

**OPIP**  
Iniciativa Privada

**PLAYA DE ESTACIONAMIENTO BAJO LA CALLE LIMA Y  
VIRGEN MILAGROSA. MIRAFLORES. LIMA.**

## **Contenido**

b) PROPUESTA DE MODALIDAD

c) DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

i) Nombre, tipo de Proyecto y Servicios públicos del Estado

ii) Objetivos

iii) Beneficios concretos que la ejecución del Proyecto reportará para el Distrito de Miraflores

d) ÁMBITO DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

i) La problemática de los estacionamientos en el distrito de Miraflores

ii) La zona comercial, administrativa y de esparcimiento del Distrito

iii) Diagnostico del tránsito en el entorno del Parque Kennedy

## **b) PROPUESTA DE MODALIDAD**

La presente Iniciativa Privada pretende llevar a cabo el desarrollo del proyecto denominado “Playa de Estacionamiento bajo las calles Lima y Virgen Milagrosa (Miraflores, Lima)”, mediante la modalidad de concesión para diseñar, construir, financiar, operar y transferir (DBFOT) una playa de estacionamiento subterráneo de tres niveles, con una capacidad aproximada para 424 vehículos, en dos naves ubicadas debajo de la calles Lima y Virgen de la Milagrosa, ubicadas en el distrito de Miraflores, provincia y departamento de Lima, Perú.

Al final del plazo de la concesión los activos quedarán a disposición de la Municipalidad de Miraflores. Asimismo, para el desarrollo de la Iniciativa Privada no se requerirá del cofinanciamiento por parte de la entidad pública.

La presente solicitud se sustenta en la Ley No. 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General; el Decreto Legislativo No. 1012, que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada; el Decreto Supremo No. 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo No. 1012; y las demás normas aplicables a la presentación de iniciativas privadas no cofinanciadas en materia de infraestructura con gobiernos locales.

## **c) DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**

### **i) Nombre, tipo de Proyecto y Servicios públicos del Estado**

**Nombre del Proyecto:** Playa de Estacionamiento en el entorno de los parques Kennedy y Central de Miraflores (Miraflores, Lima).

**Tipo de Proyecto:** Obra pública de infraestructura que utiliza el subsuelo del espacio público de las calles Lima y Virgen de la Milagrosa del distrito de Miraflores para ejecutar estacionamientos de vehículos ligeros de tres niveles en dos naves.

### **ii) Objetivos**

**Paliar la evidente falta de estacionamientos en Miraflores y concretamente en el entorno del Óvalo de Miraflores.**

Tal y como se puede observar en este documento, existe un marcado déficit de plazas de estacionamiento en el entorno del Óvalo de Miraflores. Además, las especiales características de la zona (como microcentro empresarial, comercial y de negocios), y sus actuales niveles de crecimiento (con varias edificaciones en construcción), van a amplificar esta carencia.

#### **Ofrecer una tarifa competitiva**

Aplicar una política tarifaria que tenga en cuenta los diferentes tipos de usuarios y la duración de su estacionamiento, de forma que permita atender a más demandantes.

#### **Mejorar las condiciones de tránsito en el entorno del óvalo de Miraflores y el los parques Kennedy y Central de Miraflores**

La carencia de plazas de estacionamiento provoca un tránsito de agitación asociado a la búsqueda de plaza en la zona que está repercutiendo de manera negativa en la calidad del aire, los niveles de ruido, en la congestión y, en definitiva, en la imagen general del entorno.

#### **Realizar una mejora urbana integral del ámbito de afección de la obra**

Con la ejecución de la playa de estacionamiento subterráneo se persigue mejorar los niveles de contaminación atmosférica y acústica de la zona, disminuir el tránsito asociado a la búsqueda de plazas, y aprovechar la obra para acometer un proyecto de renovación urbana en el ámbito afectado, completando el equipamiento de los espacios públicos afectados con aquellos elementos que sean necesarios.

## **Romper la actual tendencia de construcción de playas subterráneas bajo parques.**

La ejecución de la playa de estacionamiento bajo las calles Lima y Virgen de la Milagrosa permite dotar al distrito de una infraestructura de alta calidad sin afectar a ningún elemento vegetal. El objeto del diseño es la ejecución de la playa subterránea en el entorno de los dos parques sin afectar a ninguno de ellos.

