PLAN MAESTRO DE

DESARROLLO DE LA COSTA VERDE

2026-2040

MUNICIPALIDAD DE LIMA



¡La ciudad no descansa, nosotros tampoco!

IMP Instituto Metropolitano de Planificación

AUTORIDAD DEL PROYECTO COSTA VERDE

PMDCV



Fuente: Equipo técnico de PMDCV 2026-2040

INSTITUTO METROPOLITANO DE PLANIFICACIÓN

DIRECTOR EJECUTIVO:
Guillermo Malca Orbegozo

DIRECTOR DE LA OFICINA DEL SISTEMA METROPOLITANO DE PLANIFICACIÓN
Julio Cesar Guerra Carrillo

DIRECTOR DE LA OFICINA GENERAL DE INFORMÁTICA TÉCNICA
Daniel Augusto Romero Delgado

DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS Y COOPERACIÓN TÉCNICA INTERNACIONAL
Luis Alberto Espinoza De La Grecca

DIRECTOR GENERAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE
Guillermo Mario Tamayo Pinto

DIRECTORA GENERAL DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
Ana María Villanueva Castrejón

DIRECTOR DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA LEGAL
Ricardo Calderón de La Barca

DIRECTORA DE LA OFICINA GENERAL DE ADMINISTRACIÓN
Silvia Susana Liceras Echabautis

AUTORIDAD DEL PROYECTO COSTA VERDE

PRESIDENTE
Manuel Fernando Pinzas Domingo

GERENTE GENERAL
Katherine del Pilar Choy Lisung

GERENTE TÉCNICO
Nicolás Llerena Sevilla

GERENTE DE ADMINISTRACIÓN
Jose Luis Vlcuña Marquina

GERENTE LEGAL
Sergio Martín Medina Barboza

ÍNDICE DE CONTENIDOS

PMDCV 2026-2040

Abreviaturas 4

1 | SECCIÓN 1. VISIÓN Y FUNDAMENTOS DEL HUB LITORAL **5**

1.1. El Hub Litoral: visión y competitividad internacional 6
1.2. Conectividad y potencial económico. 6
1.3. Escenarios de expansión litoral al 2040 6

2 | SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES **7**

2.1. El componente urbano como plataforma de transformación 8
2.2. Configuración espacial de los Polos Estructurantes 9
2.3. Roles y vocaciones de los Polos Estructurantes 10
2.4. Régimen del suelo y zonificación: reglas claras para el desarrollo 11

3 | SECCIÓN 3. MOVILIDAD INTEGRADA: CONECTIVIDAD COSTERA E INTEGRACIÓN CON LA CIUDAD **14**

3.1. Visión integrada del sistema de movilidad 15
3.2. Sistemas de Transporte Urbano 16
3.3. Selección y Priorización de Intervenciones 16

4 | SECCIÓN 4. SEGURIDAD Y RESILIENCIA: TOLERANCIA CERO **25**

4.1. Gestión Integral del Riesgo y Gobernanza Territorial 26
4.2. Sistema Integrado de Monitoreo, Observatorio Territorial y Alerta Temprana 28
4.3. Protección y Estabilización Integral del Sistema Terrestre 29
4.4. Sistema Integral de Protección Costera y Recuperación de Playas 30

5 | SECCIÓN 5. PAISAJE, AMBIENTE Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO **31**

5.1. Visión y modelo ambiental-paisajístico de la Costa Verde 2040 32
5.2. Conservación y recuperación de ecosistemas marino-costeros 33
5.3. Mejora de la calidad ambiental del litoral 34
5.4. Adaptación al cambio climático 35
5.5. Gobernanza climática y ambienta 36
5.6. Estructura paisajística e infraestructura verde y azul 37

6 | SECCIÓN 6. DESARROLLO SOCIAL E INCLUSIÓN EN LA COSTA VERDE **38**

6.1. Accesibilidad universal y servicios públicos en el litoral 39
6.2. Protección de la pesca artesanal y del patrimonio cultural 39
6.3. Participación social y prevención de conflictos 39

7 | SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO **40**

7.1. Cartera de proyectos y oportunidades por Polo Estructurante 41
7.2. Priorización y pipeline de inversión 42
7.3. Financiamiento y captura de valor: modelos APP 43
7.4. Gestión de riesgos para la inversión 46
7.5. Gobernanza para la ejecución: fortalecimiento de la APCV y evaluación del esquema PEIP 47
7.6. Hoja de ruta e indicadores de desempeño (KPIs) 50
7.7. Programas y proyectos priorizados 43

A | ANEXOS

Anexo 1. REGLAMENTACIÓN DE ZONIFICACIÓN
Anexo 2. ÍNDICE DE USO
Anexo 3. PLAN ESPECÍFICO DEL MORRO SOLAR
Anexo 4. VIALIDAD Y MOVILIDAD URBANA
Anexo 5. GESTIÓN DE RIESGOS DE DESASTRES
Anexo 6. COMPONENTE AMBIENTAL
Anexo 7. COMPONENTE PAISAJE
Anexo 8. COMPONENTE SOCIAL
Anexo 9. COMPONENTE ECONÓMICO
Anexo10. COMPONENTE LEGAL-GOBERNANZA
Anexo11. MAPAS

Abreviaturas.

ABREVIATURAS

IMP: Instituto Metropolitano de Planificación
MML: Municipalidad Metropolitana de Lima
LEY DUS: Ley de Desarrollo Urbano Sostenible
MVCS: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
ORD: Ordenanza
CA: Calle
AV: Avenida
JR: Jirón

SECCIÓN 1
VISIÓN Y FUNDAMENTOS DEL HUB LITORAL



1.1. El Hub Litoral: visión y competitividad internacional
1.2. Conectividad y potencial económico.
1.3. Escenarios de expansión litoral al 2040

SECCIÓN 1. LA COSTA VERDE: VISIÓN Y OPORTUNIDAD ESTRATÉGICA AL 2040

La Costa Verde constituye una oportunidad estratégica para transformar la relación de Lima Metropolitana con el océano Pacífico. Su potencial trasciende la recuperación del borde costero y comprende la consolidación de un sistema litoral integrado que articule actividades económicas, turismo, recreación, cultura, espacios públicos y recuperación ambiental. En este marco, el Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde 2026–2040 (PMDCV) plantea una visión metropolitana de largo plazo que vincula la inversión con la conectividad urbana, la seguridad costera y la sostenibilidad ambiental, mediante una estructura territorial organizada en Polos Estructurantes con vocaciones complementarias.

1.1. El Hub Litoral: visión y competitividad internacional

La visión del PMDCV se expresa en la siguiente declaración:

“La Costa Verde se consolida como el Hub Litoral estratégico Turístico, Recreativo, Ecológico y de Convenciones de la Cuenca del Pacífico, competitivo de proyección internacional, que promueve la inversión formal, el equilibrio de los ecosistemas, la resiliencia y la gestión integral del riesgo para garantizar la sostenibilidad ambiental, económica, social y de gobierno”.

Esta visión propone consolidar la Costa Verde como una plataforma territorial que integre actividades turísticas, hoteleras, gastronómicas, culturales, recreativas, comerciales y de convenciones, articuladas mediante los Polos Estructurantes como centralidades complementarias. Su competitividad internacional dependerá de la capacidad de vincular la inversión con la conectividad metropolitana, los espacios públicos de calidad, la protección ambiental y la gestión integral del riesgo, favoreciendo un desarrollo equilibrado del litoral y fortaleciendo su relación con la ciudad.

1.2. Conectividad y potencial económico

El desarrollo de la Costa Verde se inserta en un contexto de transformación metropolitana impulsado por infraestructuras y proyectos estratégicos como los puertos de Chancay y Callao, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, las líneas 2, 3 y 4 del Metro, el Anillo Vial Periférico y la iniciativa Puerta del Pacífico, promovida por PROINVERSIÓN. La articulación del litoral con estas infraestructuras puede ampliar las oportunidades para el turismo, la hotelería, las actividades marítimas y náuticas, las convenciones, la gastronomía, el comercio, la cultura y la recreación, generando nuevas condiciones para atraer inversión y dinamizar las economías locales.

