico. O.E.E. 9.1.3 Desarrollar la infraestructura cicloviaria y peatonal, promoviendo su integración con la red metropolitana de transporte.	Número de estaciones de la red metropolitana que cuenta con parqueo de ciclovias	Cantidad	3	3	7	7	10	12	15	15	20	30	33	33	40	45	50	50	55	60	65	70	73	ATU/MML																																																																																																																								
	Kilómetros de infraestructura que prioriza modos sostenibles KIMS	Km	514	514	1500	1500	1700	2000	2000	2000	2200	2400	2500	2500	2800	3000	3000	3000	3200	3200	3400	3400	3500	MML/ATU/IMP																																																																																																																								

<sup>50</sup> Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe- Banco Interamericano de Desarrollo

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:25:06 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 20:19:46 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por MARTINEZ RAMIREZ Rensu Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:54:14 -05:00

A continuación, se presentan parte de los indicadores establecidos para el proyecto del Sistema de Bicicletas Públicas del Distrito de Miraflores<sup>51</sup>:

Denominación General	Nombre del Indicador	Definición	Unidad de Medida	Atributos relacionados a la capacidad y calidad del servicio	Método de estimación	Fuente de verificación de la información	Frecuencia de la Medición
Indicadores de Funcionamiento para estaciones	Porcentaje de estaciones no operativas	Se considera como estación no operativa a cualquier estación que por fallo del terminal o cualquier otra causa deje fuera de circulación los anclajes de la estación y las bicicletas que se encuentren disponibles, imposibilitando usar las bicicletas en la estación.	%	Calidad	Para determinar el porcentaje de estaciones no operativas se debe utilizar la siguiente igualdad: % ENO = (Eno/E)x100 Donde: % ENO: Porcentaje de estaciones no operativas en un momento de tiempo ENO: Número de estaciones no operativas en un momento de tiempo. E: Número total de estaciones en el sistema	Contrato de Concesión del Sistema de Bicicletas Públicas de Miraflores	Mensual
	Porcentaje de anclajes no operativos	Se considera anclaje no operativo a cualquier anclaje dentro del sistema que no se encuentre disponible para el público durante el periodo de operación del sistema. Esta inoperancia se puede dar por fallos en el suministro eléctrico o por fallos en la comunicación con el terminal	%	Calidad	Para determinar el porcentaje de anclajes no operativas se debe utilizar la siguiente igualdad: % ANO = (Ano/A)x100 Donde: % ANO: Porcentaje de anclajes no operativos. ANO: Número de anclajes no operativos. A: Número total de anclajes en el sistema	Contrato de Concesión del Sistema de Bicicletas Públicas de Miraflores	Mensual
	Porcentaje de Tiempo de estación completamente llena	El tiempo promedio de estaciones llenas en el sistema no puede ser superior al 5% diario. Una estación se considera llena cuando todos sus anclajes están ocupados por bicicletas por más de 30 minutos y los usuarios no pueden regresar bicicletas.	%	Capacidad	Estaciones llenas = $100\% - \frac{[\sum ITELi]}{(TS)} * 100$ Donde: TEL: Tiempo de estación completamente llena, tiempo acumulado (medido de horas) durante un día en que la estación "i" se encuentra llena (anclajes operativos totalmente ocupados) TS: Cantidad de horas diarias que el sistema está abierto.	Contrato de Concesión del Sistema de Bicicletas Públicas de Miraflores	Mensual
	Porcentaje de tiempo de estación completamente vacía	El tiempo promedio de estaciones vacías en el sistema no puede ser superior al 7% diario. Una estación se considera vacía cuando no hay bicicletas disponibles en sus anclajes por más de 30 minutos.	%	Capacidad	Estaciones llenas = $100\% - \frac{[\sum (TEV)i]}{(TS)} * 100$ Donde: TEV: Tiempo de estación completamente vacía, tiempo acumulado (medido de horas) durante un día en que la estación "i" se encuentra vacía (anclajes operativos totalmente ocupados) TS: Cantidad de horas diarias que el sistema está abierto.	Contrato de Concesión del Sistema de Bicicletas Públicas de Miraflores	Mensual
Indicadores de funcionamiento para bicicletas	Número de viajes promedio realizados por bicicleta al día.	Es necesario considerar indicadores que permitan verificar el buen desempeño del sistema y su efectividad, como política de promoción de los modos no motorizados y de la inversión efectuada en el sistema. Uno de los indicadores más relevantes es el número de viajes promedio realizados por bicicleta al día y que permite identificar que el potencial del sistema es efectivamente utilizado	Número de viajes	Calidad	La fórmula de viajes por bicicletas al día para el sistema se muestra a continuación: $Xmes = \sum \frac{via}{esini} = 1n \times bicimes$ Donde: Xmes: El número de viajes por bicicletas por día hábil durante cada mes analizado. $\sum \frac{viajes}{esini}=1$ : El número de viajes presentados durante todos los días hábiles del mes analizado. N: En número de días hábiles del mes analizado. Bicimes: El número promedio de bicicletas operativas a lo largo del mes analizado.	Contrato de Concesión del Sistema de Bicicletas Públicas de Miraflores	Mensual

<sup>51</sup> Ver documentos del proyecto en el siguiente enlace: <https://www.miraflores.gob.pe/los-servicios/obras-publicas/promocion-de-la-inversion-privada/iniciativa-privada-2/servicio-publico-de-prestamo-de-bicicletas/>

ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS EN LOS BORDES DEL CENTRO HISTÓRICO DE LIMA			MOVILIDAD URBANA		
RETOS A CORTO Y MEDIANO PLAZO					
El Plan Maestro del CHL plantea el desarrollo de estacionamientos subterráneos en los bordes del CHL, como parte del proceso de peatonalización de las calles de este espacio de la ciudad. Para tal efecto, se identificaron los siguientes puntos potenciales para el desarrollo de los proyectos de gestión y explotación de estacionamiento subterráneos: (i) Plazoleta de la Integración, (ii) Plaza de la Cultura, (iii) Plaza de la Democracia, (iv) Parque Alameda Las Malvinas; (iv) Alameda Chabuca Granda. De estos espacios, se ha priorizado para el presente Informe, Alameda Chabuca Granda y el Parque Alameda Las Malvinas. Específicamente se busca: Generar y estructurar mejores condiciones a las dinámicas urbanas del peatón y reducir el tráfico vehicular en el CHL y en sus bordes / Facilitar los desplazamientos peatonales al eliminar los estacionamientos en vías / Potenciar la red de espacios públicos (plazas y plazuelas) del Cercado de Lima, a través de su intervención y remodelación.					
Plan Estratégico Institucional 2020-2025 ampliado de la MML			Plan Maestro del CHL		
Objetivo y Acción estratégica institucional			Estr.	Enunciado	Acción
Código	Enunciado	Indicador			
OEI08	Promover la conservación del patrimonio histórico y cultural en la provincia de Lima.	Porcentaje de acciones de conservación del patrimonio histórico y cultural en la provincia de Lima.	7.5	Regular la accesibilidad al CHL	Restricción vehicular al CHL.
				Mejorar el desplazamiento No Motorizado	Peatonalización del CHL
AEI08.01	Mantenimiento, conservación y recuperación eficaz del patrimonio cultural del Centro Histórico de Lima y la provincia de Lima.	Porcentaje de acciones de mantenimiento, conservación y recuperación del patrimonio cultural del Centro Histórico de Lima y la provincia de Lima.		Mejorar el desplazamiento Motorizado	Jerarquización de vías Potenciamiento de la inter-modalidad Promoción de estacionamientos

OEI/AEI	Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Unidad de medida	Línea Base		Valor Actual		Logros esperados en el periodo del Plan						Unidad orgánica responsable del indicador	Unidad Orgánica responsable del O/A estratégica
Código	Descripción			Valor	Año	Valor	Año	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
OEI08	Promover la conservación del patrimonio histórico y cultural en la provincia de Lima.	Porcentaje de acciones de conservación del patrimonio histórico y cultural en la provincia de Lima.	%	63.67%	2019	63.67%	2019	68.66%	77.98%	86.43%	94.12%	94.12%	94.12%	PROLIMA	PROLIMA
AEI	Mantenimiento, conservación y recuperación eficaz del patrimonio cultural del Centro Histórico de Lima y la provincia de Lima.	Porcentaje de acciones de mantenimiento, conservación y recuperación del patrimonio cultural del Centro Histórico de Lima y la provincia de Lima.	%	76.92	2019	76.92	2019	73.32%	79.74%	85.78%	91.42%	91.42%	91.42%	PROLIMA	PROLIMA

<b>TERMINAL PESQUERO EN EL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA</b>	<b>MERCADO DE ABASTOS Y COMERCIO LOCAL</b>
<b>RETOS A CORTO Y MEDIANO PLAZO</b>	

El GMMML se ha consolidado como el principal mercado mayorista de la ciudad, por lo cual EMMSA ha planificado implementar una serie de proyectos que permitirán valorizar los activos actualmente no utilizados o subutilizados. Específicamente se busca: Generar fuentes de ingresos para el GMMML para su mantenimiento y sostenibilidad. / Convertir al GMMML en el principal centro de acopio y comercialización de productos hidrobiológicos, cumpliendo la normativa sanitaria vigente. / Crear nuevos puestos de trabajo. / Fomentar el consumo de productos hidrológicos con estándares de calidad y de sanidad con moderna infraestructura.

<b>PLANMET 2040</b>	<b>EJE</b> METRÓPOLI PRODUCTIVA	<b>OBJETIVO ESTRATÉGICO</b> OE E 1.1 .1	Fomentar entornos urbanos favorecido por actividades económicas urbanas distribuidos balanceada mente en el territorio y con oportunidad es y expectativas de desarrollo	Dinamizar de manera equilibrada, integrada y complementaria a los mercados urbanos, priorizando aquellos que contribuyen a estructurar el territorio
---------------------	------------------------------------	--	--	--

Objetivos	Indicador del PLANMET 2040		Linea Base 2020	Metas																				Fuente de Información			
	Nombre	Unidad		Corto Plazo				Mediano Plazo								Largo Plazo											
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040				
Objetivo Especifico, OEE 11.1.1 Dinamizar de manera equilibrada, integrada y complementaria los mercados urbanos, priorizando aquellos que contribuyen a estructurar el territorio	Número de Mercados Urbanos	Cantidad	1122	1122	1150	1150	1150	1150	1150	1180	1180	1180	1180	1180	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1250	1250	1300	1300	INEI - CENAMA

Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025				Plan Estratégico Institucional 2020-2025 ampliado de la MML		Explicación de relación causal con OEP o AEP
Objetivo estratégico provincial				Objetivo estratégico institucional		
Código	Política	Código	Enunciado	Código	Enunciado	
P.3.2	Posicionamiento estratégico de Lima Metropolitana como destino turístico, centro de negocios y ciudad productiva, a partir del desarrollo de la marca ciudad que represente sus atributos más valorados y competitivos, en el contexto del comercio internacional de bienes y servicios.	OE 3.3	Fortalecimiento de la producción y competitividad metropolitana mediante el ordenamiento del territorio, el desarrollo de la industria manufacturera y la promoción de la inversión, así como mediante el impulso y la integración de economías interdistritales y mercados de consumo	OEI 07	Desarrollar una gestión territorial competitiva en la provincia de Lima	A través de la implementación de los proyectos se consolidará la participación de la inversión privada a favor de la MML que contribuirá a la mejora de la competitividad, la productividad en el GMMML, beneficiando a la ciudadanía.
		OESP. 3.3.2	Promoción de la asociatividad público-privada-social para la colocación de inversiones, el desarrollo empresarial y el fomento de la industria	AEI 07.10	Administración de mercados municipales de calidad en la provincia de Lima.	A través de la implementación de los proyectos se fomentará el trabajo formal y la inserción laboral de manera eficaz en distintas modalidades.

**Firma digital**


Firmado digitalmente por LAURA RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:26:20 -05:00



Firmado digitalmente por VILLEGAS VASQUEZ Jessica Patricia FAU  
20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 06.02.2023 20:23:32 -05:00

**Firma digital**


Firmado digitalmente por MARTINEZ RAMIREZ Renso Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 11:55:13 -05:00



CADENA DE FRÍO EN EL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA				MERCADO DE ABASTOS Y COMERCIO LOCAL		
RETOS A CORTO Y MEDIANO PLAZO						
<p>El GMML se ha consolidado como el principal mercado mayorista de la ciudad, por lo cual EMMSA ha planificado implementar una serie de proyectos que permitirán valorizar los activos actualmente no utilizados o subutilizados.</p> <p>Específicamente se busca:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generar fuentes de ingresos para el GMML para su mantenimiento y sostenibilidad.</li> <li>• Garantizar temperaturas específicas requeridas por determinados productos perecibles (frutas y hortalizas) a fin de mejorar su calidad y conservación desde la cosecha hasta el consumidor final.</li> <li>• Ampliar la oferta de producción agrícola a nivel de Lima Metropolitana y de las zonas rurales</li> <li>• Crear nuevos puestos de trabajo.</li> </ul>						
PLANMET 2040		EJE	OBJETIVO ESTRATÉGICO			
		METRÓPOLI PRODUCTIVA	OE E 1.1 .1	Fomentar entornos urbanos favorecido por actividades económicas urbanas distribuidos balanceada mente en el territorio y con oportunidad es y expectativas de desarrollo	Dinamizar de manera equilibrada, integrada y complementaria a los mercados urbanos, priorizando aquellos que contribuyen a estructurar el territorio	
Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025			Plan Estratégico Institucional 2020-2025 ampliado de la MML		Explicación de relación causal con OEP o AEP	
Objetivo estratégico provincial			Objetivo estratégico institucional			
Código	Política	Código	Enunciado	Código	Enunciado	
P.3.2	Posicionamiento estratégico de Lima Metropolitana como destino turístico, centro de negocios y ciudad productiva, a partir del desarrollo de la marca ciudad que represente sus atributos más valorados y competitivos, en el contexto del comercio internacional de bienes y servicios.	OE 3.3	Fortalecimiento de la producción y competitividad metropolitana mediante el ordenamiento del territorio, el desarrollo de la industria manufacturera y la promoción de la inversión, así como mediante el impulso y la integración de economías interdistritales y mercados de consumo	OET 07	Desarrollar una gestión territorial competitiva en la provincia de Lima	A través de la implementación de los proyectos se consolidará la participación de la inversión privada a favor de la MML que contribuirá a la mejora de la competitividad, la productividad en el GMML, beneficiando a la ciudadanía.
		OESP. 3.3.2	Promoción de la asociatividad público-privada-social para la colocación de inversiones, el desarrollo empresarial y el fomento de la industria	AEI 07.10	Administración de mercados municipales de calidad en la provincia de Lima.	A través de la implementación de los proyectos se fomentará el trabajo formal y la inserción laboral de manera eficaz en distintas modalidades.