La ejecución de este tipo de obras bajo viarios públicos resulta mucho menos agresiva para el medio ambiente que su ejecución bajo un parque, con su consiguiente afcción a la vegetación de superficie.

## **Construir un proyecto de referencia desde el punto de vista ambiental**

Es objetivo fundamental de la presente iniciativa la realización del proyecto buscando su mínima incidencia ambiental. La ubicación de la playa de estacionamiento, sus dimensiones, las distancias a linderos, etc, han sido decisiones tomadas bajo la premisa del mínimo impacto al medio ambiente. No se afecta a ningún árbol existente. De igual manera, el diseño de la urbanización, de los materiales previstos en el proyecto, el protocolo de supervisión de la fase de obra, y los criterios de mantenimiento durante la explotación están determinados por un escrupuloso respeto al medio ambiente.

## **Construir un proyecto de referencia desde el punto de vista tecnológico.**

La playa de estacionamiento bajo las calles Lima y Virgen Milagrosa estará dotada de la última tecnología asociada a la gestión de estacionamientos. Estos sistemas permitirán la monitorización en tiempo real de todos los parámetros de funcionamiento de la playa: ocupación, seguridad, ahorro energético, etc.

De igual manera, permitirá un uso más cómodo por parte de sus clientes, disminuyendo los tiempos de entrada y salida, y haciendo el uso de la playa de estacionamiento más fácil y seguro.

## **Realizar una explotación de la infraestructura con total transparencia para la Municipalidad de Miraflores**

Permitir a la Municipalidad de Miraflores el acceso, mediante el sistema integral de gestión de la playa, a toda la información que requiera en tiempo real. La intención es realizar una explotación de la infraestructura pública totalmente transparente y accesible para la Municipalidad de Miraflores.

## **iii) Beneficios concretos que la ejecución del Proyecto reportará para el Distrito de Miraflores**

La ejecución de la playa de estacionamiento bajo las calles Lima y Virgen de la Milagrosa reportará importantes beneficios al distrito de Miraflores en diferentes campos:

## **a) Tránsito**

La ejecución de la playa de estacionamiento subterránea permitirá la desaparición del tránsito asociado a la búsqueda de plaza de estacionamiento de los más de 1119 vehículos que se estima la pueden utilizar a diario los días laborables (907 vehículos los sábados).

Dado que se ha comprobado que un vehículo tarda en la situación actual unos 8 minutos en encontrar una plaza de estacionamiento en la zona, la puesta en funcionamiento de la playa mejorará la fluidez del tránsito, y disminuirá la presencia de carros mal estacionados en el entorno.

El tiempo estimado de disminución de tránsito asociado a la búsqueda de estacionamiento en el entorno será de más de 149 horas diarias. Esta reducción de tránsito supondrá dejar de recorrer una distancia equivalente a más de 2980 km diarios por parte de los usuarios de la playa de estacionamiento.

## **b) Económico y Social**

La ejecución de la playa de estacionamiento supondrá una inversión aproximada de 19,25 millones de Nuevos Soles en el corazón del distrito de Miraflores.

Durante la ejecución de la obra se estima que se crearán 70 puestos de trabajo, y a lo largo de la fase de explotación empleará de 10 a 12 trabajadores de manera directa. Puesto que el nivel tecnológico propuesto para la gestión de la playa es muy avanzado, los empleos en su mayor parte tendrán una cualificación profesional superior a lo habitual en otras playas.

La inserción de esta nueva infraestructura de entidad, así como la mejora de la vialidad en el entorno del Parque Kennedy, provocará una revalorización de los inmuebles situados en su entorno, así como un incremento general de la productividad del sistema económico.

## **c) Rentas**

La explotación de la playa de aparcamiento generará unas rentas adicionales a la municipalidad de Miraflores de cerca de trece millones de Nuevos Soles por la cobranza de un canon y de los impuestos prediales a lo largo de los 30 años del proyecto.

La explotación de la playa en régimen de concesión proporcionará unos ingresos regulares a la municipalidad de Miraflores y al Gobierno Central durante los próximos 30 años.

## **d) Medio ambiente**

La desaparición del tránsito asociado a la búsqueda de plaza de estacionamiento de los futuros usuarios de la playa de estacionamiento permitirá reducir las emisiones de CO2 en una cantidad estimada diaria de 966 Kg.