El documento incorpora proyecciones preliminares para el periodo 2025–2040 que estiman entre 150.000 y 200.000 empleos directos, indirectos e inducidos, una contribución anual de US$ 2.500 a 3.500 millones al PIB de Lima Metropolitana y un gasto anual de US$ 1.000 a 1.500 millones asociado a visitantes de cruceros y convenciones. Estas cifras, basadas en extrapolaciones de experiencias internacionales y supuestos de operación, requieren validación técnica y económica y no constituyen resultados garantizados. Su materialización dependerá de la viabilidad de los proyectos, la demanda efectiva, la coordinación institucional y la capacidad de compatibilizar las inversiones con la accesibilidad pública, la seguridad costera y la protección de los ecosistemas.

1.3. Escenarios de expansión litoral al 2040

El PMDCV plantea la transformación de la Costa Verde en tres horizontes temporales. En el corto plazo, se prioriza la implementación de infraestructura de protección costera, incluidos espigones y estabilización de taludes en los polos del sector norte, junto con instrumentos de zonificación que establezcan los usos, las intensidades de ocupación y los parámetros edificatorios del suelo existente, generando condiciones para la ejecución de los primeros proyectos estratégicos. En el mediano plazo, se contempla la posible generación de nuevas superficies de suelo urbano mediante intervenciones de protección costera, mientras las obras avanzan hacia los polos del centro y sur y se habilitan progresivamente las condiciones para incorporar equipamientos de escala metropolitana. En el largo plazo, se proyecta la consolidación de los Polos Estructurantes como un sistema urbano integrado, articulando las áreas existentes y las eventuales superficies ganadas al mar con las playas, la conectividad multimodal, la infraestructura verde y los equipamientos de alcance metropolitano e internacional.

La generación de nuevo suelo hacia el mar constituye un escenario de transformación territorial condicionado, no un resultado automático de las obras de protección costera. Su viabilidad dependerá de estudios de ingeniería, dinámica litoral, transporte de sedimentos, oleaje, erosión, riesgo sísmico y de tsunami, evaluación ambiental y compatibilidad normativa. Por ello, la expansión proyectada al 2040 deberá desarrollarse de manera progresiva, sujeta a la factibilidad técnica, la seguridad costera y la sostenibilidad ambiental, como parte de una estrategia orientada a consolidar un litoral conectado, resiliente y funcionalmente integrado con Lima Metropolitana.



Escenario a Corto plazo(Activación y mitigación)



Escenario a mediano plazo (expansión y conectividad)



Escenario a largo plazo (consolidación del ecosistema urbano)

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2
MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCURANTES LITORALES



2.1. El componente urbano como plataforma de transformación
2.2. Configuración espacial de los Polos Estructurantes
2.3. Roles y vocaciones de los Polos Estructurantes
2.4. Régimen del suelo y zonificación: reglas claras para el desarrollo

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

El modelo territorial del PMDCV organiza la Costa Verde mediante Polos Estructurantes que articulan las oportunidades de desarrollo urbano, las actividades económicas, los equipamientos y los espacios públicos a lo largo del litoral. Esta estructura busca orientar las intervenciones de manera coordinada, reconociendo las características y vocaciones de cada sector, así como su relación con los distritos ribereños y la ciudad. El componente urbano establece las condiciones para vincular la planificación territorial con la inversión, mediante una configuración espacial integrada, roles diferenciados y reglas de uso y ocupación del suelo.

2.1. El componente urbano como plataforma de transformación

El componente urbano constituye la base territorial para convertir la visión de la Costa Verde en intervenciones concretas, organizando el litoral en 10 Polos Estructurantes con roles y vocaciones diferenciadas, de acuerdo con las características y oportunidades de cada sector. Esta estructura permite articular las plataformas superior, intermedia y litoral mediante conexiones ciudad–mar, integrando la accesibilidad vehicular y peatonal, los accesos a las playas, la infraestructura vial, los espacios públicos, los equipamientos y las áreas de desarrollo urbano. De esta manera, los polos funcionan como nodos complementarios de una estructura territorial continua, orientada a mejorar la conectividad, ordenar los usos del suelo y vincular la planificación urbana con las oportunidades de inversión pública y privada. Su implementación requiere coordinación entre las municipalidades involucradas y la autoridad competente de la Costa Verde, a fin de asegurar la continuidad de las intervenciones y evitar actuaciones aisladas.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

El modelo territorial del PMDCV organiza la Costa Verde mediante Polos Estructurantes que articulan las oportunidades de desarrollo urbano, las actividades económicas, los equipamientos y los espacios públicos a lo largo del litoral. Esta estructura busca orientar las intervenciones de manera coordinada, reconociendo las características y vocaciones de cada sector, así como su relación con los distritos ribereños y la ciudad. El componente urbano establece las condiciones para vincular la planificación territorial con la inversión, mediante una configuración espacial integrada, roles diferenciados y reglas de uso y ocupación del suelo.

2.2. Configuración espacial de los Polos Estructurantes

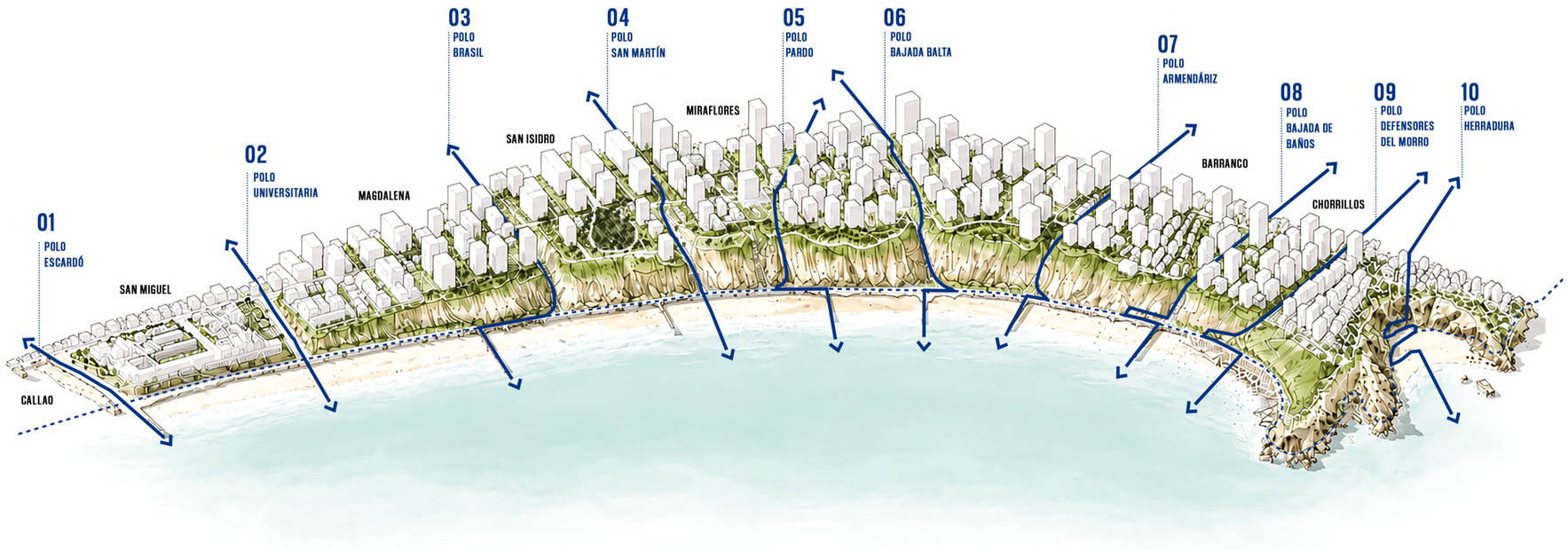
Cada Polo Estructurante constituye una unidad territorial que articula la ciudad con el litoral mediante usos urbanos, accesibilidad, infraestructura y espacios públicos. Su configuración y extensión responden a tres criterios: proximidad peatonal, conectividad ciudad–mar y morfología de las plataformas.

1. Desarrollo de uso mixto y proximidad peatonal. El ámbito de uso mixto considera una distancia caminable de 350 a 400 metros, equivalente aproximadamente a 5 minutos a pie, que vincula las áreas de actividad e inversión con los accesos a la playa, el malecón y los parques, favoreciendo recorridos peatonales continuos y accesibles.