**Firma digital**

 Firmado digitalmente por LAURA RIOS Christian Alberto FAU  
 20131380951 hard  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 20.01.2023 17:26:49 -05:00

**Firma digital**

 Firmado digitalmente por MARTINEZ RAMIREZ Rensó Alejandro FAU 20131380951 soft  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 17.02.2023 11:55:35 -05:00

PLANTA DE PROCESAMIENTO Y CENTRO DE DISTRIBUCIÓN EN EL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA				MERCADO DE ABASTOS Y COMERCIO LOCAL		
RETOS A CORTO Y MEDIANO PLAZO						
<p>El GMML se ha consolidado como el principal mercado mayorista de la ciudad, por lo cual EMMSA ha planificado implementar una serie de proyectos que permitirán valorizar los activos actualmente no utilizados o subutilizados. Específicamente se busca:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generar fuentes de ingresos para el GMML para su mantenimiento y sostenibilidad.</li> <li>• Desarrollar una cadena logística competitiva y segura.</li> <li>• Contar con instalaciones modernas que sea un referente y un punto de encuentro para usuarios y comerciantes.</li> <li>• Utilizar la tecnología disponible empleada en proceso.</li> <li>• Realizar actividades de mantenimiento preventivo a fin de no generar impactos negativos (verbigracia, aumentar mermas).</li> <li>• Crear nuevos puestos de trabajo.</li> </ul>						
<b>PLANMET 2040</b>		<b>EJE</b> METRÓPOLI PRODUCTIVA	<b>OBJETIVO ESTRATÉGICO</b> OE E 1.1 .1	Fomentar entornos urbanos favorecido por actividades económicas urbanas distribuidos balanceada mente en el territorio y con oportunidad es y expectativas de desarrollo	Dinamizar de manera equilibrada, integrada y complementaria a los mercados urbanos, priorizando aquellos que contribuyen a estructurar el territorio	
Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025			Plan Estratégico Institucional 2020-2025 ampliado de la MML		Explicación de relación causal con OEP o AEP	
Objetivo estratégico provincial			Objetivo estratégico institucional			
Código	Política	Código	Enunciado	Código		Enunciado
P.3.2	Posicionamiento estratégico de Lima Metropolitana como destino turístico, centro de negocios y ciudad productiva, a partir del desarrollo de la marca ciudad que represente sus atributos más valorados y competitivos, en el contexto del comercio internacional de bienes y servicios.	OE 3.3	Fortalecimiento de la producción y competitividad metropolitana mediante el ordenamiento del territorio, el desarrollo de la industria manufacturera y la promoción de la inversión, así como mediante el impulso y la integración de economías interdistritales y mercados de consumo	OEI 07	Desarrollar una gestión territorial competitiva en la provincia de Lima	A través de la implementación de los proyectos se consolidará la participación de la inversión privada a favor de la MML que contribuirá a la mejora de la competitividad, la productividad en el GMML, beneficiando a la ciudadanía.
		OESP. 3.3.2	Promoción de la asociatividad público-privada-social para la colocación de inversiones, el desarrollo empresarial y el fomento de la industria	AEI 07.10	Administración de mercados municipales de calidad en la provincia de Lima.	A través de la implementación de los proyectos se fomentará el trabajo formal y la inserción laboral de manera eficaz en distintas modalidades.

Firma digital


 Firmado digitalmente por LAURA RIOS Christian Alberto FAU  
 20131380951 hard  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 20.01.2023 17:27:07 -05:00

Firma digital


 Firmado digitalmente por MARTINEZ RAMIREZ Rensó Alejandro FAU 20131380951 soft  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 17.02.2023 11:55:56 -05:00

### 3. IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA A SER INCORPORADOS AL PROCESO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN LOS SIGUIENTES TRES AÑOS

### 3.1 VALOR POR DINERO – CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

En base a los Lineamientos para la Aplicación de los Criterios de Elegibilidad de los proyectos de Asociación Público Privada, aprobados mediante Resolución Directoral N° 004-2016-EF/68.01<sup>52</sup>, de fecha 19 de mayo del 2016, los cuales orientan a las entidades públicas en la definición de la modalidad de desarrollo de proyecto, vale decir, si éstos tienen vocación de ser APP o que en su defecto deben ser desarrollados mediante provisión pública. Cabe señalar que, el análisis efectuado se hace en función al nivel de información y estudios con que cuentan los potenciales proyectos. A continuación, se presenta la aplicación de los criterios de elegibilidad en dos proyectos con potencial de APP:

#### 3.1.1 SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS

Criterio Específico 1: Nivel de transferencia de riesgos		
<b>Pregunta:</b>	¿Cuál se espera que sea el nivel de transferencia de riesgos hacia el sector privado?	
Indicadores de respuesta		
1	2	3
Existe una baja o nula capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado.	Existe una mediana capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado.	Existe una alta capacidad de transferencia de riesgos desde el Estado al sector privado.
<b>Puntaje</b>	<b>3</b>	

Los componentes del Sistema de Bicicletas Públicas por su nivel tecnológico sofisticado (necesidad de un sistema con anclaje que le permita evitar vandalismo, entre otras razones) requieren un diseño, implementación y operación sostenida y mantenimiento especializado que la MML no está en capacidad de realizar, dado que hasta la fecha la Subgerencia de Transporte No Motorizado se ha enfocado en la construcción y mantenimiento de ciclovías. Ello implica la necesidad de efectuar una asignación eficiente de riesgos entre la MML y la parte privada. En ese sentido, para la etapa pre-operativa como la operativa, se puede concluir que hay una alta capacidad de transferencia de riesgos. Asimismo, a nivel nacional existen experiencias de proyectos de bicicletas públicas bajo la modalidad de APP, uno de ellos el implementado por la Municipalidad de Miraflores<sup>53</sup> a nivel local que ha seguido por un proceso eficiente de asignación de riesgos (contrato y documentos de sustento) que podría servir como referencia para este proyecto.

Criterio Específico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio		
<b>Pregunta:</b>	¿Se cuenta con especificaciones e indicadores de disponibilidad de servicio y del desempeño, así como un sistema de penalidades o deducciones?	
Indicadores de respuesta		
1	2	3
No existen especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades o deductivos para proyectos similares tanto a nivel nacional como internacional	Existen especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades o deductivos para proyectos similares a nivel internacional	Existen especificaciones e indicadores de desempeño y un sistema de penalidades o deductivos para proyectos similares en el Perú
<b>Puntaje</b>	<b>3</b>	

<sup>52</sup> Actualmente vigentes en virtud de la Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 240-2018-EF.

<sup>53</sup> Contrato de Concesión para la Prestación del Servicio Bicicleta Pública en el Distrito de Miraflores y cesión de espacios para la instalación de publicidad exterior.

Existen en el mundo alrededor de 500 sistemas de bicicletas públicas, 71 en América Latina<sup>54</sup>. En el Perú existen 02 (implementados por la Municipalidad de Miraflores y de San Isidro) de los cuales el primero se encuentra en funcionamiento. A la fecha, CityBike (Concesionario) gestiona el proyecto a través de indicadores de desempeño que están incluidos en contrato de concesión, los cuales se vienen cumpliendo adecuadamente. Es importante considerar las Guías Metodológicas de 03 Multilaterales que han analizado las mejores prácticas y desarrollado los indicadores del servicio. Esto quiere decir, dada la experiencia local e internacional, se cuenta con información sobre indicadores necesarios que pueden medir el desempeño de este proyecto. Por lo tanto, se tiene vasta información al respecto.

Criterio Específico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional		
<b>Pregunta:</b>	¿Existe información que demuestre la ocurrencia de sobrecostos respecto al monto original del proyecto y/o el incumplimiento de los cronogramas originalmente establecidos en la provisión mediante el régimen general de contratación pública?	
Indicadores de respuesta		
1	2	3
No existe evidencia documentada ni cuantificable en el país ni en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	Existe evidencia documentada en el país o en países comparables de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública	Existe evidencia documentada y cuantificable en el país de sobrecostos e incumplimiento de cronogramas cuando se desarrolla un proyecto similar mediante el régimen general de contratación pública
<b>Puntaje</b>	<b>1</b>	

El esquema de implementación de este tipo de proyectos a nivel internacional no documenta evidencia de sobrecostos ni incumplimiento de cronograma, a nivel nacional tampoco existe evidencia documentada de sobrecosto.

<b>Pregunta:</b>	¿La entidad pública tiene capacidad para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto?	
Indicadores de respuesta		
1	2	3
La entidad pública posee una alta capacidad para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto	La entidad pública posee una capacidad media para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto	La entidad pública posee poca o nula capacidad para realizar sostenidamente la operación y el mantenimiento de la infraestructura durante la vida útil del proyecto
<b>Puntaje</b>	<b>3</b>	

<sup>54</sup> En Brasil 22, en Colombia 17, en México 13, en Argentina 8, en Chile 5, en Ecuador 2, en Uruguay 2, en Costa Rica 1.

Como se ha mencionado, la MML, a través de la Gerencia de Movilidad Urbana y la Subgerencia de Transporte No Motorizado, es la entidad encargada de gestionar e implementar los proyectos relacionados a movilidad urbana, ciclovías y promoción del uso sostenido de la bicicleta. Los proyectos de ciclovías que ha ejecutado han sido a través de obra pública, y la operación y mantenimiento es desarrollada por la entidad. No obstante, la MML no cuenta con personal técnico ni infraestructura ad hoc que le permita efectuar la operación y mantenimiento de un sistema de bicicletas públicas debido a su componente tecnológico y especialización; por lo cual, la puntuación asignada es de 3.

<b>Criterio Específico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP</b>		
<b>Pregunta:</b>	¿Cuál es el estimado de inversión en el proyecto?	
<b>Indicadores de respuesta</b>		
1	2	3
<b>Gobierno Nacional:</b> Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es menor a 50,000 UIT, pero mayor a 10,000 UIT.  <b>Gobiernos Regionales y Locales:</b> Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es menor a 25,000 UIT, pero mayor a 7,000 UIT.	<b>Gobierno Nacional:</b> Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 50,000 UIT, pero menor a 250,000 UIT.  <b>Gobiernos Regionales y Locales:</b> Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 25,000 UIT, pero menor a 100,000 UIT.	<b>Gobierno Nacional:</b> Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 250,000 UIT.  <b>Gobiernos Regionales y Locales:</b> Costo Total de Inversión, o Costo Total del Proyecto en caso no haya componente de inversión, es mayor o igual a 100,000 UIT.
<b>Puntaje</b>	<b>1</b>	

Se estima que el proyecto tendría un costo total de inversión – CTI<sup>55</sup> de S/ 59 millones incluido IGV, equivalente a 12.83 mil UIT, por tanto, se ha puntuado con 1.

<b>Criterio Específico 5: Competencia por el mercado</b>		
<b>Pregunta:</b>	¿Cuántas empresas del sector privado tienen la capacidad y la experiencia para ser potenciales postores para el desarrollo del proyecto?	
<b>Indicadores de respuesta</b>		
1	2	3
Existen suficientes empresas del sector privado para conformar hasta 2 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto	Existen suficientes empresas del sector privado para conformar entre 2 y 5 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto	Existen suficientes empresas del sector privado para conformar más de 5 postores potenciales al momento de adjudicar la buena pro del proyecto
<b>Puntaje</b>	<b>1</b>	

<sup>55</sup> Conforme a lo establecido en las definiciones de la normativa APP (número 11 del artículo 5 del Reglamento APP).



A nivel regional (Sudamérica) existen operadores potenciales. A nivel local se ha identificado sólo un operador de bicicletas públicas con capacidad de aglutinar la experiencia de constructores para la ejecución del proyecto.

<b>Criterio Específico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto</b>	
<b>Pregunta:</b>	¿Cuenta la entidad pública contratante con una unidad dentro de su estructura organizacional y tiene experiencia para conducir un proyecto de APP de similares características?
<b>Indicadores de respuesta</b>	
1	2
Entidad pública contratante no cuenta con una Unidad APP o, de contar con ella, no tiene experiencia de desarrollo de proyectos de APP ni administración de contratos APP de similar tipología, tamaño y complejidad	Entidad pública contratante cuenta con una Unidad APP y tiene experiencia de desarrollo de proyectos de APP y administración de contratos APP de similar tipología, tamaño y complejidad
<b>Puntaje</b>	<b>2</b>

La GPIIP cuenta con las facultades, funciones y competencias asignadas a los Organismos Promotores de Inversión Privada, que es efectuada específicamente por la SNPIP. Por otro lado, dentro de la composición interna de la GPIIP, se encuentra la SGCPP que es el órgano encargado de cumplir las obligaciones y ejercer los derechos y demás facultades que corresponda a la MML en su calidad de parte otorgante de los Contratos de Participación de la Inversión Privada.