En definitiva, la construcción de la playa de estacionamiento subterráneo supondrá una **mejora cualitativa a nivel urbano del entorno del Parque Central de Miraflores**. La eliminación de una parte del tránsito, la desaparición de vehículos mal

estacionados, la reurbanización del entorno, etc, supondrán mejoras que acompañarán al funcionamiento de la playa de estacionamiento.

## **d) ÁMBITO DE INFLUENCIA DEL PROYECTO**

### **i) La problemática de los estacionamientos en el distrito de Miraflores**

Diversos estudios públicos o promovidos por entidades públicas y privadas coinciden que existe un serio desequilibrio entre la oferta de estacionamientos y la demanda creciente de los mismos por los vehículos que acuden diariamente a los principales centros urbanos de la capital limeña, entre ellos el Distrito de Miraflores.

Esta situación puede ser cada vez más preocupante debido al incremento constante del parque automotor. De acuerdo a cifras de la Asociación de Representantes Automotrices del Perú (ARAPER) se calcula que en el 2010 se comercializaron 120,800 unidades nuevas (57% más que lo registrado en el 2009), lo que significa una presión adicional sobre la capacidad de estacionamientos existentes sobre todo en aquellas zonas urbanas donde se concentran los negocios, centros administrativos públicos y privados, espacios de esparcimiento, culturales y otros.

De acuerdo al IV Censo Nacional Económico 2008 – y considerándolo sólo de manera indicativa -, el Distrito de Miraflores fue el tercer con más concentración de personal ocupado pues registró 118,256 personas ocupadas (8.5% del total de Lima metropolitana), fue el segundo con más personal por establecimiento (19 personas); además de ser el segundo en concentración de la producción total censal (13%). Estas cifras reflejan la importancia de Miraflores como centro económico y la alta concentración de trabajadores.

En la zona de influencia del proyecto estudiada y definida, se calcula que existe una oferta de 1199 plazas de estacionamientos tanto en las vías públicas como en playas comerciales que en gran parte del día laborable, se encuentran permanentemente ocupadas. Ello denota la necesidad de mayores espacios para estacionar. De acuerdo a algunos cálculos, existe un déficit de 4,000 plazas de estacionamiento en el micro centro de Miraflores.

La Zona tiene características particulares que hacen que la demanda por estacionamiento sea muy variada, ya que coexisten comercios, oficinas, donde la ocupación de los estacionamientos es por varias horas, también es un centro cultural y de esparcimiento donde los usuarios demandan espacios de estacionamientos por periodos más cortos de tiempo y también existe demanda a lo largo de la noche.

Además hay que considerar que la ubicación de varias de las oficinas administrativas de la Municipalidad de Miraflores en el área de influencia genera una demanda

adicional de estacionamientos por los vecinos que se desplazan a la zona para efectuar trámites administrativos.

Estas condiciones llevan a un evidente desequilibrio que ha originado que en el distrito sea considerable el número de autos mal estacionados sobre zonas rígidas y vías de circulación. Ante la ausencia de una adecuada oferta de espacios, la presión social sobre las autoridades impide que se vigile y sancione adecuadamente y en forma permanente este tipo de prácticas.

Este déficit de oferta tiene un impacto directo en los sobrecostos de la economía debido a que los vecinos y visitantes deben pasar como media 8 minutos dando vueltas por la zona en búsqueda de un espacio para estacionar el automóvil. Esto da lugar a un gasto innecesario de combustible y a una emisión adicional de gases de efecto invernadero. Sólo los usuarios potenciales de la playa de estacionamiento evitarían contaminar el ambiente de Miraflores al reducir su consumo combustible y bajar la emisión de CO2 diariamente. Asimismo cuando los conductores parqueen rápidamente sus vehículos, contribuirá a la descongestión de las principales arterias vehiculares de la zona y fortaleciendo la imagen de Miraflores como Distrito Turístico

## **ii) La zona comercial, administrativa y de esparcimiento del Distrito**

Las características de su infraestructura, así como la ubicación geográfica de Miraflores, han dado lugar a que se convierta en uno de los centros urbanos con mayor aglomeración de servicios, centros comerciales, financieros y de esparcimiento de Lima Metropolitana.

En la zona existen alrededor de 15 agencias bancarias localizadas en el área de influencia, 2 grandes almacenes por departamentos, también existen al menos 3 notarías, numerosos restaurantes y lugares de diversión y se localizan varias de las oficinas de la Municipalidad de Miraflores (Edificio Municipal, Edificio Tarata y las oficinas en la Calle Alcanfores).