2. Accesibilidad, conectividad y evacuación ciudad–mar. El polo conecta la trama urbana con las plataformas superior e inferior y el borde costero mediante accesos vehiculares y peatonales, bajadas, rampas, escaleras y puentes. Estos elementos facilitan el acceso a las playas y espacios públicos, y deben integrarse con rutas de evacuación seguras y señalizadas ante sismos y tsunamis, según las condiciones topográficas y de riesgo de cada sector.

3. Morfología y articulación de las plataformas. La configuración del polo responde a la plataforma superior, los acantilados o taludes y la plataforma inferior, articulando el Malecón Superior, los conectores ciudad–mar, el Malecón Playa, los parques y el paisaje costero.

En conjunto, estos criterios integran usos, accesos y espacios públicos. Por ello, la extensión total del polo puede superar el ámbito caminable de 350 a 400 metros, para asegurar la conexión entre plataformas y la continuidad funcional del litoral.



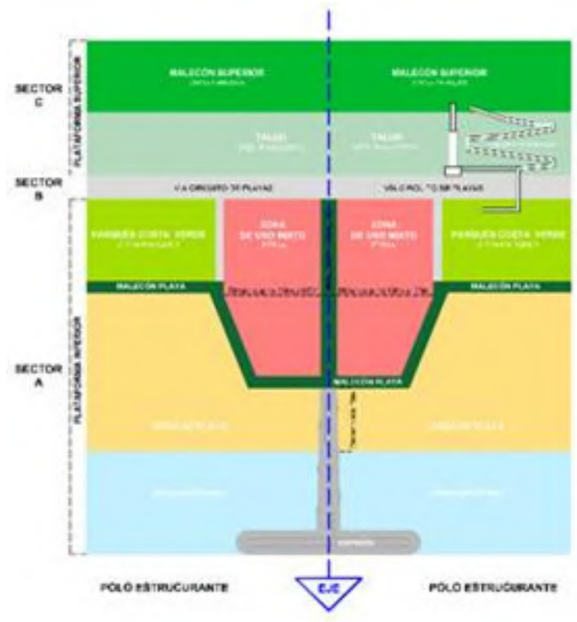


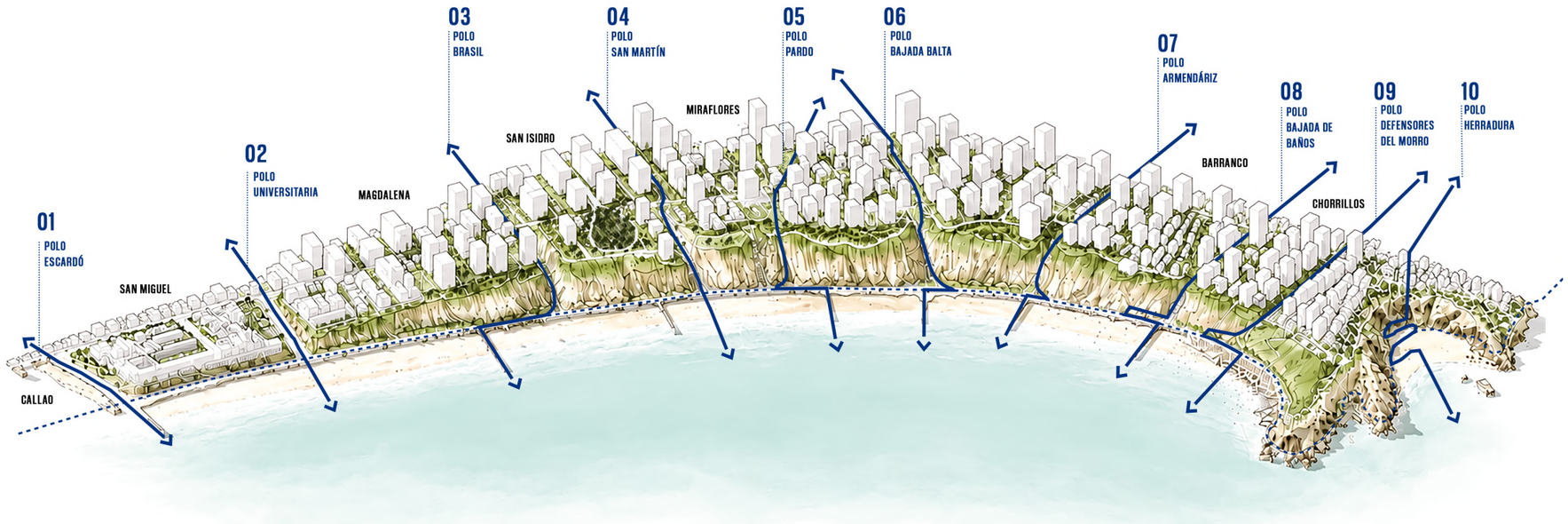


Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

2.3. Roles y vocaciones de los Polos Estructurantes

Los 10 Polos Estructurantes conforman una red de nodos territoriales cuyas funciones responden a las características urbanas, paisajísticas y de conectividad de cada sector. Su diferenciación permite organizar una oferta complementaria de actividades recreativas, deportivas, turísticas, culturales, gastronómicas y comerciales, orientando la localización de proyectos e inversiones según las oportunidades de cada ámbito. Los polos se articulan mediante los accesos ciudad–mar, la red de movilidad, las playas y los espacios públicos. En los sectores ubicados en límites distritales, su planificación y gestión requieren coordinación intermunicipal para asegurar la continuidad de las intervenciones.



N°	POLO ESTRUCTURANTE	DISTRITO	ROL TERRITORIAL	VOCACIÓN PREDOMINANTE
01	**Escardó**	San Miguel	Integración urbana y recreativa	Comercial, recreativa y de integración
02	**Universitaria**	San Miguel	Acceso metropolitano norte	Recreación, deportes y eventos
03	**Brasil**	Magdalena del Mar	Acceso metropolitano centro	Recreación y eventos
04	**San Martín**	San Isidro – Miraflores	Nuevo acceso ciudad–playa	Acceso urbano, paisaje y espacio público
05	**Pardo**	Miraflores	Acceso peatonal y conexión urbana	Surf y gastronomía costera
06	**Bajada Balta**	Miraflores	Acceso recreativo y turístico	Surf, recreación y gastronomía costera
07	**Armendáriz**	Miraflores – Barranco	Conexión metropolitana	Interconexión metropolitana y recreación
08	**Bajada de los Baños**	Barranco	Conexión patrimonial y turística	Gastronomía, cultura y turismo
09	**Defensores del Morro**	Chorrillos	Acceso metropolitano sur	Patrimonio, turismo y pesca artesanal
10	**La Herradura**	Chorrillos	Acceso e integración litoral	Recreación, paisaje y actividades de playa

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

2.4. Régimen del suelo y zonificación: reglas claras para el desarrollo

El régimen del suelo y la zonificación establecen las condiciones para ordenar y orientar las intervenciones en la Costa Verde. Definen los usos permitidos, compatibles y prohibidos, así como los parámetros urbanísticos y edificatorios aplicables a los distintos ámbitos del territorio. Su aplicación reconoce las particularidades de la plataforma superior, los taludes, los accesos, la plataforma inferior, las playas y las áreas acuáticas, además del régimen específico correspondiente a los terrenos que eventualmente puedan ganarse al mar.

Este marco busca compatibilizar las oportunidades de desarrollo con la protección del paisaje, la gestión del riesgo y las condiciones ambientales del litoral, proporcionando criterios para localizar actividades, equipamientos y proyectos de inversión de acuerdo con la visión territorial del PMDCV. En los sectores donde se plantee generar nuevas superficies terrestres, las decisiones urbanísticas deberán supeditarse a la factibilidad técnica, la evaluación ambiental y la normativa aplicable, sin asumir que la eventual expansión del litoral habilita automáticamente su urbanización.