<b>Criterio Específico 7: Financiamiento por usuarios</b>	
<b>Pregunta:</b>	¿Tiene el proyecto evidencia de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto?
<b>Indicadores de respuesta</b>	
0	1
El proyecto no tiene la posibilidad de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto	El proyecto tiene la posibilidad de generar los suficientes ingresos para financiar parcial o totalmente el proyecto
<b>Puntaje</b>	<b>1</b>

De acuerdo a las estimaciones efectuadas por la MML, a través de la Subgerencia de Transporte No Motorizado, el uso de la bicicleta en Lima Metropolitana se ha incrementado, ello no sólo como consecuencia de la pandemia de la Covid-19 sino como un cambio de medio de transporte hacia uno sostenible. Al respecto, es preciso señalar que la encuesta de CPI desarrollada el 2020 (a solicitud de la MML) muestra que un 40% de la población optaría por utilizar la bicicleta como medio de transporte al salir de la cuarentena, situación que se ha hecho evidente, y ha promovido que tanto el gobierno central como los gobiernos locales, principalmente la MML desplieguen una serie de acciones concretas para fortalecer y promover el uso de la bicicleta (implementación de ciclovías en vías metropolitanas y locales). No obstante, es importante señalar que el financiamiento del proyecto no está fundado únicamente en la demanda del servicio del alquiler de la bicicleta, sino que tiene como soporte la publicidad en espacios públicos y el patrocinio de empresas, teniendo como referencia el proyecto que Citybike está gestionando en el distrito de Miraflores.

Más detalladamente, el proyecto generará ingresos a través de: (i) la prestación de servicio de alquiler de bicicletas, a través de la implementación de un esquema tarifario por frecuencia de uso y/o acceso a servicio); (ii) la publicidad en espacios públicos; y, (iii) el patrocinio de marcas y/o empresas. Asimismo, cabe señalar que el Contrato de Concesión suscrito entre CityBike y la Municipalidad de Miraflores presenta el mismo esquema y actualmente sigue vigente y el servicio continúa bajo un tarifario acordado entre ambas partes.

<b>Resultados</b>	
Criterios	Puntaje Ponderado
Criterio Especifico 1: Nivel de transferencia de riesgos	3.0
Criterio Especifico 2: Capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio	2.0
Criterio Especifico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 1	1.3
Criterio Especifico 3: Ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional: Pregunta 2	4.0
Criterio Especifico 4: Tamaño del proyecto que justifique los costos del proceso de APP	1.3
Criterio Especifico 5: Competencia por el mercado	0.7
Criterio Especifico 6: Fortaleza institucional como factor de éxito del proyecto	1.0
<b>Puntaje ponderado total</b>	<b>13.3</b>
Criterio Especifico 7: Financiamiento por usuarios	1
<b>Puntaje final</b>	<b>14.3</b>
<b>Conclusión</b>	
<p>Frente al régimen general de contratación pública y con la información disponible, el proyecto está en condiciones de contemplar la modalidad de APP para su desarrollo.</p>	

### 3.2 METODOLOGÍA DE PRIORIZACIÓN PARA LOS PRÓXIMOS 03 AÑOS, EN FUNCIÓN A LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA ENTIDAD

Se han considerado 04 indicadores:

**GRADO DE AVANCE (A):** La calificación es efectuada en función al status de cada proyecto respecto al desarrollo de estudios de soporte.

Alto: El proyecto cuenta con estudios de soporte, o en su defecto, cuenta con estudios avanzados.

Medio: El proyecto cuenta con estudios en elaboración.

Bajo: Los estudios de soporte del proyecto son preliminares

**Tabla 39:** Metodología de Priorización: Grado de Avance.

	ALTO	MEDIO	BAJO
Avance	>80%	>50%	>30%

**IMPACTO (I):** La calificación es efectuada en función al impacto positivo (beneficio) que Lima Metropolitana experimentará de desarrollado el Proyecto.

Alto: Su desarrollo permite que los objetivos estratégicos de la MML se cumplan en el corto plazo (entre 3 a 5 años)

Medio: Su desarrollo permite que los objetivos estratégicos de la MML se cumplan en el corto plazo (entre 6 a 8 años)

Bajo: Su desarrollo permite que los objetivos estratégicos de la MML se cumplan en el mediano plazo (entre 9 a 11 años)

**Tabla 40:** Metodología de Priorización: Impacto.

	ALTO	MEDIO	BAJO
Impacto	5	4	3

**URGENCIA (U):** La calificación es efectuada en función a la proximidad de la necesidad de implementación del proyecto (necesidad de prontitud).

Alto: Si debido a factores externos (como la emergencia sanitaria u otros aspectos de contexto) se hace necesaria su implementación en el corto plazo (entre 3 a 5 años).

Medio: Si debido a factores externos (como la emergencia sanitaria u otros aspectos de contexto) se hace necesaria su implementación en el corto plazo (entre 6 a 8 años).

Bajo: Si debido a factores externos (como la emergencia sanitaria u otros aspectos de contexto) se hace necesaria su implementación en el mediano plazo (entre 9 a 11 años).

**Tabla 41:** Metodología de Priorización: Urgencia.

	ALTO	MEDIO	BAJO
Urgencia	5	4	3

**DEMANDA DE RECURSOS PÚBLICOS (R):** Como segundo paso, y para establecer la priorización de los proyectos que tienen vocación de ser APP, se considera como factor fundamental, si la APP es autofinanciable o no.

**Tabla 42:** Metodología de Priorización: Demanda de recursos.

	ES AUTOFINANCIADO	ES COFINANCIADO
Puntuación	4	2

### 3.3 EVALUACIÓN

**Tabla 43:** Evaluación para priorización.

PROYECTO	A	I	R	U	RESULTADO (I*R*U)(A)
SISTEMA DE BICICLETAS EN LIMA METROPOLITANA	30%	5	4	5	30

Fuente: Elaboración propia

A la fecha, el Banco Mundial ha desarrollado un estudio preliminar que sustenta la implementación de un sistema de bicicletas compartidas (llamadas también públicas) para Lima Metropolitana; y, en alianza con la MML, el Banco Mundial viene desarrollando los pasos preliminares para la elaboración del estudio de viabilidad del referido proyecto.

### 3.4 PRIORIZACIÓN

**Tabla 44:** Priorización de APP.

PROYECTO	(I*R*U)(A)	MONTO DE INVERSIÓN S/ Inc IGV	PUNTUACIÓN SEGÚN CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD	CLASIFICACIÓN
SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS EN LIMA METROPOLITANA	30	59 millones	14.3	Autofinanciada

Fuente: Elaboración propia – Información referencial.

De la Priorización efectuada con base a la metodología diseñada, en función al resultado de (P\*I\*U) (A) con relación a la puntuación obtenida de los criterios de elegibilidad previamente desarrollados, se tiene como único proyecto con mayor potencial de ser desarrollados en la modalidad de APP al Sistema de Bicicletas Públicas.

### 3.5 POTENCIALES PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA

<b>SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS (SBP) – MOVILIDAD URBANA</b>	
INFORMACIÓN	DESCRIPCIÓN
<b>Modalidad</b>	Asociación Público Privada (APP)
<b>Clasificación</b>	Autofinanciada
<b>Origen</b>	Iniciativa estatal
<b>Descripción del objeto y beneficiarios</b>	Implementación y gestión de un sistema de bicicletas públicas, que principalmente fomentará y complementará la movilidad urbana mediante el uso de la bicicleta en viajes de corta distancia y duración. Se estima que los beneficiarios del área de influencia son 520 mil habitantes (usuarios de entre 18 a 64 años) en la primera fase. A medida que se amplifique el proyecto, los beneficiarios pueden ascender a 2.4 millones.
<b>Listado de principales componentes de la infraestructura pública, de corresponder</b>	Sistema de Bicicletas Públicas, compuesto por: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Estaciones o puntos de conexión.</li> <li>b. Bicicletas.</li> <li>c. Gestión del Sistema.</li> </ol>
<b>Alcance del proyecto</b>	Diseño del SBP > Implementación del SBP > Operación y Mantenimiento del SBP > Transferencia
<b>Fases de intervención</b>	En una <b>primera fase</b> , el Sistema abarca vías metropolitanas bajo administración de la MML localizadas en 15 distritos de Lima Metropolitana: el Cercado de Lima y las vías metropolitanas ubicadas en los distritos de Barranco, Jesús María, La Molina, Lince, La Victoria, San Luis, Rimac, Magdalena del Mar, Miraflores, Pueblo Libre, San Borja, San Isidro, Surco y Surquillo. Fase I: Polígono inicial – 2,600 bicicletas (260 estaciones). Posteriormente, en función a la profundización de los estudios, el Sistema se extendería hacia una <b>segunda fase</b> <sup>56</sup> , a la par del crecimiento de la red de ciclovías en Lima Metropolitana. <u>No obstante, el alcance inicial comprende la primera fase.</u>
<b>Listado de las principales actividades de operación y mantenimiento.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestión y control cotidiano del sistema.</li> <li>- Servicio de atención al cliente.</li> <li>- Seguimiento y control de la calidad del servicio.</li> <li>- Corrección y mejora del sistema.</li> </ul>
<b>Esquema propuesto</b>	Contrato de concesión de servicios públicos
<b>Costo Total de Inversión (CTI) estimado.</b>	S/ 59 millones incluido IGV. – primera fase.
<b>Costo estimado de O&amp;M</b>	S/ 5.9 millones incluido IGV por año – primera fase.
<b>Fuentes de Ingresos, ya sea cofinanciamiento total o parcial, peajes tarifas u otros esquemas</b>	El inversionista generará ingresos del proyecto cobrando por el uso del servicio (suscripción anual, mensual o diaria), complementado con otros componentes que garanticen la sostenibilidad de proyecto como comercialización de publicidad (en publicidad fija de acuerdo a la normativa aplicable de publicidad exterior) y patrocinio del sistema de bicicleta pública (logo de patrocinadores en el mobiliario), según el diseño del proyecto. Ello conforme a lo dispuesto por el artículo 8 de la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, y el artículo 25 del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC. <sup>57</sup>
<b>Lineamientos de intervención planteados por MML</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El sistema debe permitir la intermodalidad e interconexión con sistemas masivos de transporte público.</li> <li>2. Garantizar que el proyecto esté orientado al cumplimiento del servicio en condiciones de calidad.</li> <li>3. Los estudios técnicos deberán definir las características de los componentes del sistema, tal que pueda ser adaptable y compatible para: i) un funcionamiento posterior al de la concesión; y, ii) un incremento en el alcance del sistema.</li> </ol>
<b>Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuenta a la fecha</b>	A la fecha, el Banco Mundial en coordinación con la Subgerencia de Transporte No Motorizado de la MML han desarrollado un estudio (a nivel de idea) que sustenta la implementación de un sistema de bicicletas compartidas (llamadas también públicas) para Lima Metropolitana. Asimismo, se vienen elaborando los TDR's para la contratación del Estudio de Viabilidad del SBP.
<b>Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP u otros proyectos de inversión.</b>	La MML viene incrementando la infraestructura ciclovitaria, proyectándose que hacia fines del 2022, se conecten 374 Km de ciclovías existentes que serán ejecutadas a través de proyectos de inversión bajo la modalidad de obra pública. Dicha infraestructura permitirá potenciar la implementación del SBP.

<sup>56</sup> Se prevé que la Fase II: Polígono en Expansión – 9,600 bicicletas (960 estaciones).

<sup>57</sup> De acuerdo al párrafo 25.2 del Reglamento de la Ley N°30936 (ver en el siguiente enlace: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-el-reglamento-de-la-ley-n-30936-decreto-supremo-no-012-2020-mtc-1867296-1/>), las Municipalidades Provinciales y Distritales en sus respectivas jurisdicciones implementan un Sistema de Bicicleta Pública, pudiendo utilizar los mecanismos de inversión pública y privada previstos en la normativa vigente, para tal fin. En ese sentido, el numeral 3 del párrafo 31.3 del Decreto Supremo N°240-2018-EF (ver en el siguiente enlace: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-reglamento-del-decreto-legislativo-n-1362-decreto-decreto-supremo-n-240-2018-ef-1707407-1/>) señala que no es cofinanciamiento los pagos por, entre otros, precios y tarifas cobrados directamente a los usuarios. Bajo ese orden de ideas, un proyecto de inversión privada con capacidad de generar sus propios recursos (proyecto autofinanciado) se encuentra habilitado para diseñar el retorno de inversión a través del precio o la tarifa por la prestación del servicio.