Este contexto hace que en la zona se encuentre una variedad de usuarios de espacios de estacionamientos. Como se señaló anteriormente, existirá el personal de oficina que demandará estacionamientos de larga duración, los clientes de centros comerciales y financieros además de aquellos que hagan trámites en la municipalidad demandarán estacionamientos por periodos más corto de tiempo, aunque con más frecuencia, por otro lado los centros de diversión nocturnos demandarán en esas horas estacionamientos de mediana duración.

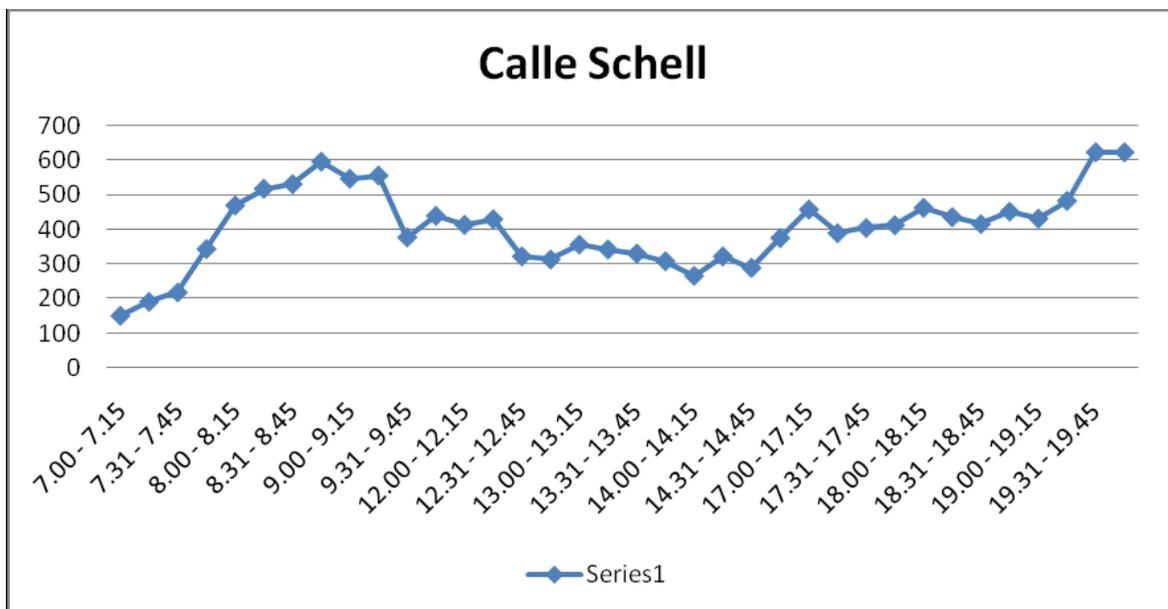
Por estas razones es de gran importancia que se incremente la oferta de estacionamientos a través de una playa que incorpore los mejores y más modernos sistemas informáticos de control y de pagos y que permita a los usuarios contar con aparcamientos en condiciones de seguridad y competencia durante las 24 horas del día.

Por las condiciones de saturación de las plazas públicas, privadas y en playas de estacionamiento, se considera que este nuevo equipamiento puede y debe ser ofertado por la inversión privada.