ZONIFICACIÓN	UBICACIÓN	ALTURA DE EDIFICACIÓN en ml (1)	RETIRO en ml	PORCENTAJE MÍNIMO DE ÁREA LIBRE	N° DE ESTACIONAMIENTOS	RETRANQUE
Zona de Tratamiento 2 (ZTR-2) (6)	**PLATAFORMA SUPERIOR**	Se acoge a las normas locales de zonificación distrital.	6 ml desde el borde de acantilado (2)	Se acoge a las normas locales de zonificación distrital.	Según RNE	Se acoge a las normas locales de zonificación distrital.
Zona Turística 2 (ZT-2) (6)(7)	**PLATAFORMA SUPERIOR**	Definida por la rasante que une transversalmente el límite superior del acantilado con la línea de máxima marea.	No aplica	60%	Según RNE	No aplica
Zona de Tratamiento 1C (ZTR-1C) (6)(8)	**ACANTILADO**	La altura máxima de edificación no deberá exceder la cota de nivel de la vereda de la plataforma superior.	Sujeto a los estudios específicos de riesgo y geotecnia.	60%	Según RNE	A partir de 12.00 m de altura, retranqueo de 5.00 m hacia la vía. (5)
Zona de Tratamiento 1A (ZTR-1A) (6)	**PLATAFORMA INFERIOR**	1.5 (a+r)	10 ml hacia Vía y 5 ml hacia Malecón.	50%. (3)	1 estacionamiento c/100m2 comercializables. (4)	A partir de 12.00 m de altura frente a vía y/o malecón. (5)
Otros USOS / Usos Especiales (OU)	**PLATAFORMA INFERIOR**	10	10 ml hacia Vía y 5 ml hacia Malecón.	50%	1 estac. c/100m2 comercializables (4)	No aplica
Zona de Servicios (ZS) (6)	**PLATAFORMA INFERIOR**	4	3 ml hacia Vía y Malecón	Según requerimiento de la actividad por el RNE.	No aplica	No aplica
Zona de Tratamiento 1A Núcleo Turístico (ZTR-1A-NT)(9)	**PLATAFORMA INFERIOR-MAR**	10	3 ml frontal y lateral desde el borde de la estructura.	Según diseño y exigencias del RNE.	Según RNE	No aplica

ZONIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO Y DEL MAR

PLATAFORMA INFERIOR
- ZTR-1A - Zona de Tratamiento 1A
- ZS - Zona de Servicios
- ZSPC - Zona de Servicios Públicos Complementarios
- OU - Otros Usos

PLATAFORMA SUPERIOR
- ZTR-1C - Zona de Tratamiento
- ZTR-2 - Zona de Tratamiento 2
- ZTR-1A - Zona de Tratamiento
- ZT-2 - Zona Turistica 2
- ZS - Zona de Servicios
- OU - Otros Usos

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

2.4. Régimen del suelo y zonificación: reglas claras para el desarrollo

El régimen del suelo y la zonificación establecen las condiciones para ordenar y orientar las intervenciones en la Costa Verde. Definen los usos permitidos, compatibles y prohibidos, así como los parámetros urbanísticos y edificatorios aplicables a los distintos ámbitos del territorio. Su aplicación reconoce las particularidades de la plataforma superior, los taludes, los accesos, la plataforma inferior, las playas y las áreas acuáticas, además del régimen específico correspondiente a los terrenos que eventualmente puedan ganarse al mar.

Este marco busca compatibilizar las oportunidades de desarrollo con la protección del paisaje, la gestión del riesgo y las condiciones ambientales del litoral, proporcionando criterios para localizar actividades, equipamientos y proyectos de inversión de acuerdo con la visión territorial del PMDCV. En los sectores donde se plantee generar nuevas superficies terrestres, las decisiones urbanísticas deberán supeditarse a la factibilidad técnica, la evaluación ambiental y la normativa aplicable, sin asumir que la eventual expansión del litoral habilita automáticamente su urbanización.



ZONIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO Y DEL MAR

PLATAFORMA INFERIOR

- ZRPA-PL - Zona de Recreación Pública - Playa
- ZRPA-PAR - Zona de Recreación Pública A - Parques
- ZRPA-M - Zona de Recreación Pública A - Malecón
- ZRP-A - Zona de Recreación Pública - Amortiguamiento
- ZRP - Zona de Recreación Pública
- ZP - Zona Paisajística
- ZRE-ZM - Zona de Reglamentación Especial - Zona Monumental

PLATAFORMA SUPERIOR

- ZTR-2-R - Zona de Tratamiento 2 - Plataforma Superior Restringida
- ZRP-C - Zona de Recreación Pública C - Parques
- ZRP - Zona de Recreación Pública
- ZP - Zona Paisajística

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

ZONIFICACIÓN	UBICACIÓN / EXTENSIÓN	USOS PRINCIPALES
Zona de Recreación Pública (ZRP) (14)	**PLATAFORMA SUPERIOR.** Parques, plazas, losas y malecones públicos	Parques, miradores, jardines y ferias temporales. Se permitirá la implementación de estaciones de salida y llegada de funiculares, teleféricos y ascensores panorámicos, cuya volumetría y tratamiento estarán normados en los Lineamientos Técnicos específicos del presente Plan Maestro.
Zona Paisajista (ZP)(6)	**PLATAFORMA INFERIOR.** Acantilados, taludes, laderas de cerros y áreas de acuíferos naturales	a. Reserva para accesos viales y/o tratamiento paisajista (no edificable). b. Zonas de riesgo geotécnico y/o tratamiento paisajista (no edificable hasta que estudios específicos sustenten que no habrá afectación de terrenos y edificaciones ubicadas en la plataforma superior del acantilado). c. Zonas de protección, conservación y recuperación de biodiversidad, de recursos hídricos (chorrillos y humedales) y de paisajes naturales, identificados como potencial natural.
Zona de Recreación Pública-Parques (ZRP-P) (Plataforma inferior) (2)(4)(12)	**PLATAFORMA INFERIOR.** Parques, plazas, losas, eventos y malecones públicos	Usos recreacionales permanentes: parques públicos, temáticos, plazas, jardines, miradores y explanadas. Usos temporales: ferias, espectáculos y sedes temporales. Uso excepcional condicionado (servicios accesorios/complementarios – Ley 31199): Centro de convenciones y eventos de escala metropolitana, máx. 15% del área. Se permitiría la implementación de estaciones de salida y llegada de funiculares, teleféricos y ascensores panorámicos, cuya volumetría y tratamiento estarán normados en los Lineamientos Técnicos específicos del presente Plan Maestro.
Zona de Recreación Pública-Malecón (ZRP-M) (Plataforma inferior) (7)(8)	**PLATAFORMA INFERIOR.** Parques, plazas, losas y malecones públicos	1. Malecón peatonal, ciclovía, mobiliario urbano y tratamiento paisajista. 2. Servicios de playa y servicios higiénicos, entre otros.
Zona de Recreación Pública-Playa (ZRP-PL) (7)	**PLATAFORMA INFERIOR.** Franja de playa de 50 metros medidos desde la línea de alta marea (LAM).	1. Bañistas y recreación en el mar. 2. Estancia y descanso. 3. Recreación y deporte en playa. 4. Deportes acuáticos. 5. Pesca recreativa o artesanal. 6. Actividades náuticas. 7. Paseo y contemplación. 8. Observación de naturaleza y educación ambiental. 9. Servicios higiénicos.

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

2.4. Régimen del suelo y zonificación: reglas claras para el desarrollo

Regulación del desarrollo del Morro Solar

La propuesta establece un régimen urbanístico diferenciado para el Morro Solar, que articula las condiciones de ocupación y edificación con la protección del patrimonio histórico-arqueológico, el paisaje y las áreas ambientalmente sensibles. La zonificación define los usos compatibles y los parámetros de altura, retiros, área libre y estacionamientos según las características de cada sector, diferenciando las áreas de tratamiento, los espacios de servicios y las zonas de densidad condicionada. Su aplicación queda sujeta a la normativa vigente y a los estudios técnicos de riesgo, geotecnia y evaluación ambiental, con el objetivo de orientar un desarrollo ordenado, compatible con los valores patrimoniales y paisajísticos del Morro Solar. automáticamente su urbanización.