**Alineamiento del Proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales**

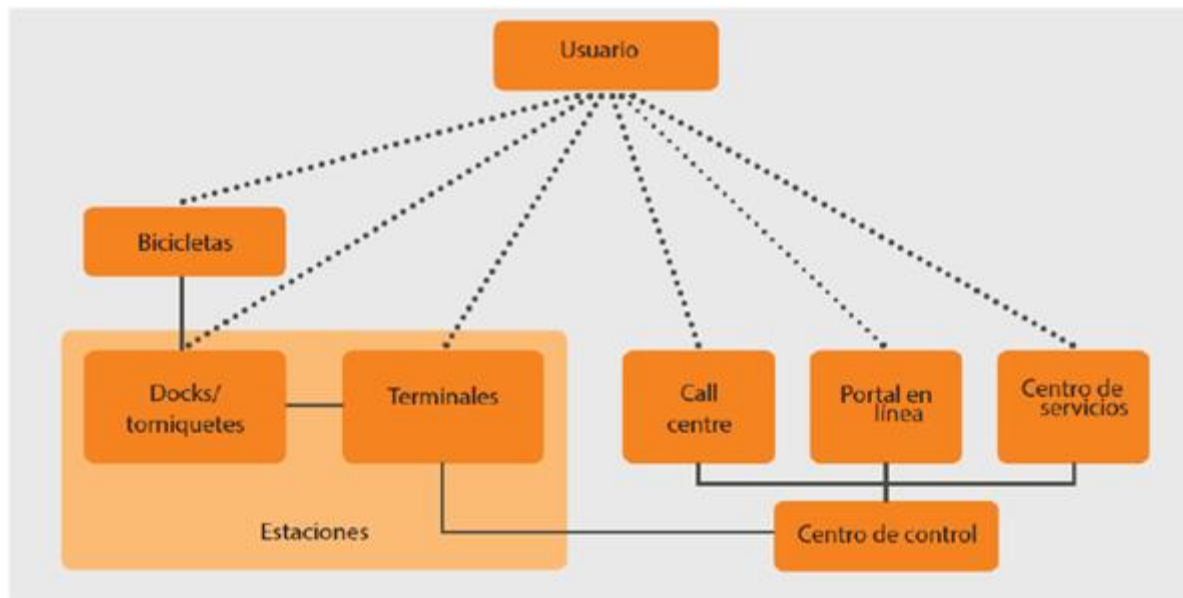
Se alinea con:

1. Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025: Desarrollar una movilidad urbana sostenible con prioridad para los peatones, ciclistas y transporte público, implementando los sistemas de transporte no motorizados y de transporte público masivo, obteniendo una eficiente distribución y equilibrio modal de los viajes metropolitanos
2. Plan Estratégico Institucional 2020-2025 ampliado de la MML: Mejorar la movilidad urbana sostenible en beneficio de la ciudadanía.
3. PLANMET 2040 – Desarrollar la infraestructura ciclovial y peatonal, promoviendo su integración con la red metropolitana de transporte.

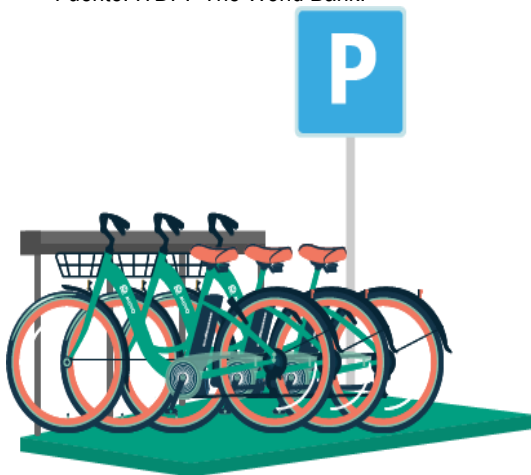
**Entidades competentes**

La Ley N° 30936 y su Reglamento disponen que las Municipalidades Provinciales y Distritales incentiven el uso de la bicicleta a través de la promoción e implementación del sistema de bicicletas públicas en sus jurisdicciones.

**Imagen 13:** Esquema del Sistema de Bicicletas Públicas.



Fuente: ITDP. The World Bank.



**Imagen 14:** Sistema de Bicicletas Públicas.



**IMÁGENES REFERENCIALES**

Firma digital

Firma digital

## 4. IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE POTENCIALES PROYECTOS EN ACTIVOS A SER INCORPORADOS AL PROCESO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN LOS SIGUIENTES TRES AÑOS

### 4.1 METODOLOGÍA DE PRIORIZACIÓN PARA LOS PRÓXIMOS 03 AÑOS PARA LOS PROYECTOS EN ACTIVOS, EN FUNCIÓN A LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA ENTIDAD

Se han considerado 04 indicadores:

**GRADO DE AVANCE (A):** La calificación es efectuada en función al status de cada proyecto respecto a su trámite y procesos.

Alto: El proyecto cuenta con estudios de soporte, o en su defecto, cuenta con estudios avanzados.

Medio: El proyecto cuenta con estudios en elaboración.

Bajo: Los estudios de soporte del proyecto son preliminares.

**Tabla 45:** Metodología de Priorización: Grado de Avance.

	ALTO	MEDIO	BAJO
Avance	>80%	>50%	>30%

**IMPACTO (I):** La calificación es efectuada en función al impacto positivo (beneficio) que Lima Metropolitana experimentará de desarrollado el Proyecto, ello en función al diagnóstico y cifras mapeadas.

Alto: Su desarrollo permite que los objetivos estratégicos de la MML se cumplan en el corto plazo (entre 3 a 5 años)

Medio: Su desarrollo permite que los objetivos estratégicos de la MML se cumplan en el corto plazo (entre 6 a 8 años)

Bajo: Su desarrollo permite que los objetivos estratégicos de la MML se cumplan en el mediano plazo (entre 9 a 11 años)

**Tabla 46:** Metodología de Priorización: Impacto.

	ALTO	MEDIO	BAJO
Impacto	5	4	3

**URGENCIA (U):** La calificación es efectuada en función a la proximidad de la necesidad de implementación del proyecto (necesidad de prontitud).

Alto: Si debido a factores externos (como la emergencia sanitaria u otros aspectos de contexto) se hace necesaria su implementación en el corto plazo (entre 3 a 5 años).

Medio: Si debido a factores externos (como la emergencia sanitaria u otros aspectos de contexto) se hace necesaria su implementación en el corto plazo (entre 6 a 8 años).

Bajo: Si debido a factores externos (como la emergencia sanitaria u otros aspectos de contexto) se hace necesaria su implementación en el mediano plazo (entre 9 a 11 años).

**Tabla 47:** Metodología de Priorización: Urgencia.

	ALTO	MEDIO	BAJO
Urgencia	5	4	3

## 4.2 EVALUACIÓN

**Tabla 48:** Evaluación para priorización.

PROYECTO	A	I	U	RESULTADO (A*I*U)
ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS EN LOS BORDES DEL CENTRO HISTÓRICO DE LIMA	40%	5	5	10
TERMINAL PESQUERO EN EL GMML	30%	4	5	6
CADENA DE FRÍO EN EL GMML	30%	4	5	6
PLANTA DE PROCESAMIENTO Y CENTRO DE DISTRIBUCIÓN EN EL GMML	30%	4	5	6

Fuente: Elaboración propia

## 4.3 PRIORIZACIÓN

**Tabla 49:** Evaluación para priorización.

PROYECTO	(U*I)*(A)	MONTO DE INVERSIÓN S/ Inc. IGV	RESULTADO FINAL
ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS EN LOS BORDES DEL CENTRO HISTÓRICO DE LIMA	10	220 millones	1
CADENA DE FRÍO EN EL GMML	6	32.6 millones	2
PLANTA DE PROCESAMIENTO Y CENTRO DE DISTRIBUCIÓN EN EL GMML	6	29.5 millones	2
TERMINAL PESQUERO EN EL GMML	6	72.6 millones	3

Fuente: Elaboración propia

Con base a la metodología diseñada, en función al resultado de  $(A*I*U)$ , se tiene la priorización de proyectos con mayor potencial de ser desarrollados como por PA.

## 4.4 POTENCIALES PROYECTOS DE PROYECTOS EN ACTIVOS

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:40:01 -05:00

Firma digital

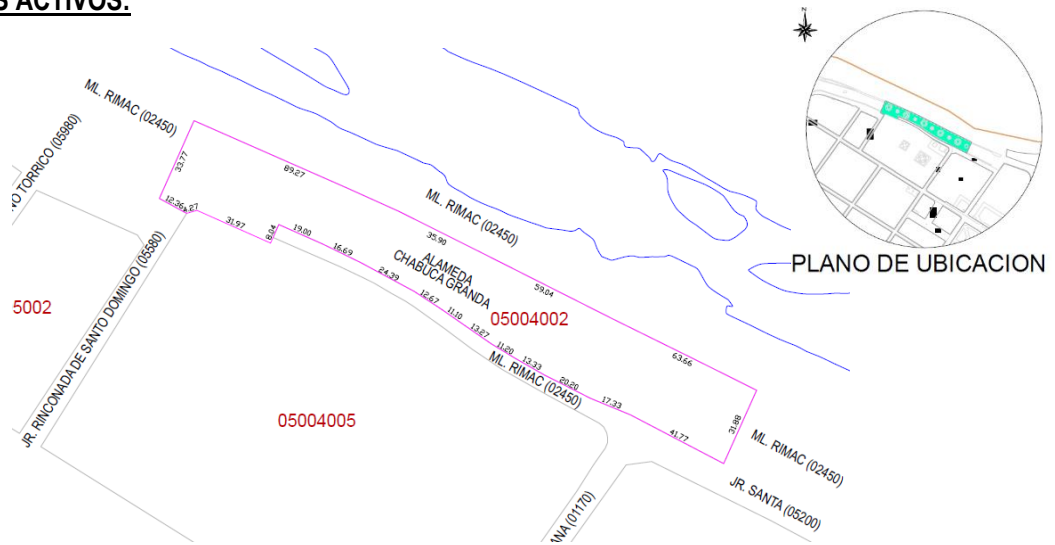


Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Renso  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 12:02:00 -05:00

<b>ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS EN LOS BORDES DEL CENTRO HISTÓRICO DE LIMA</b>	
<b>INFORMACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>
<b>Modalidad</b>	Proyecto en Activos (PA)
<b>Origen</b>	Iniciativa estatal
<b>Descripción del proyecto y beneficiarios</b>	<p>El Proyecto consiste en la construcción de estacionamientos subterráneos, así como su operación y mantenimiento, en el subsuelo de 02 espacios públicos localizados en el Borde del CHL. Ha sido conceptualizado mediante la modalidad de proyectos en activos dado que la explotación del servicio de estacionamiento vehicular califica como una actividad comercial con base prestacional exclusivamente privada respecto de la cual no existe una función de deber de garantía estatal.</p> <p>El proyecto beneficiaría a un rango de 156 mil - 351 mil personas (entre 2 a 3 personas vehículo). El número de beneficiarios ha sido calculado considerando un margen moderado de 20% a 30% de actividad continua al centro de Lima para hacer uso de los estacionamientos subterráneos.</p> <p>Si bien, el Plan Maestro del CHL define 05 espacios públicos potenciales, se han priorizado 02 de ellos a ser incorporados en el proceso de promoción de la inversión privada en los próximos 03 años.</p>
<b>Espacios de intervención</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Subsuelo del Parque Alameda Las Malvinas.</li> <li>2. Subsuelo de la Alameda Chabuca Granda.</li> </ol>
<b>Principales componentes</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estacionamientos subterráneos.</li> <li>2. Áreas comerciales.</li> <li>3. Áreas complementarias (de soporte y mantenimiento).</li> </ol> <p>La construcción de los estacionamientos subterráneos implica la demolición de los espacios públicos existentes y la construcción de los estacionamientos, las áreas complementarias y comerciales, cuyo diseño va ligado a la superficie, la cual debe preservarse como espacio público, por lo tanto, el inversionista deberá rediseñar y reconstruir el espacio público (o parte del mismo), conforme a los parámetros establecidos por PROLIMA y el MINCUL.</p>
<b>Aspectos clave</b>	La MML pone a disposición del inversionista el activo de su titularidad para que este desarrolle una actividad netamente privada, asumiendo con ello la totalidad de riesgos y recursos que se requieran para su ejecución.
<b>Esquema propuesto</b>	Derecho de superficie.
<b>Costo Total de Inversión (CTI) estimado.</b>	S/ 220 millones incluido IGV (ambos estacionamientos)
<b>Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estudio preliminar de demanda</li> <li>2. Estudio Legal</li> <li>3. Estudio Preliminar Técnico</li> <li>4. Estudio de Costo – Oportunidad (Proyecto Estacionamiento Parque Alameda Las Malvinas)</li> </ol>
<b>Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP u otros proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proyectos vinculados al fortalecimiento de la red peatonal existente y recuperar la vocación peatonal del CHL.</li> <li>2. Proyectos vinculados a la restricción vehicular al CHL.</li> <li>3. Proyectos vinculados con la jerarquización de vías en el CHL.</li> </ol>
<b>Alineamiento del Proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	<p>Se alinea con:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El Plan Estratégico Institucional Ampliado 2020-2025 de la MML. – el proyecto está alineado con el Objetivo Estratégico 08: Promover la conservación del patrimonio histórico y cultural en la provincia de Lima y la Acción Estratégica Institucional 08.01: Mantenimiento, conservación y recuperación eficaz del patrimonio cultural del Centro Histórico de Lima y la provincia de Lima.</li> <li>2. El Plan Maestro del CHL: Peatonalización del CHL – el proyecto dará soporte al plan de peatonalización y restricción vehicular en el CHL trasladando los espacios de estacionamientos a los bordes de este espacio de la ciudad, compatibilizándolos con los espacios públicos y mantenimiento el valor paisajístico monumental e histórico.</li> </ol>
<b>Sobre el activo</b>	<p>Según señala el artículo 59 de la Ley orgánica de Municipalidades, los bienes municipales pueden ser transferidos, concesionados en uso o explotación, arrendados o modificado su estado de posesión o propiedad mediante cualquier otra modalidad, por acuerdo de concejo municipal, por lo que la MML está habilitada para disponer de sus activos.</p> <p>Al ser bienes de dominio público los activos sobre los que se pretende desarrollar el Proyecto, y, en consecuencia, tener la condición de bienes inalienables e imprescriptibles (subsuelo de parques y plazas), no resulta posible la transferencia total o parcial del activo a favor del inversionista privado; no obstante, sí resultaría posible el otorgamiento de derechos reales temporales, toda vez que dichos actos no generarían la enajenación del activo, y, en consecuencia, no se vulneraría el carácter inalienable y/o imprescriptible de tales activos. En ese sentido, la MML podría otorgar derechos de superficie a favor del inversionista privado, a fin de que este desarrolle el Proyecto de Estacionamientos en el subsuelo de los activos de la MML.</p>

**PROYECTO EN ACTIVOS DE INICIATIVA ESTATAL**

**SITUACIÓN DE LOS ACTIVOS:**



**INFORMACIÓN DE LA BASE DE DATOS CATASTRAL.**

Se identifica con el código catastral 01 05 004 002 con titular catastral a nombre de la MML, la información corresponde al levantamiento físico realizado el año 2015

**Ubicación, uso y denominación.**

El predio se ubica en la vía: Malecón Rímac, Cercado de Lima; tiene uso recreacional y se denomina “Parque Alameda Chabuca Granda”.