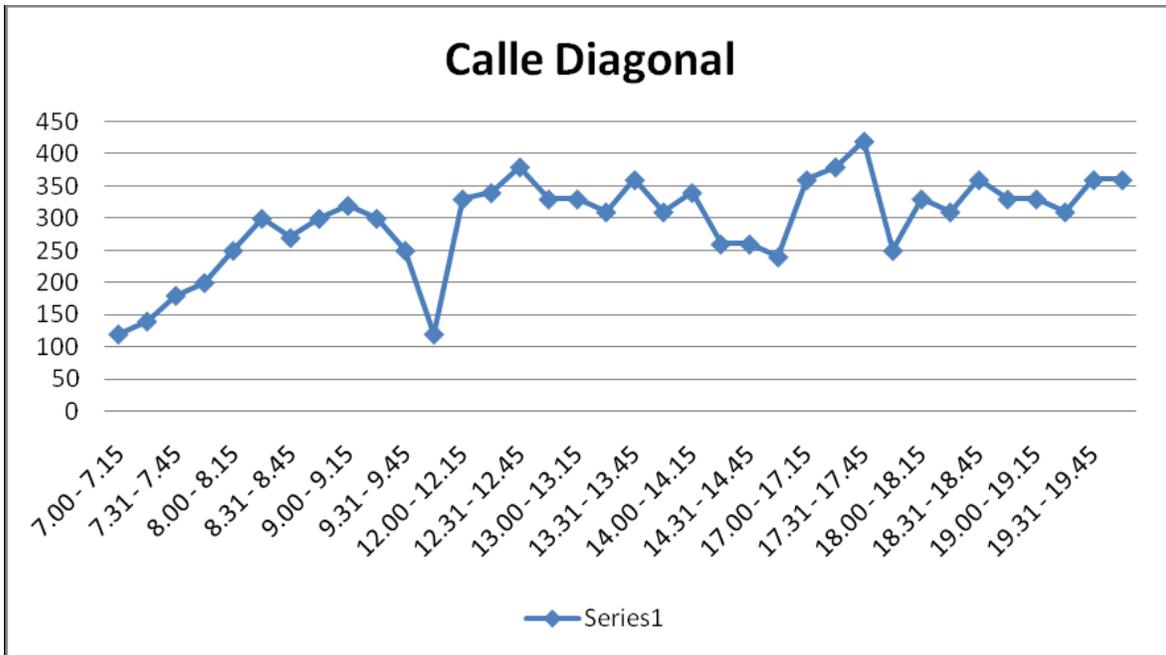
### iii) Diagnostico del tránsito en el entorno del Parque Kennedy

En las siguientes gráficas se puede apreciar el comportamiento del tráfico en un día laborable en el entorno del parque Kennedy. Se ha seleccionado el día de mayor tráfico conjunto entre Lunes, Viernes y Sábado. Los aforos realizados han servido, tanto para calibrar la matriz de viajes asignada al modelo que se presentará más adelante, como para entender el comportamiento del tráfico en la zona.

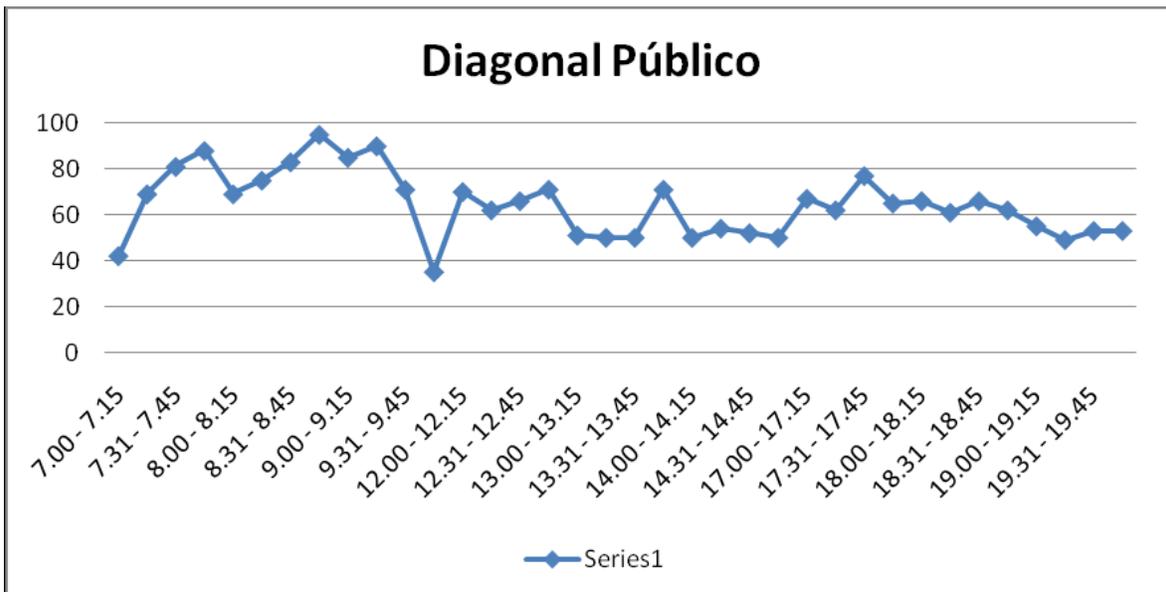
La primera gráfica que se muestra es la de la calle Schell en donde se aprecian dos momentos del día que pueden considerarse como punta, el primero en la mañana en torno a las 9 y el más alto en la tarde cercano a las 8PM.