ZONIFICACIÓN DEL MORRO SOLAR

PLATAFORMA INFERIOR

- ZTR-1A - Zona de Tratamiento 1A
- ZSPC - Zona de Servicios Públicos Complementarios
- ZRP - Zona de Recreación Pública
- ZDM - Zona de Densidad Media
- ZDB-C - Zona de Densidad Baja Condicionada
- ZRE-ZM - Zona de Reglamentación Especial - Zona Monumental
- ZRE-MA - Zona de Reglamentación Especial - Mitigación Ambiental (RM N°289-2023-MINAM-Anexo 2)

PLATAFORMA SUPERIOR

- ZTR-1A - Zona de Tratamiento 1A
- ZRP - Zona de Recreación Pública
- ZSPC - Zona de Servicios Públicos Complementarios
- ZDA - Zona de Densidad Alta
- ZDM - Zona de Densidad Media
- ZDB-C - Zona de Densidad Baja Condicionada
- E1 - Educación Básica
- H1- Posta Médica
- OU - Otros Usos
- ZP - Zona Paisajística
- ZRE-ZM - Zona de Reglamentación Especial - Zona Monumental
- ZRE-MA - Zona de Reglamentación Especial - Mitigación Ambiental (RM N°289-2023-MINAM-Anexo 2)
- ZM-SUF - Zona Monumental - Sector de Uso Frecuente (RD 16-2024-DGPC-VMPCIC)

ZONIFICACIÓN	SECTOR - LOCALIZACIÓN	DSU (MINCUL) (a)	Clasificación PLANMET	FRANJA / SECCIÓN	ALTURA DE EDIFICACIÓN MAX (ml)	LOTE MIN. (m^2)	FRENTE MIN. (m^2)	DENSIDAD NETA BASE. (hab/ha) (a)	DENSIDAD NETA MÁX. (hab/ha) (b)	RETIRO FRONTAL MIN. (ml)	OCUPACIÓN MAX (%) (c)	ÁREA LIBRE MIN (%)	N° ESTACIONAMIENTOS	CONDICION PRINCIPAL
Zona de Densidad Media (ZDM-A) borde costero	La Herradura Plataforma Superior	SUE	Suelo Urbanizable	A	15	250	15	hasta 300	hasta 300	5 ml	60	40	1d100 m^2 o según uso	Sin incremento; comercio y servicios
Zona de Densidad Media (ZDM-B)	La Herradura Plataforma Superior	SUE	Suelo Urbanizable	B (ZDM)	24	250	15	600	700	5 ml	60	40	1d vivienda	Escalonamiento + permeabilidad visual
Zona de Densidad Alta (ZDA-B)	La Herradura Plataforma Superior	SUE	Suelo Urbanizable	B (ZDA)	36	1,400	20	900	1,050	5 ml	60	40	1d vivienda	Escalonamiento + permeabilidad visual+Estudio de impacto visual exigido mediante perfiles
Zona de Densidad Alta (ZDA-C)	La Herradura Plataforma Superior	SUE	Suelo Urbanizable	C	45	1,400	20	1,200	1,350	5 ml	60	40	1d vivienda	94% del margen real (criterio mirador): no admite incremento de altura. Estudio de impacto visual exigido mediante perfiles
Zona de Densidad Media (ZDM - D)	La Herradura Plataforma Superior	SUE	Suelo Urbanizable	D	24	250	15	600	700	5 ml	60	40	1d vivienda	Transición paisajística
Zona de Densidad Media (ZDM-A) borde costero	La Chira - Plataforma Inferior	SUE	Suelo Urbanizable	A	15	250	15	hasta 300	hasta 300	5 ml	60	40	1d100 m^2	Sin incremento; comercio y servicios
Zona de Densidad Media VIS (ZDM-B)	La Chira - Plataforma Superior	SUE	Suelo Urbanizable	B	33	1,000	20	750	750	5 ml	60	40	1d3 viviendas	Escalonamiento + permeabilidad visual
Zona de Densidad Alta VIS (ZDA-C)	La Chira - Plataforma Inferior	SUE	Suelo Urbanizable	C	45	1,400	20	1,400	1,400	5 ml	60	40	1d3 viviendas	Escalonamiento + estudio de impacto visual exigido mediante perfiles
Zona de Densidad Media VIS (ZDM-D)	La Chira - Plataforma Superior	SUE	Suelo Urbanizable	D	24	1,000	20	600	700	5 ml	50	50	1d2 viviendas	Verificación arqueológica (Sitio Arqueologico Armatambo)
Zona de Densidad Baja ZDB (existente)	La Chira	SUE	Suelo Urbanizable	E	9	Existente	Existente	Sin incremento	Sin incremento	Existente	Existente / no incrementable	Existente	Existente	Consolidación sin incremento; sin ampliación

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 3
MOVILIDAD INTEGRADA: CONECTIVIDAD COSTERA E INTEGRACIÓN CON LA CIUDAD



3.1. Visión integrada del sistema de movilidad
3.2. Sistemas de Transporte Urbano
3.3. Selección y Priorización de Intervenciones

SECCIÓN 3. MOVILIDAD INTEGRADA: CONECTIVIDAD COSTERA E INTREGRACIÓN CON LA CIUDAD

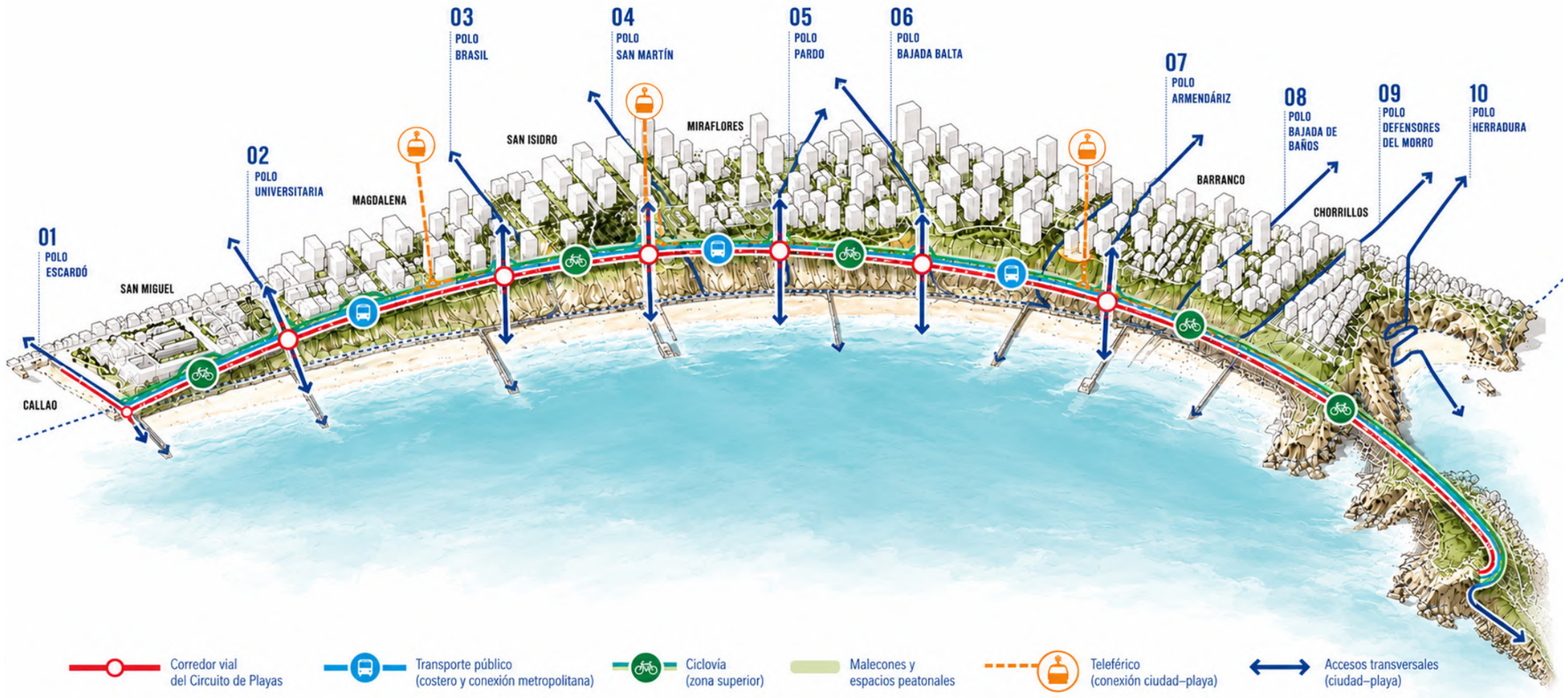
3.2. Sistemas de Transporte Urbano

La propuesta organiza la movilidad de la Costa Verde en dos ámbitos complementarios: integración costera e integración metropolitana, articulando los desplazamientos peatonales, ciclistas, el transporte público y el transporte privado.