Fuente: Instituto Catastral de Lima

**Imagen 15: Alameda Chabuca Granda.**



**Linderos, medidas Perimétricas y Área levantadas**

Los linderos y medidas perimétricas del catastro se publican a través del Sistema de Información Territorial – SIT, mediante el link: [http://sit.icl.gob.pe/cercado\\_lima\\_app](http://sit.icl.gob.pe/cercado_lima_app) y se muestran en el cuadro y plano siguientes:

**Tabla 50: Información catastral – Alameda Chabuca Granda.**

INFORMACION SISTEMA DE INFORMACION TERRITORIAL (LOTE 0105004002)				
Lindero	Frete	Derecho	Izquierdo	Fondo
Colindancia	Lote Catastral 005, Malecón Rímac	Malecón Rímac	Malecón Rímac	Malecón Rímac
Medida	12.36m/4.27m/31.97m/2.43m/ 5.61m/ 19.00m/ 16.69m/24.39m/12.67m/ 11.10m/13.27m/11.20m/13.33m/ 15.11m/5.09m/17.38m/41.77m	31.88m	33.77m	66.24m/23.02m/35.90m/ 59.04m/35.42m/28.24m
Área de terreno			7341.05m <sup>2</sup>	

Fuente: Instituto Catastral de Lima.





TERMINAL PESQUERO EN EL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA			
INFORMACIÓN	DESCRIPCIÓN		
<b>Modalidad</b>	Proyecto en Activos (PA)		
<b>Origen</b>	Iniciativa estatal		
<b>Descripción del objeto y beneficiarios</b>	La MML busca promover la valorización de espacios dentro del terreno de propiedad del GMML mediante un proyecto en activos a través de un contrato de superficie para contar con un terminal pesquero y otros servicios complementarios propuestos por el Inversionista Privado en beneficio de la ciudadanía. El terminal Pesquero proyecta brindar servicios de almacenamiento, distribución y comercialización de productos hidrobiológicos de calidad, cumpliendo las normas sanitarias correspondientes. El alcance del proyecto impactaría en Lima Este (distritos de Santa Anita, Ate Vitarte, El Agustino, La Molina y San Juan de Lurigancho), que se prevé beneficie a 2.3 millones de habitantes.		
<b>Espacios de intervención</b>	Terreno con un área delimitada de 34,100 m <sup>2</sup> aproximadamente, el cual actualmente se encuentra subutilizado, dentro del terreno del GMML de propiedad de la MML según Partida Registral N°44922401 y que la MML promueve en virtud del convenio suscrito con EMMSA.		
<b>Principales componentes</b>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <b>Componentes de Infraestructura Principal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Área de comercialización de productos hidrobiológicos (mayoristas y minoristas).</li> <li>• Área de recepción de productos hidrobiológicos – carga y descarga de productos hidrobiológicos.</li> <li>• Área de almacenamiento mediante cámaras frigoríficas, cámaras de hielo.</li> <li>• Control de calidad.</li> <li>• Zona de Fileteado.</li> <li>• Zona de desvalve – Eviscerado.</li> </ul> </td> <td style="vertical-align: top;"> <b>Componentes de Infraestructura Secundarios</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas administrativas, mantenimiento y operatividad.</li> <li>• Zona de pesaje y estiba.</li> <li>• Recojo de Residuos Sólidos.</li> <li>• Patio de comidas.</li> <li>• Servicios higiénicos.</li> <li>• Equipamiento para el comercio de productos hidrobiológicos propuesto por el Inversionista Privado.</li> <li>• Otros servicios complementarios y conexos propuestos por el Inversionista Privado.</li> </ul> </td> </tr> </table>	<b>Componentes de Infraestructura Principal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Área de comercialización de productos hidrobiológicos (mayoristas y minoristas).</li> <li>• Área de recepción de productos hidrobiológicos – carga y descarga de productos hidrobiológicos.</li> <li>• Área de almacenamiento mediante cámaras frigoríficas, cámaras de hielo.</li> <li>• Control de calidad.</li> <li>• Zona de Fileteado.</li> <li>• Zona de desvalve – Eviscerado.</li> </ul>	<b>Componentes de Infraestructura Secundarios</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas administrativas, mantenimiento y operatividad.</li> <li>• Zona de pesaje y estiba.</li> <li>• Recojo de Residuos Sólidos.</li> <li>• Patio de comidas.</li> <li>• Servicios higiénicos.</li> <li>• Equipamiento para el comercio de productos hidrobiológicos propuesto por el Inversionista Privado.</li> <li>• Otros servicios complementarios y conexos propuestos por el Inversionista Privado.</li> </ul>
<b>Componentes de Infraestructura Principal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Área de comercialización de productos hidrobiológicos (mayoristas y minoristas).</li> <li>• Área de recepción de productos hidrobiológicos – carga y descarga de productos hidrobiológicos.</li> <li>• Área de almacenamiento mediante cámaras frigoríficas, cámaras de hielo.</li> <li>• Control de calidad.</li> <li>• Zona de Fileteado.</li> <li>• Zona de desvalve – Eviscerado.</li> </ul>	<b>Componentes de Infraestructura Secundarios</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas administrativas, mantenimiento y operatividad.</li> <li>• Zona de pesaje y estiba.</li> <li>• Recojo de Residuos Sólidos.</li> <li>• Patio de comidas.</li> <li>• Servicios higiénicos.</li> <li>• Equipamiento para el comercio de productos hidrobiológicos propuesto por el Inversionista Privado.</li> <li>• Otros servicios complementarios y conexos propuestos por el Inversionista Privado.</li> </ul>		
<b>Aspectos clave</b>	La MML no asume riesgos ni aporta recursos, es el inversionista quien asume todos los riesgos y las inversiones que el proyecto requiere. El proyecto se enmarca en una actividad netamente privada y no comprometerá el uso de recursos públicos.		
<b>Esquema propuesto</b>	Derecho de superficie		
<b>Costo Total de Inversión (CTI) estimado.</b>	S/ 72.6 millones incluido IGV		
<b>Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diagnósticos preliminares elaborados por EMMSA.</li> <li>2. Propuesta de Plan Maestro de EMMSA.</li> <li>3. Estudio preliminar de Mercado.</li> </ol>		
<b>Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP u otros proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	Proyecto de Inversión: "Ampliación y Remodelación del Gran Mercado Mayorista de Lima en el Distrito de Santa Anita, Provincia de Lima – Lima". CUI: 2066003.		
<b>Alineamiento del Proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	<p>Se alinea con:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025 OE3.3: Fortalecimiento de la producción y competitividad metropolitana mediante el ordenamiento del territorio, el desarrollo de la industria manufacturera y la promoción de la inversión, así como mediante el impulso y la integración de economías interdistritales y mercados de consumo</li> <li>2. Plan Estratégico Institucional 2020-2025 Ampliado de la MML OEI.07: Desarrollar una gestión territorial competitiva en la provincia de Lima.</li> <li>3. PLANMET 2040 – Plan Metropolitano de Lima.</li> </ol> <p>A través de la implementación de los proyectos se consolidará la participación de la inversión privada a favor de la MML que contribuirá a la mejora de la competitividad, la productividad en el GMML, beneficiando a la ciudadanía; así mismo fomentará el trabajo formal y la inserción laboral de manera eficaz y sostenible en distintas modalidades</p>		
<b>Sobre el activo</b>	A través de la implementación del proyecto se pretende valorizar el área de terreno dentro del GMML, de propiedad de la MML según la partida registral N° 44922401, mediante la explotación del servicio de almacenamiento, distribución y comercialización de productos hidrobiológicos de calidad, cumpliendo las normas sanitarias correspondientes por parte de un tercero. La MML no asume riesgos ni aporta recursos, es el inversionista quien asume todos los riesgos y las inversiones que el proyecto requiere. Dicho activo está disponible para que se pueda emplazar servicios y/o actividades a cargo del Sector Privado.		

**PROYECTO EN ACTIVOS DE INICIATIVA ESTATAL**

PLANTA DE PROCESAMIENTO Y CENTRO DE DISTRIBUCIÓN EN EL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA			
INFORMACIÓN	DESCRIPCIÓN		
<b>Modalidad</b>	Proyecto en Activos		
<b>Origen</b>	Iniciativa Estatal		
<b>Descripción del objeto y beneficiarios</b>	La MML busca promover la valorización de espacios dentro del terreno de propiedad del GMML mediante un proyecto en activos a través de un contrato de superficie para contar con una Planta de Procesamiento y Centro de Distribución propuestos por el Inversionista Privado en beneficio de la ciudadanía. La planta de procesamiento y de distribución permitirá captar la gran cantidad de perecibles (frutas y verduras) para ser tratada y procesada en una cadena logística que tiene por objetivo agregar valor a los productos y a los procesos al interior del GMML. El proyecto beneficiará a entre 1,150 y 1,250 comerciantes mayoristas del GMML; así como comerciantes externos y otras empresas privadas. Los beneficiarios indirectos serán aquellos consumidores de productos procesados de frutas y hortalizas hasta por 1 millón de toneladas.		
<b>Espacios de intervención</b>	Terreno con un área delimitada de 7,920 m <sup>2</sup> aproximadamente, el cual actualmente se encuentra sub utilizado, dentro del terreno del GMML de propiedad de la MML según partida registral N° 44922401 y que la MML promueve en virtud del convenio suscrito con EMMSA.		
<b>Principales componentes</b>	<table border="1"> <tr> <td> <b>Componentes de Infraestructura Principal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona de estacionamiento de vehículos de carga (Patio de maniobras).</li> <li>• Área de recepción de productos perecibles.</li> <li>• Área de distribución de productos terminados.</li> <li>• Área de almacenamiento para los diferentes productos perecibles.</li> <li>• Control de calidad (inspección y limpieza).</li> <li>• Selección y clasificación de productos.</li> <li>• Área de procesamiento de productos perecibles.</li> <li>• Zona de empaque y embalaje.</li> </ul> </td> <td> <b>Componentes de Infraestructura Secundarios:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas administrativas, mantenimiento y operatividad.</li> <li>• Patio de comidas.</li> <li>• Servicios higiénicos.</li> <li>• Zona de pesaje y estiba.</li> <li>• Recojo de Residuos Sólidos.</li> <li>• Equipamiento para el procesamiento de productos perecibles.</li> <li>• Otros servicios complementarios y conexos.</li> </ul> </td> </tr> </table>	<b>Componentes de Infraestructura Principal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona de estacionamiento de vehículos de carga (Patio de maniobras).</li> <li>• Área de recepción de productos perecibles.</li> <li>• Área de distribución de productos terminados.</li> <li>• Área de almacenamiento para los diferentes productos perecibles.</li> <li>• Control de calidad (inspección y limpieza).</li> <li>• Selección y clasificación de productos.</li> <li>• Área de procesamiento de productos perecibles.</li> <li>• Zona de empaque y embalaje.</li> </ul>	<b>Componentes de Infraestructura Secundarios:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas administrativas, mantenimiento y operatividad.</li> <li>• Patio de comidas.</li> <li>• Servicios higiénicos.</li> <li>• Zona de pesaje y estiba.</li> <li>• Recojo de Residuos Sólidos.</li> <li>• Equipamiento para el procesamiento de productos perecibles.</li> <li>• Otros servicios complementarios y conexos.</li> </ul>
<b>Componentes de Infraestructura Principal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona de estacionamiento de vehículos de carga (Patio de maniobras).</li> <li>• Área de recepción de productos perecibles.</li> <li>• Área de distribución de productos terminados.</li> <li>• Área de almacenamiento para los diferentes productos perecibles.</li> <li>• Control de calidad (inspección y limpieza).</li> <li>• Selección y clasificación de productos.</li> <li>• Área de procesamiento de productos perecibles.</li> <li>• Zona de empaque y embalaje.</li> </ul>	<b>Componentes de Infraestructura Secundarios:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas administrativas, mantenimiento y operatividad.</li> <li>• Patio de comidas.</li> <li>• Servicios higiénicos.</li> <li>• Zona de pesaje y estiba.</li> <li>• Recojo de Residuos Sólidos.</li> <li>• Equipamiento para el procesamiento de productos perecibles.</li> <li>• Otros servicios complementarios y conexos.</li> </ul>		
<b>Aspectos clave</b>	La MML no asume riesgos ni aporta recursos, es el inversionista quien asume todos los riesgos y las inversiones que el proyecto requiere. El proyecto se enmarca dentro de una actividad netamente privada y no comprometerá el uso de recursos públicos.		
<b>Esquema propuesto</b>	Derecho de superficie		
<b>Costo Total de Inversión (CTI) estimado.</b>	S/ 29.5 millones incluido IGV		
<b>Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diagnósticos preliminares elaborados por EMMSA.</li> <li>2. Propuesta de Plan Maestro de EMMSA.</li> <li>3. Estudio preliminar de Mercado.</li> </ol>		
<b>Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP u otros proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	Proyecto de Inversión: "Ampliación y Remodelación del Gran Mercado Mayorista de Lima en el Distrito de Santa Anita, Provincia de Lima – Lima". CUI: 2066003.		
<b>Alineamiento del Proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	<p>Se alinea con:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plan Regional de Desarrollo Concertado 2012-2025 de Lima Metropolitana OE3.3: Fortalecimiento de la producción y competitividad metropolitana mediante el ordenamiento del territorio, el desarrollo de la industria manufacturera y la promoción de la inversión, así como mediante el impulso y la integración de economías interdistritales y mercados de consumo</li> <li>2. Plan Estratégico Institucional 2020-2025 Ampliado de la MML OEI.07: Desarrollar una gestión territorial competitiva en la provincia de Lima.</li> <li>3. PLANMET 2040 – Plan Metropolitano de Lima.</li> </ol> <p>A través de la implementación de los proyectos se consolidará la participación de la inversión privada a favor de la MML que contribuirá a la mejora de la competitividad, la productividad en el GMML, beneficiando a la ciudadanía; así mismo fomentará el trabajo formal y la inserción laboral de manera eficaz y sostenible en distintas modalidades</p>		
<b>Sobre el activo</b>	A través de la implementación del proyecto se pretende valorizar el área de terreno dentro del GMML, de propiedad de la MML, según la Partida N° 44922401, mediante la explotación del servicio de procesamiento y distribución de productos perecibles, cumpliendo las normas sanitarias correspondientes por parte de un tercero. La MML no asume riesgos ni aporta recursos, es el inversionista quien asume todos los riesgos y las inversiones que el proyecto requiere.		