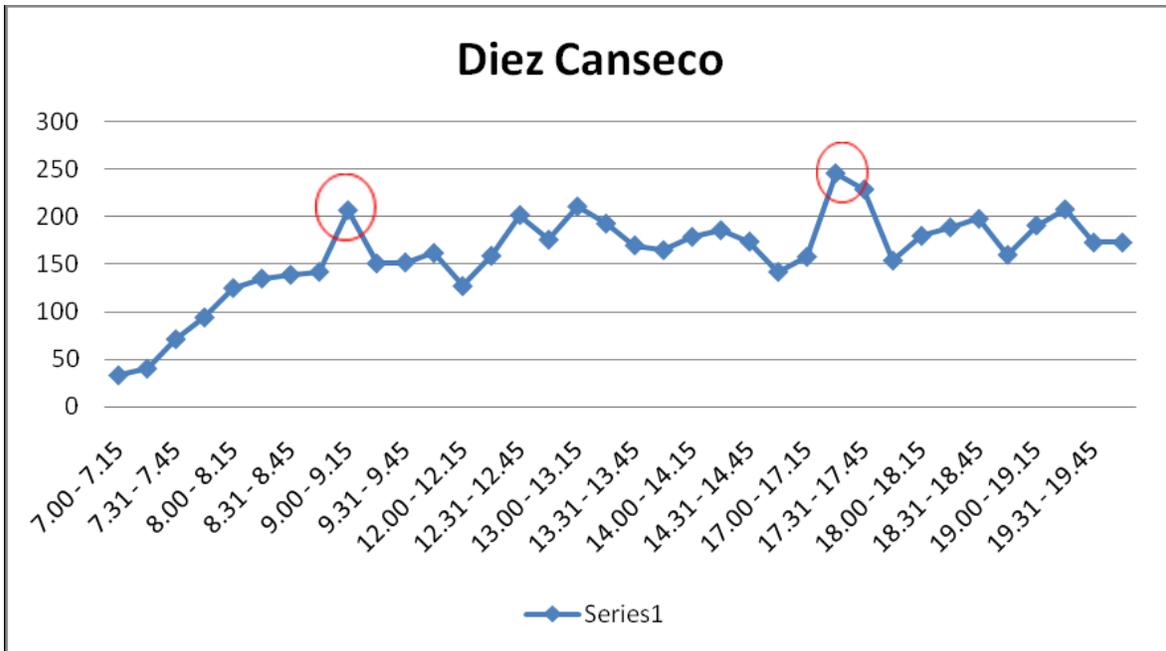


Para la calle Diagonal el comportamiento es algo diferente, presentando horas de mayor tráfico en tres momentos del día.