El sistema se estructura en torno a los diez polos estructurantes, distribuidos de norte a sur: Escardó, Universitaria, Brasil, San Martín, Pardo, Balta, Armendáriz, Bajada de Baños, Huaylas y La Herradura. Estos funcionan como nodos de acceso, demanda e intercambio modal, orientando la localización y priorización de las intervenciones.

La propuesta se implementa en tres horizontes, corto, mediano y largo plazo, de acuerdo con el desarrollo progresivo de la infraestructura costera y la incorporación gradual de la red metropolitana de transporte masivo, considerando el Metropolitano, las líneas 2 y 3 del Metro y la conexión con el eje de la avenida Universitaria.

En conjunto, busca consolidar un sistema de movilidad integrado, accesible y eficiente que contribuya a posicionar la Costa Verde como el Hub Litoral Turístico y Ecológico de la Cuenca del Pacífico, promoviendo la sostenibilidad ambiental, la resiliencia climática y la calidad de vida en Lima.



COMPONENTE	EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO ESTRATÉGICO GENERAL	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESPECÍFICOS
VIALIDAD Y TRANSPORTE	E.9 MOVILIDAD ACTIVA	**O.E.9.1** Consolidar una red de movilidad activa segura, continua y accesible que integre los desplazamientos peatonales y ciclistas a lo largo del corredor Costa Verde.	9.1.1 Completar y dar continuidad a la red de ciclovías del corredor, articulándola con el nivel superior. 9.1.2 Mejorar y ampliar la infraestructura peatonal (puentes, escaleras, rampas y/o ascensores) que vincule el nivel de playa con el nivel superior en los polos estructurantes. 9.1.3 Garantizar la accesibilidad universal en toda la infraestructura de movilidad activa.
	E.10 TRANSPORTE INTEGRADO	**O.E.10.1** Implementar un sistema de transporte público integrado que conecte el corredor Costa Verde con la red metropolitana de transporte masivo. **O.E.10.2** Implementar un sistema de transporte público costero que integre los polos estructurantes.	10.1.1 Sistema de transporte público articulado con los sistemas de transporte masivo de la metrópoli. 10.1.2 Habilitar nodos de intercambio modal con conexión a la plataforma superior. 10.1.3 Establecer un servicio de transporte público regular a lo largo del corredor.
	E.11 RED VIAL MULTIMODAL	**O.E.11.1** Optimizar la infraestructura vial del corredor para garantizar una circulación eficiente de todos los modos de transporte. **O.E.11.2** Densificar la conectividad transversal entre la plataforma urbana superior y el corredor costero.	11.1.1 Mejorar la capacidad y el nivel de servicio de los nodos y accesos críticos del corredor. 11.1.2 Establecer una jerarquía vial que compatibilice el tránsito vehicular con la movilidad activa y el transporte público. 11.1.3 Segregar infraestructura vial destinada a los sistemas de transporte priorizados (transporte público y no motorizado). 11.2.1 Incrementar la cantidad de intercambios viales que conecten la plataforma superior con el corredor costero.

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

3.1. Sistemas de Transporte Urbano
3.1.1.Sistema de Transporte No Motorizado

Peatonal

La propuesta amplía la red de 15 a 28 puentes peatonales, mejorando la conexión entre la plataforma urbana superior y el borde costero. La intervención prioriza la continuidad de los recorridos, el aumento de capacidad en los accesos de mayor demanda y la incorporación progresiva de rampas y ascensores para garantizar la accesibilidad universal.

Corto plazo | 2026–2030. Mejorar la conexión y capacidad de los puentes existentes e iniciar la construcción de nuevos cruces peatonales, priorizando los polos de mayor demanda: Universitaria, Balta, Armendáriz, Bajada de Baños y Huaylas.

Mediano plazo | 2031–2035. Completar la mejora de accesibilidad de los puentes existentes y ampliar la red mediante nuevos cruces, fortaleciendo la continuidad peatonal entre la ciudad y las playas.

Largo plazo | 2036–2040. Completar los 28 puentes previstos e incorporar sistemas de transporte vertical, como teleféricos o funiculares, en sectores estratégicos, complementando la red peatonal y reforzando la conexión ciudad–playa.

Ciclovías

La propuesta busca consolidar una red ciclista continua a lo largo de la Costa Verde, articulada con la plataforma urbana superior y los diez polos estructurantes. Para ello, se identifican dos discontinuidades, de 140 m en Barranco y 440 m en Miraflores, que suman 580 m y condicionan la continuidad del recorrido.

Corto plazo | 2026–2030. Resolver ambas discontinuidades para habilitar un corredor ciclista continuo hasta Huaylas e implementar cicloparqueaderos en los cinco polos de mayor demanda: Universitaria, Balta, Armendáriz, Bajada de Baños y Huaylas.

Mediano plazo |2031–2035. Ampliar la cobertura de cicloparqueaderos hacia los polos restantes y extender la continuidad ciclista hasta La Chira, integrando el extremo sur del litoral al sistema.

Largo plazo | 2036–2040. Incorporar un sistema de bicicletas públicas con estaciones distribuidas a lo largo del corredor, favoreciendo los desplazamientos turísticos y recreativos y una conexión sostenible con La Herradura y La Chira.