**EL PROYECTO EN ACTIVOS DE INICIATIVA ESTATAL**

CADENA DE FRÍO EN EL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA	
INFORMACIÓN	DESCRIPCIÓN
<b>Modalidad</b>	Proyecto en Activos
<b>Origen</b>	Iniciativa Estatal
<b>Descripción del objeto y beneficiarios</b>	La cadena de frío para productos perecibles permitirá fortalecer el suministro de productos desde la producción hasta el destino final. La MML busca poner en valor un activo de su titularidad de espacios dentro del terreno de propiedad del GMML; y que, a través de su venta, arrendamiento u otro esquema, se busca desarrollar un proyecto brindará servicios de almacenamiento en sistemas de frío para productos perecibles que permitirá fortalecer el suministro de productos desde la producción hasta el destino final. El proyecto beneficiará a un rango de 1,150 – 1,250 comerciantes mayoristas del GMML; así como comerciantes externos y otras empresas privadas. Los beneficiarios indirectos serán aquellos consumidores de productos perecibles hasta por 2 millones de toneladas.
<b>Espacios de intervención</b>	Terreno con un área delimitada de 7,920 m <sup>2</sup> aproximadamente, el cual actualmente se encuentra sub utilizado, dentro del terreno del GMML de propiedad de la MML según Partida Registral N° 44922401 y que la MML promueve en virtud del convenio suscrito con EMMSA.
<b>Principales componentes</b>	<p><b>Componentes de Infraestructura Principal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona de estacionamiento de vehículos de carga (Patio de maniobras para vehículos pesados y livianos).</li> <li>• Área de recepción de productos perecibles.</li> <li>• Zona de almacenamiento para los diferentes productos perecibles:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1°C – 8°C para productos hidrobiológicos;</li> <li>- 9°C – 15°C para frutas y otros vegetales.</li> </ul> </li> <li>• Control de calidad (inspección y limpieza).</li> </ul> <p><b>Componentes de Infraestructura Secundarios:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas administrativas, mantenimiento y operatividad.</li> <li>• Patio de comidas.</li> <li>• Servicios higiénicos.</li> <li>• Zona de pesaje y estiba.</li> <li>• Recojo de Residuos Sólidos.</li> <li>• Equipamiento para el almacenamiento en sistemas de frío de productos perecibles.</li> <li>• Otros servicios complementarios y conexos.</li> </ul>
<b>Aspectos clave</b>	La MML no asume riesgos ni aporta recursos, es el inversionista quien asume todos los riesgos y las inversiones que el proyecto requiere. El proyecto se enmarca dentro de una actividad netamente privada y no comprometerá el uso de recursos públicos.
<b>Esquema propuesto</b>	Derecho de superficie
<b>Costo Total de Inversión (CTI) estimado.</b>	S/ 32.6 millones incluido IGV
<b>Estado de los estudios del proyecto según nivel de estudio con el que se cuente a la fecha</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diagnósticos preliminares elaborados por EMMSA.</li> <li>2. Propuesta de Plan Maestro de EMMSA.</li> <li>3. Estudio preliminar de Mercado.</li> </ol>
<b>Complementariedad del proyecto con otros proyectos de APP u otros proyectos de inversión pública desarrollados bajo otros mecanismos</b>	Proyecto de Inversión: "Ampliación y Remodelación del Gran Mercado Mayorista de Lima en el Distrito de Santa Anita, Provincia de Lima – Lima". CUI: 2066003.
<b>Alineamiento del Proyecto con los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales o locales</b>	<p>Se alinea con:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025 OE3.3: Fortalecimiento de la producción y competitividad metropolitana mediante el ordenamiento del territorio, el desarrollo de la industria manufacturera y la promoción de la inversión, así como mediante el impulso y la integración de economías interdistritales y mercados de consumo</li> <li>2. Plan Estratégico Institucional 2020-2025 Ampliado de la MML OEI.07: Desarrollar una gestión territorial competitiva en la provincia de Lima.</li> <li>3. PLANMET 2040 – Plan Metropolitano de Lima.</li> </ol> <p>A través de la implementación de los proyectos se consolidará la participación de la inversión privada a favor de la MML que contribuirá a la mejora de la competitividad, la productividad en el GMML, beneficiando a la ciudadanía; así mismo fomentará el trabajo formal y la inserción laboral de manera eficaz y sostenible en distintas modalidades</p>
<b>Sobre el activo</b>	A través de la implementación del proyecto se pretende valorizar el área de terreno dentro del GMML, de propiedad de la MML, según la partida registral N° 44922401, mediante la explotación del servicio de de almacenamiento en sistemas de frío para productos perecibles que permitirá fortalecer el suministro de productos desde la producción hasta el destino final, por parte de un tercero. La MML no asume riesgos ni aporta recursos, es el inversionista quien asume todos los riesgos y las inversiones que el proyecto requiere.

**PROYECTO EN ACTIVOS DE INICIATIVA ESTATAL**



PROYECTOS EN ACTIVOS DE EMMSA	PLANO DEL GRAN MERCADO MAYORISTA DE LIMA	Situación del activo
		<p>El área de intervención de los 3 proyectos es de 64,000 m<sup>2</sup> aproximadamente (incluye circulación exterior).</p> <p>En general, el GMMML tiene 816,884.57 m<sup>2</sup> está ubicado en el km 3.376 y 4.000 de la Carretera Central, en el distrito de Santa Anita, provincia de Lima – Lima.</p> <p>Está inscrito en la partida registral N° 44922401 del Registro de Propiedad Inmueble de Lima.</p> <p>Los linderos y medidas perimétricas están descritos en la ficha N° 373120 de la Oficina Nacional de los Registros Públicos.</p> <p>El 16.09.2020 se suscribió el Convenio de Cooperación Marco entre la MML y EMMSA con el objeto de encargar a la GPI la conducción de los procesos de promoción de los 3 Proyectos de titularidad de EMMSA, por realizarse al amparo del Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 240-2018-EF.</p>

<sup>1</sup> En Lima hay oferta de empresas agroindustriales que pueden brindar servicio de cadena de frío y procesamiento a diversos productores o mayoristas, pero una de las limitaciones es la proximidad y facilidad de acceso de los comerciantes del GMMML que requieren mejorar las condiciones de provisionamientos de sus productos con tecnología moderna, y con ello obtener ingresos adicionales por la transformación y cuidado de estos para su posterior comercialización. Asimismo, este proyecto no restringe ni condiciona a los interesados en acceder a los servicios que se brindarían, dado que las condiciones iniciales de competencia presionarían a que el inversionista garantice un esquema de precios competitivo y atractivo, a fin de hacer sostenible el proyecto. En ese sentido, los servicios se brindarán bajo un régimen de libre competencia, ya que el inversionista absorbe todo el riesgo por las características de la modalidad a promover

## INICIATIVA PRIVADA DE PROYECTO EN ACTIVOS “ESTACIONAMIENTO PLAZA DE LA CULTURA” (IPPA)

De conformidad con lo establecido en el numeral 82.1 del artículo 82 del Reglamento, emitida la opinión de relevancia de la IP, el OPIP incluye de manera informativa el proyecto en el IMIAPP, indicando la información referida en el inciso 2 y el literal c) del inciso 3 del párrafo 44.2 del artículo 44, así como el CTP referencial o el CTI referencial presentado por el proponente. En congruencia con ello, la Guía Metodológica de Asociaciones Público-Privadas, elaborada por el MEF, señala que, de no haberse elaborado un IMIAPP, corresponderá iniciar el procedimiento para la elaboración y aprobación del IMIAPP que contenga la IPPA. En ese sentido, se presenta lo siguiente:

### **Descripción general del proyecto, incluyendo como mínimo: nombre, entidad competente, antecedentes, área de influencia del proyecto, objetivos y clasificación del proyecto**

<b>Nombre</b>	Iniciativa Privada de Proyecto en Activos “Estacionamiento Plaza de la Cultura” (IPPA)
<b>Entidad competente</b>	Municipalidad Metropolitana de Lima.
<b>Antecedentes</b>	El Plan Maestro fue aprobado mediante Ordenanza N° 2194 de fecha 05 de diciembre de 2019, es un instrumento técnico y normativo que busca la recuperación integral del CHL y dentro de sus propuestas está la peatonalización y la revitalización de espacios públicos, lo cual incluye la implementación de restricción vehicular en este espacio de la ciudad. No obstante, siendo el CHL no solo un espacio de valor histórico que atrae turistas sino también un espacio que alberga una de las principales zonas de comercio de la ciudad y diferentes y diversas entidades públicas y privadas, generando con ello el desplazamiento de personas y vehículos, se ha previsto la necesidad de promover la implementación de estacionamientos subterráneos en determinados espacios públicos, entre ellos la Plaza de la Cultura.
<b>Área de influencia del proyecto</b>	Centro Histórico de Lima-
<b>Objetivo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brindar una infraestructura moderna y segura de estacionamiento subterráneo que permitirá atender la demanda actual y futura cuando se implemente el Plan Maestro.</li> <li>• Mejorar las condiciones del tránsito vehicular aliviando una de las causas de congestión, que son los vehículos circulando en marcha lenta en búsqueda de estacionamiento o los que se detienen temporalmente en las vías públicas del CHL, ofreciendo a los visitantes y residentes más plazas de estacionamiento en buenas condiciones y seguras.</li> <li>• Brindar estacionamientos seguros para el transporte no motorizado fomentando el desplazamiento de menor impacto ambiental.</li> </ul>
<b>Modalidad de inversión</b>	Proyecto en activos
<b>Costo Total de Inversión (CTI) estimado.</b>	S/ 55 millones (con IGV)
<b>Sobre el Activo</b>	<p>Con fecha 30 de noviembre del presente, se publicó en el Diario Oficial El Peruano la Ley N° 31367, Ley de Endeudamiento del Sector Público para el Año Fiscal 2022, cuyo artículo 18 dispone lo siguiente:</p> <p>“(…) Artículo 18. <i>Transferencia a título gratuito a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima de predios de propiedad del Banco de la Nación</i></p> <p><i>Dispónese la transferencia a título gratuito, a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, de los siguientes predios de propiedad del Banco de la Nación ubicados en el Cercado de Lima:</i></p> <p><i>a) Inmueble ubicado en la esquina formada por el Jirón (Avenida) Nicolás de Piérola y el Jirón (Avenida) Lampa, inscrito en la partida electrónica N°4906776 del Registro de Predios de la Zona Registral N° IX Sede Lima de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.</i></p> <p><i>b) Inmueble ubicado con frente al Parque Universitario, en la Avenida Nicolás de Piérola, inscrito en la partida electrónica N° 07013992 del Registro de Predios de la Zona Registral N° IX Sede Lima de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos. La Municipalidad Metropolitana de Lima se encarga de efectuar y solventar el saneamiento registral que requieran los inmuebles materia de transferencia, así como de mantener de forma perpetua en los mismos, parques de acceso libre al público. Cualquier construcción o edificación de estacionamientos o locales comerciales en el subsuelo, parte del sobresuelo, o en los aires, incluso si son operados por terceros, genera la obligación de la Municipalidad Metropolitana de Lima de entregar periódicamente al Banco de la Nación, sin más trámite, el 50% de los ingresos netos mensuales que ésta perciba por su explotación. El Banco de la Nación y la Municipalidad Metropolitana de Lima suscriben los documentos públicos o privados que se requieran para implementar lo señalado en el presente artículo.”</i></p> <p>En consecuencia, en tanto uno de los predios transferidos a la MML es el Inmueble ubicado con frente al Parque Universitario, en la Avenida Nicolás de Piérola, inscrito en la partida electrónica N°07013992 del Registro de Predios de la Zona Registral N° IX Sede Lima de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos, la MML cumple con lo dispuesto en el artículo 49 del DL 1362 respecto a la facultad de disponer de sus activos.</p>
<b>Admisión a trámite</b>	Resolución de Gerencia N°19-2020-MML-GPIP de fecha 09 de diciembre de 2020.
<b>Opinión de Relevancia</b>	Acuerdo de Concejo N°231 de fecha 06 de julio de 2021.