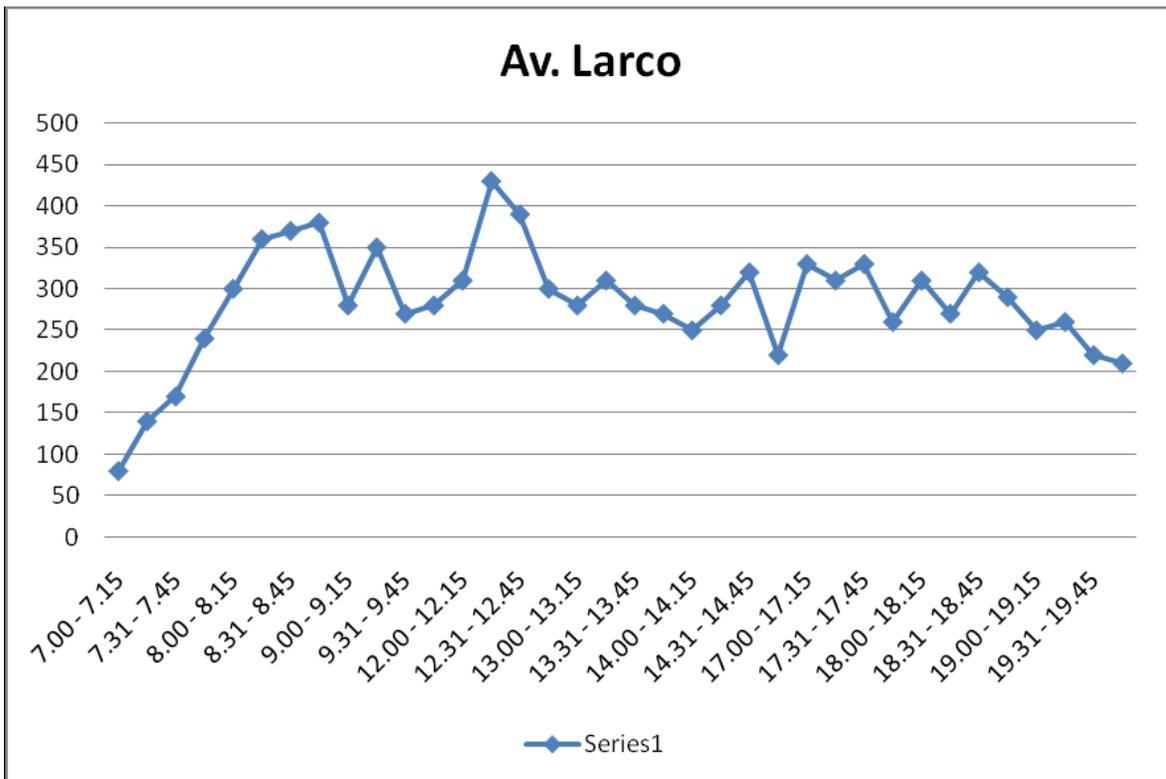


En el caso del transporte público es claro el incremento del flujo en las horas de la mañana, sobretodo en torno a las 9 de la mañana.



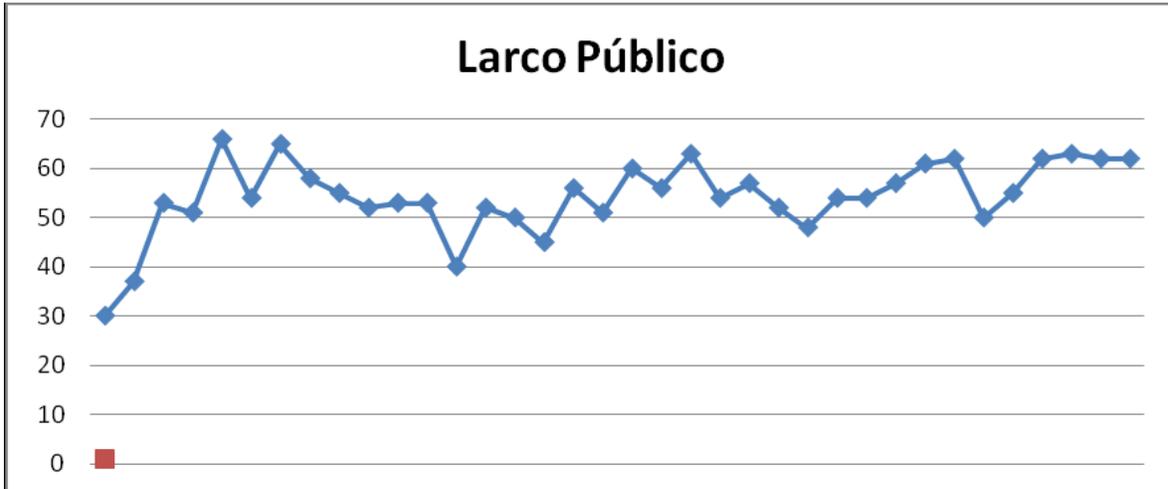


La prolongación de la calle Lima presenta tráfico con un comportamiento similar con puntas en las horas de la mañana y de la tarde.



Este tráfico de las calles si presenta un comportamiento ligeramente diferente al de las otras calles, concentrando la Hora Punta en las horas de la mañana.

El comportamiento del transporte público es igualmente diferente



Niveles de servicio flujo / capacidad



Lo que se aprecia del resultado de la simulación es que en términos generales la situación de tráfico puede considerarse aceptable con las condiciones existentes, el índice flujo sobre capacidad que relaciona los niveles de servicio de las vías no sobrepasan el 65%, salvo en dos casos en Schell y Berlin que alcanzan algo más del 80%. En la mayoría de las vías el nivel de servicio se encuentra entre A y B salvo los casos ya mencionados que pueden llegar a E.