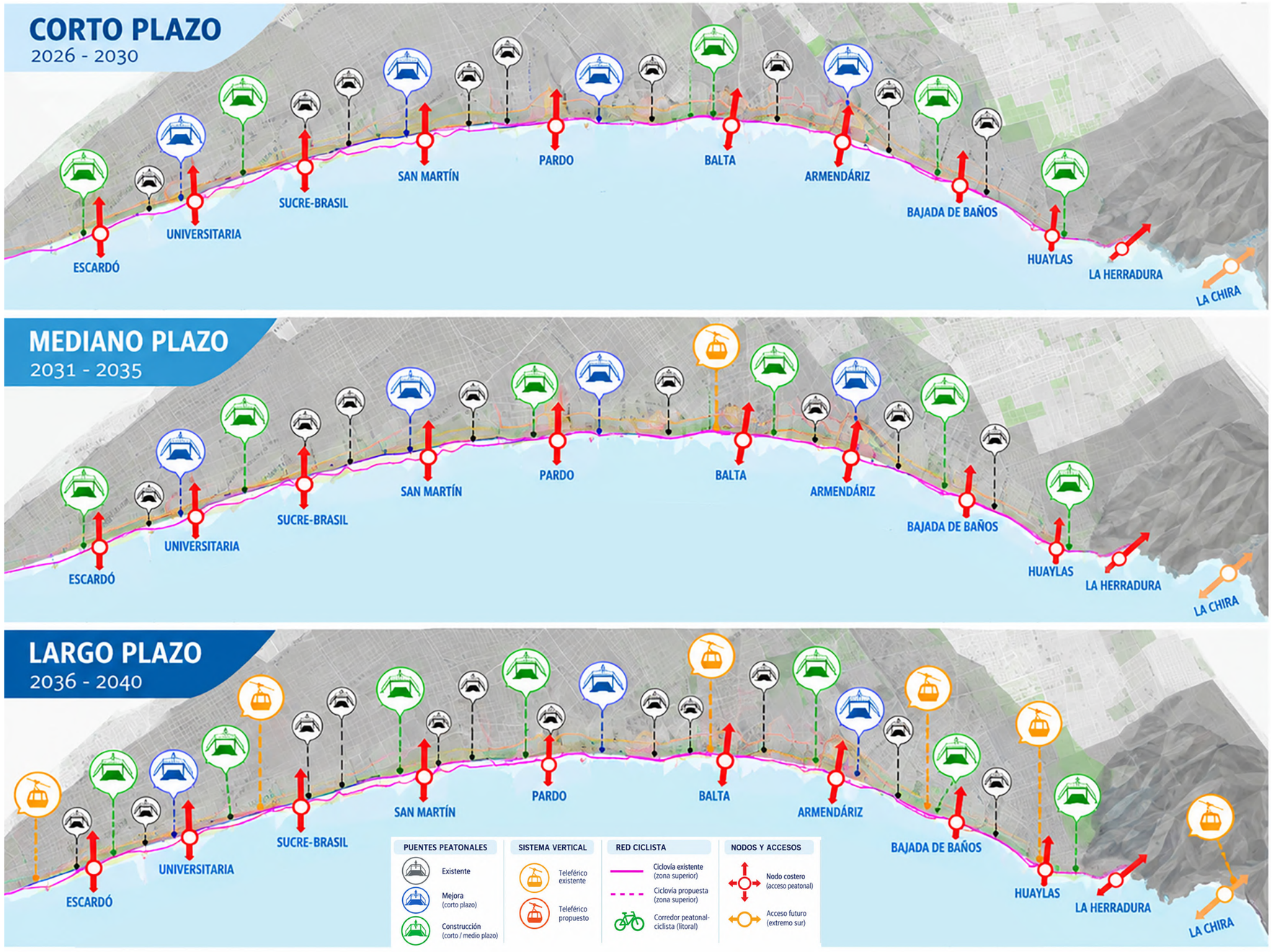


Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

3.1. Sistemas de Transporte Urbano
3.1.1. Sistema de Transporte No Motorizado
Implementación progresiva de la red peatonal y ciclista

La estrategia articula la movilidad peatonal y ciclista mediante intervenciones coordinadas en los diez polos estructurantes, priorizando la continuidad de los recorridos, la accesibilidad universal y la conexión entre la plataforma urbana superior y el borde costero. La programación por etapas permite orientar la inversión según las brechas identificadas y la demanda de cada sector.

En el sistema peatonal, las actuaciones se concentran en mejorar los cruces existentes, incorporar nuevas estructuras y resolver las condiciones de accesibilidad. En el sistema ciclista, se prioriza cerrar las discontinuidades de la red, ampliar la cobertura de cicloparqueaderos y avanzar hacia un sistema de bicicletas públicas.

Ambos sistemas se complementan y evolucionan de manera coordinada entre 2026 y 2040, consolidando una red de movilidad activa que favorece los desplazamientos cotidianos y recreativos, mejora la integración entre los polos y fortalece la conexión longitudinal de la Costa Verde.

PROPUESTA DE RED CICLISTA POR ESCENARIOS

POLO ESTRUCTURANTE / CENTRALIDAD	DISTRITO	CORTO PLAZO 2026 – 2030	MEDIANO PLAZO 2031 – 2035	LARGO PLAZO 2036 – 2040
1 ESCARDÓ	San Miguel	Continuidad Callao–Escardó–Huaylas en este tramo (extremo norte).	Instalar cicloparqueadero (polo restante); verificar rampa en el puente del polo.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.
2 UNIVERSITARIA	San Miguel	Cicloparqueadero por mayor demanda; asegurar continuidad del corredor.	Verificar rampas en ambos puentes.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.
3 BRASIL	Magdalena del Mar	Continuidad del corredor.	Cicloparqueadero; verificar rampas en 2 puentes existentes y definir rampa en el nuevo puente.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.
4 MARBELLA	Magdalena del Mar	Continuidad del corredor.	Cicloparqueadero (polo restante); verificar rampa en el puente del polo.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.
5 SAN MARTÍN	San Isidro / Miraflores	Continuidad del corredor.	Cicloparqueadero; verificar rampas en ambos puentes.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.
6 PARDO	Miraflores	Cerrar discontinuidad de 440 m entre Ca. San Martín y Av. 28 de Julio (límite con Balta).	Cicloparqueadero; verificar rampas en puentes existentes y en los 2 nuevos.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.
7 BALTA	Miraflores	Cerrar discontinuidad de 440 m entre Ca. San Martín y Av. 28 de Julio; instalar cicloparqueadero.	Verificar rampas en el puente existente y en el nuevo puente del polo.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.
8 ARMENDÁRIZ	Miraflores / Barranco	Cerrar discontinuidad de 140 m entre Av. El Sol y Av. San Martín (límite con Bajada de Baños); instalar cicloparqueadero.	Verificar rampas en 2 puentes existentes y en los 2 nuevos.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.
9 DEFENSORES DEL MORRO	Chorrillos	Completar corredor continuo Callao–Escardó–Huaylas; instalar cicloparqueadero.	Verificar rampas en el puente existente y en los 2 nuevos.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.
10 LA HERRADURA	Chorrillos	Sin intervención asignada.	Extender la red de ciclovías hasta este polo e instalar cicloparqueadero.	Integrar al sistema de bicicletas públicas.

PROPUESTA DE RED PEATONAL POR ESCENARIOS

POLO ESTRUCTURANTE / CENTRALIDAD	DISTRITO	CORTO PLAZO 2026 – 2030	MEDIANO PLAZO 2031 – 2035	LARGO PLAZO 2036 – 2040
1 ESCARDÓ	San Miguel	Mejorar la conexión del puente Bajada Escardó con la plataforma superior.	Construir 2 puentes peatonales nuevos en Escardó.	Sin teleférico previsto en esta etapa.
2 UNIVERSITARIA	San Miguel	Mejorar rampas y/o ascensores en los accesos existentes.	Mejorar la accesibilidad de los puentes del polo.	Teleférico Universitaria–Brasil, compartido con el polo Brasil.
3 BRASIL	Magdalena del Mar	Mejorar la conexión del puente existente y construir un nuevo puente peatonal.	Instalar rampas y/o ascensores en el puente existente.	Teleférico Universitaria–Brasil, compartido con el polo Universitaria.
4 SAN MARTÍN	San Isidro / Miraflores	Instalar rampas en San Martín Norte y Sur; completar la conexión con la plataforma superior.	Mejorar la conexión con la plataforma superior.	Teleférico San Martín.
5 PARDO	Miraflores	Construir 2 puentes peatonales nuevos en Miraflores, junto al polo Pardo.	Implementar rampas y/o ascensores en los puentes existentes.	Construir 1 puente peatonal nuevo en Miraflores; sin teleférico previsto.
6 BALTA	Miraflores	Construir 2 puentes peatonales nuevos junto al polo Balta y mejorar el puente existente.	Implementar rampas y/o ascensores en el puente existente.	Sin teleférico nuevo; se mantiene el existente.
7 ARMENDÁRIZ	Miraflores / Barranco	Mejorar rampas y conexión en los accesos existentes.	Construir 2 puentes nuevos en Barranco, junto al polo Armendáriz.	Rehabilitar ascensores existentes e implementar rampas en los puentes.
8 BAJADA DE BAÑOS	Barranco	Mejorar la accesibilidad del puente existente.	Construir 1 puente nuevo y mejorar la capacidad del puente existente.	Implementar rampas y/o ascensor en Bajada de Baños.
9 DEFENSORES DEL MORRO	Chorrillos	Mejorar rampas y/o ascensores en el puente existente.	Construir 3 puentes nuevos en Huaylas y mejorar la capacidad del puente existente.	Construir un puente peatonal nuevo en Chorrillos.
10 LA HERRADURA	Chorrillos	Sin intervención asignada.	Implementar el corredor peatonal-ciclista exclusivo La Herradura–La Chira.	Continuidad del corredor peatonal-ciclista exclusivo La Herradura–La Chira.

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

3.1. Sistema de Transporte Urbano
3.1.2. Transporte público

Conectividad inicial: integración metropolitana y servicio costero | Corto Plazo (2026-2030)

La propuesta inicia la implementación de un sistema de transporte público bajo una lógica troncal–alimentadora, que articula la Costa Verde con los principales nodos de transporte metropolitano y garantiza un servicio continuo a lo largo del litoral. En esta primera etapa, se prioriza la conexión entre los sectores de mayor demanda y la puesta en funcionamiento de una ruta regular que atienda los polos estructurantes.

Se implementan dos servicios que comparten la infraestructura vial existente y operan en tráfico mixto:

Expreso 01 | Aeropuerto–estación Benavides: recorrido de aproximadamente 18,6 km y cinco paraderos. Conecta el aeropuerto con los principales nodos del norte-centro de la Costa Verde y la estación Benavides, vinculada a la Línea 2.