a) **Importancia y consistencia del proyecto con las prioridades nacionales, regionales o locales, según corresponda, y su congruencia con los planes nacionales, sectoriales, planes de desarrollo concertados regionales y locales**

La IPPA está alineada a los Objetivos Estratégicos Institucionales del Plan Estratégico Institucional 2020-2025 ampliado de la MML y los Objetivos Estratégicos del Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025 de acuerdo a la siguiente cadena de articulación:

DISPOSITIVOS DE PLANIFICACIÓN		
Alineado al PEI 2020-2025	Alineado al PRDC 2012-2025	Plan Maestro del CHL
<p>OEI. 02: Mejorar la movilidad urbana sostenible en beneficio de la ciudadanía.</p> <p>AEI. 02.01: Gestión del tránsito eficiente en la provincia de Lima</p> <p>OEI. 07: Desarrollar una gestión territorial competitiva en la provincia de Lima</p> <p>AEI. 07.02: Uso y ocupación del territorio ordenado en la provincia de Lima.</p>	<p>POLITICA DE DESARROLLO 2.2: Promover las condiciones de habitabilidad segura como un derecho ciudadano a través del acceso y mejoramiento de la vivienda, la movilidad, el transporte, los servicios básicos, la recreación, los espacios públicos y otros, reduciendo las condiciones de vulnerabilidad.</p> <p>OBJETIVO ESTRATÉGICO 2.5: Impulso de una movilidad sostenible, segura e inclusiva que contribuya a la articulación urbana y regional de la metrópoli.</p> <p>OBJETIVO ESPECIFICO 2.5.1: Desarrollar una movilidad urbana sostenible con prioridad para los peatones, ciclistas y transporte público, implementando los sistemas de transporte no motorizados y de transporte público masivo, obteniendo una eficiente distribución y equilibrio modal de los viajes metropolitanos.</p> <p>POLITICA DE DESARROLLO 3.2: Posicionamiento estratégico de Lima Metropolitana como destino turístico, centro de negocios y ciudad productiva, a partir del desarrollo de la marca ciudad que represente sus atributos más valorados y competitivos, en el contexto del comercio internacional de bienes y servicios.</p> <p>OBJETIVO ESTRATÉGICO 3.3: Fortalecimiento de la producción y competitividad metropolitana mediante el ordenamiento del territorio, el desarrollo de la industria manufacturera y la promoción de la inversión, así como mediante el impulso y la integración de economías interdistritales y mercados de consumo</p> <p>OBJETIVO ESPECIFICO 3.3.2: Promoción de la asociatividad público-privada-social para la colocación de inversiones, el desarrollo empresarial y el fomento de la industria</p>	<p>Estrategia 7.5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regular la accesibilidad al CHL</li> <li>✓ Restricción vehicular</li> <li>- Mejorar el desplazamiento No Motorizado</li> <li>✓ Peatonalización del CHL</li> <li>- Mejorar el desplazamiento Motorizado</li> <li>✓ Jerarquización de vías</li> <li>✓ Potenciar la intermodalidad</li> <li>✓ Estacionamientos planeados</li> </ul>

## B. SECCIÓN DE PROGRAMACIÓN

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:43:25 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Renso  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 12:07:01 -05:00

## 1. ELABORACIÓN DEL REPORTE DE USO DE RECURSOS PÚBLICOS

### a. PROYECTOS DE APP EN EJECUCIÓN

La GPIIP, conforme lo establece el artículo 170-A del Reglamento de Organización y Funciones de la MML, es el órgano responsable de llevar adelante el proceso de promoción de la inversión privada y de establecer alianzas estratégicas con el gobierno nacional, gobiernos regionales, gobiernos locales, la inversión privada y la sociedad civil con el objeto de promover la inversión privada en activos, empresas, proyectos, servicios, obras públicas de infraestructura y servicio público de la MML.

Asimismo, en el ámbito de sus funciones, le corresponde efectuar acciones orientadas a lograr la incorporación de inversión privada en activos, empresas, proyectos, servicios, obras públicas de infraestructura y servicio público de la MML; así como la posterior gestión de los respectivos Contratos de Participación de la Inversión Privada y aquellos procesos de promoción de la inversión privada. En la actualidad se vienen gestionando los siguientes contratos de concesión en la modalidad de APP:

- Contrato de Concesión del Servicio de Limpieza Pública en el Cercado de Lima;
- Contrato de Concesión "Vía Expresa Sur";
- Contrato de Concesión "Vías Nuevas de Lima";
- Contrato de Concesión "Línea Amarilla";
- Contrato de Concesión "La Alameda de Javier Prado";
- Contrato de Concesión "Servicios Higiénicos y Baños Públicos".

Ver detalle en **Apéndice 01**, elaborado con información entregada por la Subgerencia de Gestión de Contratos con Inversión Privada.

### b. COMPROMISOS FIRMES DE LOS PROYECTOS

**Tabla 52:** Proyección Anual de los Compromisos (firmes) del proyecto "Servicio de Limpieza Pública en el Cercado de Lima.

AÑO	COMPROMISO FIRME SIN IGV (S/)
2022	65,772,548
2023	67,087,999
2024	68,429,759

2. Fuente: Subgerencia de Gestión de Contratos con Participación Privada-Informe de Evaluación del Proyecto

Los pagos efectuados al Concesionario del Proyecto "Servicio de Limpieza Pública en el Cercado de Lima" califican como compromisos firmes a cargo de la MML. Cabe señalar que mediante la Adenda N° 9 al Contrato de Concesión se estableció una prórroga a la vigencia del mismo, la cual expiró en el año 2016; no obstante, en dicha adenda también se estableció que el Contrato de Concesión estaría vigente hasta el inicio de la prestación efectiva del servicio de limpieza a cargo de un nuevo Concesionario.

Es preciso señalar que, la proyección efectuada para el "Contrato de Concesión del servicio de Limpieza Pública en el Cercado de Lima" vigente por la extensión de la adenda N° 9 del 29 de enero de 2016, sólo considera el periodo 2022-2024, dado que a partir de 2025 se ejecutará por administración directa de la MML de acuerdo al Decreto Ley 1278, que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos.

Todos los costos y gastos derivados a las adquisiciones y expropiaciones de inmuebles, liberación de interferencias y/o saneamiento de predios para el desarrollo de la infraestructura pública de las APP serán asumidas por la MML. Para el caso de Vías Nuevas de Lima se tiene para las expropiaciones e interferencias el siguiente cronograma:

**Tabla 53: Cronograma Expropiaciones e Interferencias Vías Nuevas de Lima (S/)**

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Expropiaciones</b>	25,685,337	29,354,671	50,586,595	20,901,553	36,318,824	58,803,328
<b>Interferencias</b>	9,314,663	10,645,329	24,413,405	18,098,447	12,681,176	20,531,925
<b>Total</b>	35,000,000	40,000,000	75,000,000	39,000,000	49,000,000	79,335,253

Fuente: Gerencia de Finanzas

Tomando en cuenta los compromisos firmes de los proyectos antes mencionados se presenta el siguiente cuadro con los montos incluido IGV para fines de cálculo de los indicadores de rigidez para gasto de capital y gasto corriente de la MML.

**Tabla 54: Proyección de obligaciones de MML (S/)**

	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Gasto Corriente</b>	77,688,545	79,242,316	80,827,162	0	0
<b>Gasto de Capital</b>	35,000,000	40,000,000	75,000,000	39,000,000	49,000,000

	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Gasto Corriente</b>	0	0	0	0	0
<b>Gasto de Capital</b>	79,335,253	0	0	0	0

	2032	2033	2034	2035	2036
<b>Gasto Corriente</b>	0	0	0	0	0
<b>Gasto de Capital</b>	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia - Gerencia de Finanzas de MML

## 2. ESTIMACIÓN DE LOS INDICADORES DE GASTO PRESUPUESTAL

Considerando la cartera de proyectos bajo modalidad de APP o PA gestionada por la GPIIP, y que la proyección de los recursos a comprometer debe plasmarse en un horizonte de 15 años a partir del año base 2022. La programación multianual al 2025 comprende, entre otros, los compromisos de gastos corrientes, de capital y financieros derivados de las operaciones que mantiene la MML, teniendo en cuenta los flujos anuales proyectados que se muestran en el Formato de Ficha de capacidad Presupuestal, y para el año 2026 se ha considerado mayores ingresos considerando la recuperación económica en la prestación de servicios municipales y recaudación de tributos e impuestos, y en adelante una tasa de crecimiento del 2.2% para las fuentes de financiamiento Recursos Directamente Recaudados y Recursos Determinados, anual y promedio, respectivamente. Cabe precisar que si bien la proyección que se define en los Informes N° D001011-2022-MML-GF-SP es hasta el 2032, para completar el horizonte (2033-2036) exigido para el IMIAPP se toman como valores referenciales los últimos montos de dicho informe.

### a. INDICADORES DE RIGIDEZ

Proyectando el presupuesto asignado por tipo de gasto durante 15 años tomando como criterio la tasa de crecimiento calculada en el párrafo precedente se reporta la siguiente tabla al 2036. Ello es de utilidad para calcular los indicadores de rigidez corriente y de capital.

**Tabla 55:** Proyección de gasto presupuestado de MML (S/)

	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Gasto Corriente</b>	963,020,929	874,357,116	839,329,509	875,301,074	754,792,251
<b>Gasto de Capital</b>	402,521,277	219,520,367	253,919,979	256,424,373	246,238,018

	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Gasto Corriente</b>	794,792,251	844,792,251	904,792,251	974,792,251	1,054,792,251
<b>Gasto de Capital</b>	272,615,093	190,235,351	178,414,964	171,658,998	186,076,946

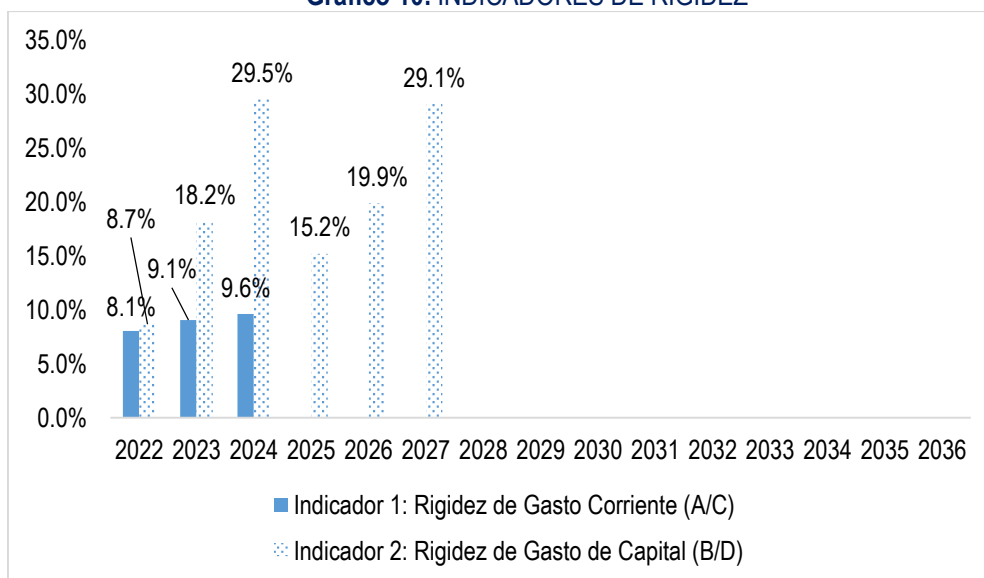
  

	2032	2033	2034	2035	2036
<b>Gasto Corriente</b>	1,137,309,875	1,226,282,948	1,322,216,488	1,425,655,020	1,537,185,669
<b>Gasto de Capital</b>	130,614,935	130,614,935	130,614,935	130,614,935	130,614,935

Fuente: Elaboración Propia – Gerencia de Finanzas de MML

En el siguiente gráfico se observa que, para los indicadores de rigidez de gasto, la MML comprometería recursos, durante el periodo 2022 – 2024, por lo que se proyectan compromisos firmes vinculados al contrato de concesión vigente del Servicio de Limpieza Pública en el Cercado de Lima como gasto corriente, y durante el periodo 2022 – 2027 se proyectan, costos y gastos derivados de adquisiciones y expropiaciones de inmuebles, liberación de interferencias y/o saneamiento de precios para el Contrato de Concesión Vías Nuevas de Lima como gasto de capital.

**Gráfico 10:** INDICADORES DE RIGIDEZ



Fuente: Elaboración Propia

### 3. PROGRAMACIÓN DE USOS DE RECURSOS PÚBLICOS PARA ASUMIR OBLIGACIONES DE PAGO DE COMPROMISOS FIRMES

El detalle de la programación de los recursos públicos para asumir obligaciones de pago de compromisos firmes se encuentra en el Anexo N° 01: REPORTE DE USO DE RECURSOS PÚBLICOS (Información en Soles, incluido IGV), con base al Informe de Capacidad Presupuestal del IMIAPP 2022-2024, presentado por la Gerencia de Finanzas mediante Informe N° D000463-2022-MML-GF-SP y su complemento mediante Informe N° D000521-2022-MML-GF-SP.

### 4. INICIATIVAS PRIVADAS COFINANCIADAS QUE CUENTAN CON OPINIÓN FAVORABLE DEL INFORME DE EVALUACIÓN

La GPIP actualmente no cuenta con algún proyecto de iniciativa estatal cofinanciada con opinión favorable del Informe de Evaluación.

### 5. INICIATIVAS PRIVADAS AUTOFINANCIADAS DESESTIMADAS POR LA MML

En el IMIAPP de la MML (2017-2020), figuran dos proyectos de iniciativa privada autofinanciada que fueron declarados de interés y posteriormente adjudicados: “Conexión La Molina Angamos” y “Gran Mercado Limpio”. Al respecto se informa que:

1. “CONEXIÓN LA MOLINA ANGAMOS”: Tomando en consideración el Informe N° 07-2019-MML-GPIP-SPPI de SPPI y el Informe N° 766-2019-GAJ de la Gerencia de Asuntos Jurídicos, el Concejo Metropolitano mediante Acuerdo de Concejo N° 293 de fecha 05 de diciembre de 2019, resolvió dejar sin efecto la declaratoria de interés, así como la adjudicación directa de la IPA.
2. “MERCADO LIMPIO”: tomando en cuenta Informe N° 08-2019-MML-GPIP-SPPI, así como el Informe N° 783-2019-MML-GAJ, el Concejo Metropolitano mediante el Acuerdo de Concejo N° 068-2020 del 14 de febrero de 2020, resolvió dejar sin efecto la declaratoria de interés y la adjudicación directa de la IPA.

### 6. INICIATIVAS PRIVADAS COFINANCIADAS QUE CUENTAN CON DECLARATORIA DE INTERÉS

Según el numeral 13.1 del Artículo 13 del Decreto Supremo N° 240-2018-EF, mediante el cual se aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos; señala que PROINVERSIÓN en su calidad de Organismo Promotor de la Inversión Privada, se encargará de los proyectos de todos los niveles de Gobierno y de las entidades públicas habilitadas mediante ley expresa originados por IPC. Actualmente, la GPIP no cuenta con Iniciativas Privadas Cofinanciadas con Declaratoria de Interés.

### 7. INICIATIVAS PRIVADAS DE PROYECTOS EN ACTIVOS QUE CUENTAN CON OPINIÓN DE RELEVANCIA

A la fecha la iniciativa privada de proyecto en activos denominada “ESTACIONAMIENTO PLAZA DE LA CULTURA” (IPPA), cuenta con opinión de relevancia emitida por el Concejo Metropolitano emitida a través de Acuerdo de Concejo N° 231 de fecha 06 de julio de 2021.



## 8. ANEXO 01: REPORTE DE USO DE RECURSOS PÚBLICOS (Información en Soles, incluido IGV)

AÑO	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
<b>Contrato APP N° 1 Vías Nuevas de Lima</b>															
Gasto de Capital (I)	35,000,000	40,000,000	75,000,000	39,000,000	49,000,000	79,335,253	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adenda	35,000,000	40,000,000	75,000,000	39,000,000	49,000,000	79,335,253	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente (II)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Contrato APP N° 2 Servicio de Limpieza Pública en el Cercado de Lima (*)</b>															
Gasto de Capital (I)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adendas, Actas de acuerdo, Laudos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente (II)	77,688,545	79,242,316	80,827,162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adenda N° 9 de fecha 29.01.16	77,688,545	79,242,316	80,827,162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Proyecto APP N° 1 de iniciativa estatal incorporado al Proceso de Promoción</b>															
Gasto de Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Proyecto APP N° 1 de iniciativa estatal a ser incorporado al Proceso de Promoción en los próximos tres (03) años</b>															
Gasto de Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Iniciativa Privada Cofinanciada N° 1 declarada de interés</b>															
Gasto de Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Iniciativa Privada Cofinanciada con opinión de relevancia pero sin declaratoria de interés</b>															
Gasto de Capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto Corriente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total de obligaciones de APPs y PA en Gasto Corriente (A)</b>	77,688,545	79,242,316	80,827,162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total de obligaciones de APPs y PA en Gasto de Capital (B)</b>	35,000,000	40,000,000	75,000,000	39,000,000	49,000,000	79,335,253	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Presupuesto de la Entidad en Gasto Corriente (C)</b>	963,020,929	874,357,116	839,329,509	875,301,074	754,792,251	794,792,251	844,792,251	904,792,251	974,792,251	1,054,792,251	1,137,309,875	1,226,282,948	1,322,216,488	1,425,655,020	1,537,185,669
<b>Presupuesto de la Entidad en Gasto de Capital (D)</b>	402,521,277	219,520,367	253,919,979	256,424,373	246,238,018	272,615,093	190,235,351	178,414,964	171,658,998	186,076,946	130,614,935	130,614,935	130,614,935	130,614,935	130,614,935
<b>Indicador 1: Rigidez de Gasto Corriente (A/C)</b>	8.1%	9.1%	9.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>Indicador 2: Rigidez de Gasto de Capital (B/D)</b>	8.7%	18.2%	29.5%	15.2%	19.9%	29.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

(\*) El contrato de concesión no establece fecha para la caducidad por vencimiento de plazo. No obstante, mediante Adenda se estableció que el Contrato de Concesión se encontraría vigente hasta que la MML disponga de un nuevo operador. Se prevé que se desarrolle por administración directa en el 2025.

Firma digital


 Firmado digitalmente por LAURA  
 RIOS Christian Alberto FAU  
 20131380951 hard  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 20.01.2023 17:44:58 -05:00

Firma digital


 Firmado digitalmente por  
 MARTINEZ RAMIREZ Renso  
 Alejandro FAU 20131380951 soft  
 Motivo: Doy V° B°  
 Fecha: 17.02.2023 12:09:19 -05:00

## APÉNDICE: INFORMACIÓN DE CONTRATOS SUSCRITOS (ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA)

Contrato de Concesión	Empresa Concesionaria	Retribución al Estado	Tipo de Concesión	Fecha de Adjudicación	Fecha Suscripción del Contrato	Plazo de la Concesión (Años)	Observaciones
LÍNEA AMARILLA	LIMA EXPRESA SAC	7% del flujo de peaje neto de las Unidades de Peaje Existentes (Sección 1 del Área de la Concesión) Cláusula 1.4.9 de la Adenda N° 1 del Contrato de Concesión suscrita el 13.02.2013	Autofinanciada	22.10.2009	12.11.2009	40	El plazo original era de 30 años y fue ampliado por 10 años más mediante la suscripción de la Adenda N° 1
SERVICIOS HIGIÉNICOS Y BAÑOS PÚBLICOS	DIAMIRE SAC	S/ 15,052.56 mensual. Cláusula 9.2, literal j) de la Segunda Acta de Reunión de Trato Directo de fecha 05 de noviembre de 2019	Autofinanciada	27.04.2007	15.06.2007	8	Está en evaluación la caducidad del Contrato de Concesión, estando prevista para este año. A la fecha ya se cuenta con la opinión del Supervisor del Contrato INVERMET y del Supervisor operativo GSCGA. Se encuentra pendiente la adecuación del ROF y la asignación del presupuesto respectivo para la administración de los baños.
ALAMEDA JAVIER PRADO	REPSOL COMERCIAL SAC	Retribución anual de US\$ 0.10 (cero y 10/100 dólares americanos) más el Impuesto General a las Ventas (IGV) por cada galón suministrado a la Estación de Servicios durante el año. Cláusula 2.4 de la Adenda N° 3 del Contrato suscrita el 23.12.2019	Autofinanciada	21.01.1993	27.01.1993	55	Mediante la suscripción de la Adenda N° 3 se estableció que: - El Contrato queda adecuado a la modalidad de Proyectos en Activos - REPSOL desarrolla y ejecuta la segunda etapa del Proyecto en un rango de inversión de un mínimo de USD 1'100,000.00 y un máximo de USD 1'400,000.00. - Se amplía el plazo del Contrato en treinta (30) años adicionales a los veinticinco (25) originalmente previstos.
VÍAS NUEVAS DE LIMA	RUTAS DE LIMA SAC	4% de los ingresos brutos anuales que el concesionario perciba por las recaudación de los Peajes, a partir de la culminación de las Obras Obligatorias. Cláusula 10.16. del Contrato de Concesión suscrito el 09.01.2013	Autofinanciada	18.09.2012	09.01.2013	30	En ejecución contractual. El presente año se viene llevando un nuevo proceso de evaluación conjunta del proyecto de Adenda N° 02.
VÍA EXPRESA SUR	VIA EXPRESA SUR SA	0	Autofinanciada	26.12.2012	08.08.2013	40	El Contrato de Concesión se encuentra suspendido hasta que sea suscrita el Acta de Caducidad de la Concesión por Mutuo Acuerdo, para ello previamente se deberá aprobar judicialmente el Acuerdo de Colaboración Eficaz que suscribirá AENZA S.A.A. (Socio Mayoritario) con la Fiscalía Supranacional Corporativa Especializada en Delitos de Corrupción.
LIMPIEZA PÚBLICA EN EL CERCADO DE LIMA	INNOVA AMBIENTAL SA	0	Cofinanciada	26.09.1995	25.10.1995	20 (Extendido mediante Adenda sin fecha exacta)	De acuerdo con lo establecido en la Adenda del 29 de enero de 2016, el contrato se mantiene vigente hasta el inicio de la prestación efectiva del servicio por parte del postor que resulte adjudicatario en el proceso convocado por la MML. El área usuaria ha formulado un proyecto de inversión que ha registrado viabilidad el 10.06.2022, cuya modalidad de ejecución prevista es la Administración Directa - Por Contrata, en el mismo se prevé que la fecha prevista de inicio de operaciones del nuevo proyecto sea Octubre del 2024

Firma digital



Firmado digitalmente por LAURA  
RIOS Christian Alberto FAU  
20131380951 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 20.01.2023 17:45:16 -05:00

Firma digital



Firmado digitalmente por  
MARTINEZ RAMIREZ Renso  
Alejandro FAU 20131380951 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17.02.2023 12:09:51 -05:00

## BIBLIOGRAFÍA

1. INEI (2017) - Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas.
2. IPSOS (2018) Resultados De estadística poblacional. “EL Perú en el 2018” - <https://www.ipsos.com/es-pe/estadistica-poblacional-el-peru-en-el-2018>
3. IMP (2022) – Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040.
4. PROLIMA (2019) – Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2029 con visión al 2035.
5. MTC (2020) – Diagnóstico de la situación brechas de acceso a servicios - [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/477819/Diagnostico\\_Brechas\\_PMI2021-2023.PDF](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/477819/Diagnostico_Brechas_PMI2021-2023.PDF)
6. MTC (2020) – Plan de Mantenimiento de Vías.
7. Velasquez C (2015) – Espacio Público y Movilidad Urbana – Sistemas Integrados de Transporte Masivo.
8. MARKETWIN (2018) – Estudio de Tráfico y Tendencias de Movilidad Urbana en Lima Metropolitana
9. LIMA CÓMO VAMOS (2021) – Informe Urbano de percepción sobre la calidad de vida en la ciudad el 2021.
10. BANCO MUNDIAL (2020) - Propuesta del Plan Maestro de Infraestructura Ciclovial para Lima y Callao. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/294041589874919754/pdf/Propuesta-de-actualizacion-del-Plan-de-Infraestructura-Ciclovial-para-Lima-y-Callao.pdf>.
11. Miranda V (2017) - “Sistema Público de bicicletas en Lima Metropolitana. Una alternativa de movilidad sostenible para la ciudad”.
12. IPSOS (2020) – Uso de la bicicleta, tomado de <https://rpp.pe/peru/actualidad/el-80-de-limenos-se-movilizaran-en-bicicletas-si-contaramos-con-un-sistema-de-vias-seguras-noticia-1238953>.
13. CPI (2020) – Tomado de <https://andina.pe/agencia/noticia-aumenta-282-busqueda-linea-bicicletas-el-peru-813477.aspx>
14. MML (2005) - Plan Maestro de Ciclovías para Lima y Callao 2005-2025
15. PROMOVIDAD – MTC (2020) - Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado de Lima y Callao.
16. Gutierrez I (2017) - Movilidad urbana no motorizada como medio de acceso a unidades económicas urbanas.
17. Alarcón, Del Rosario, Kabayama, Neira y Ramírez (2020) – TESIS: FAST APARK
18. INEI (2016)- Censo Nacional de Mercados de Abasto
19. INFOPECA (2010) - El mercado de productos pesqueros en la Región Metropolitana de Lima: *EL mercado de pescado en grandes ciudades latinoamericanas*.
20. EMMSA (2021) – Compendio estadístico.
21. Tantalean R (2022) - Estudio preliminar de Mercado del Terminal Pesquero del Gran Mercado Mayorista de Lima.
22. Regalado I (2022) - Estudio preliminar de Mercado de la Planta de Procesamiento y Cadena de Frío del Gran Mercado Mayorista de Lima.
23. MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN (2021) – ESTADÍSTICAS PESQUERAS <https://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/en/>
24. Boletín del Sector Pesquero (2020): Desarrollo Productivo de la Actividad Pesquera.
25. EMMSA (2015) - Plan Maestro del Gran Mercado Mayorista de Lima.
26. EMMSA (2022)- Reporte diario.
27. MML (2012) - Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2012-2025
28. MML (2020) - Plan Estratégico Institucional 2020-2025 ampliado de la MML