Regular 01 | La Punta–Huaylas: recorrido costero de aproximadamente 21 km, con paraderos en los polos estructurantes y conexión entre el Callao, los distritos costeros y Chorrillos.

La ruta expresa prioriza los desplazamientos directos entre la ciudad y los principales puntos de acceso al litoral, mientras que la ruta regular cumple una función de distribución local, facilitando el acceso a los espacios públicos, recreativos y turísticos.

Objetivo del escenario: establecer una primera red operativa de transporte público que conecte la Costa Verde con la metrópoli y siente las bases para ampliar progresivamente la cobertura y mejorar la eficiencia del sistema.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

3.1. Sistema de Transporte Urbano
3.1.2. Transporte público

Ampliación de cobertura y diferenciación de servicios | Mediano Plazo (2031-2035)

La segunda etapa consolida el sistema inicial mediante la incorporación de una nueva ruta expresa y la extensión del recorrido regular hacia el sur. La propuesta avanza hacia una mayor diferenciación funcional de los servicios y de la infraestructura vial, priorizando la conectividad metropolitana sin perder la cobertura local de los polos estructurantes.

El sistema se amplía a tres rutas:

Expreso 01 | Aeropuerto–estación Benavides: mantiene la conexión directa con el aeropuerto y los principales nodos de transporte metropolitano.

Expreso 02 | Aeropuerto–estación Ricardo Palma: incorpora una segunda conexión expresa, extendiendo la cobertura hacia otros sectores del corredor y mejorando el acceso al sistema de transporte urbano.

Regular 01 | La Punta–La Herradura: amplía el recorrido costero e incorpora La Herradura al servicio regular, fortaleciendo la conexión con el sector sur.

En esta etapa, los servicios expresos utilizan la vía rápida, con tramos de carril exclusivo, mientras que la ruta regular circula por la infraestructura de servicio, de menor velocidad y en tráfico mixto. Esta diferenciación busca mejorar las condiciones operativas de los servicios expresos y mantener el acceso a los distintos polos del litoral.

Objetivo del escenario: incrementar la cobertura territorial, diversificar las conexiones entre la Costa Verde y la ciudad y avanzar hacia una operación más eficiente mediante la diferenciación de rutas e infraestructura.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

3.1. Sistema de Transporte Urbano
3.1.2. Transporte público

Consolidación de una red multimodal e integración metropolitana |Largo Plazo (2036-2040)

El escenario de largo plazo plantea la consolidación de una red integrada de transporte público para la Costa Verde, combinando servicios expresos de mayor capacidad, una ruta regular de cobertura litoral y sistemas de transporte vertical. La propuesta amplía las conexiones con la ciudad y extiende el servicio hasta La Chira, incorporando los extremos norte y sur a una estrategia de movilidad costera continua.

La red alcanza cinco rutas de transporte público:

Expreso 01 | Aeropuerto–estación Benavides: mantiene la conexión con el nodo de transporte vinculado a la Línea 2.

Expreso 02 | Aeropuerto–estación Ricardo Palma: refuerza la conexión con el sector de Miraflores y su red de transporte urbano.

Expreso 03 | La Marina–estación Benavides: incorpora una conexión desde el sector de La Marina hacia el corredor costero y la red metropolitana.

Expreso 04 | La Marina–estación Ricardo Palma: amplía las conexiones desde La Marina hacia el sector de Miraflores.

Regular 01 | La Punta–La Chira: extiende el recorrido costero a lo largo del sistema de polos estructurantes, incorporando La Herradura y La Chira.

Las rutas expresas evolucionan hacia un sistema BRT ligero con carriles segregados, complementado por una ruta regular de servicio local y cuatro teleféricos en Universitaria–Brasil, San Martín, Balta y Huaylas.

Objetivo del Escenario: consolidar una red multimodal que mejore la accesibilidad a los polos estructurantes y la integración de la Costa Verde con la red metropolitana.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

3.1. Sistema de Transporte Urbano
3.1.3. Transporte privado

Consolidación del corredor multimodal y expansión vial al sur | Corto Plazo (2026-2030)

La propuesta prioriza tres sectores donde la intensidad de las actividades urbanas genera conflictos entre la circulación rápida y el acceso a los polos estructurantes. En esta etapa, se plantean intervenciones puntuales que permiten ordenar los movimientos de ingreso, salida y embarque, sin modificar la configuración general del Circuito de Playas.

Las actuaciones comprenden:

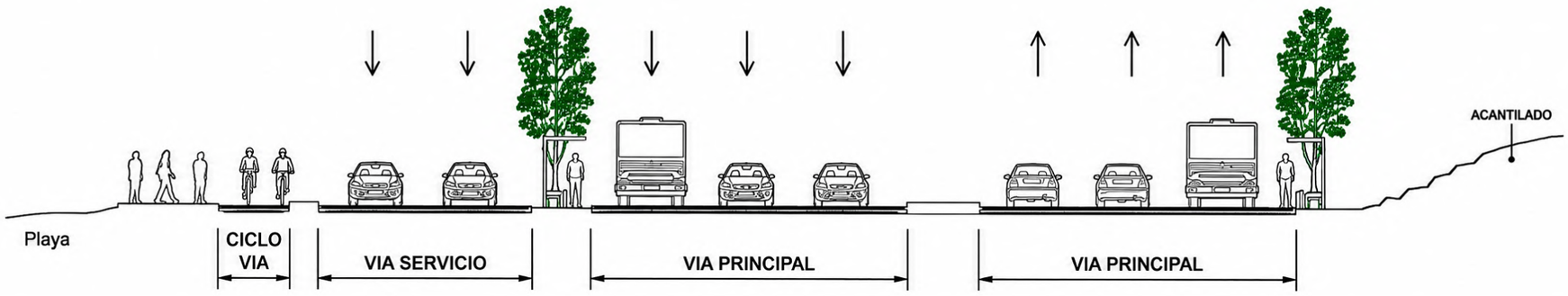
Universitaria–Brasil: incorporación de una vía de servicio en el lado costero para separar los accesos locales del flujo principal.

Las Sombrillas–Agua Dulce (Huaylas): implementación de una vía de servicio junto a la playa para mejorar el acceso a este sector de alta demanda.

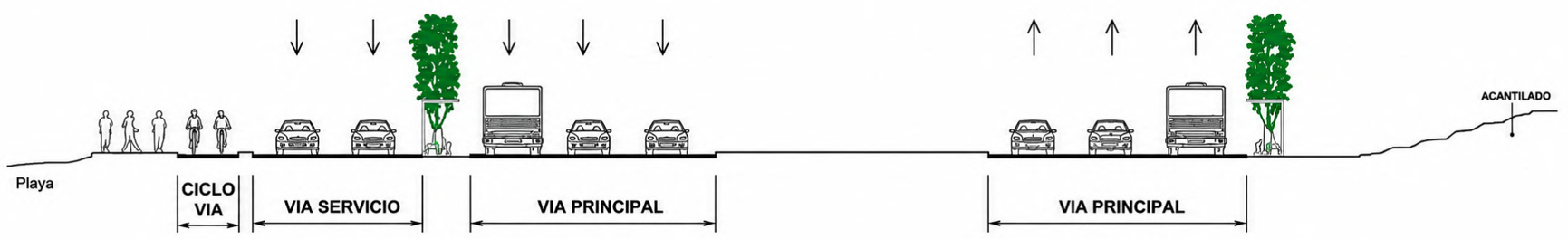
Balta–Armendáriz: incorporación de vías de desaceleración y/o bahías de embarque y desembarque para atender las actividades comerciales sin interferir con la circulación rápida.

Objetivo del escenario: resolver las principales fricciones entre el tránsito metropolitano y los accesos locales mediante intervenciones específicas, manteniendo la continuidad y capacidad del corredor vial.

i) Tramo Universitaria – Brasil: implementación de vía de servicio al lado costero (playa).



ii) Tramo Playa Las Sombrillas – Playa Agua Dulce (Huaylas): implementación de vía de servicio al lado costero (playa).



iii) Tramo de Miraflores entre Balta y Armendáriz: En este tramo los predios con actividades comerciales deben implementar vías de desaceleración

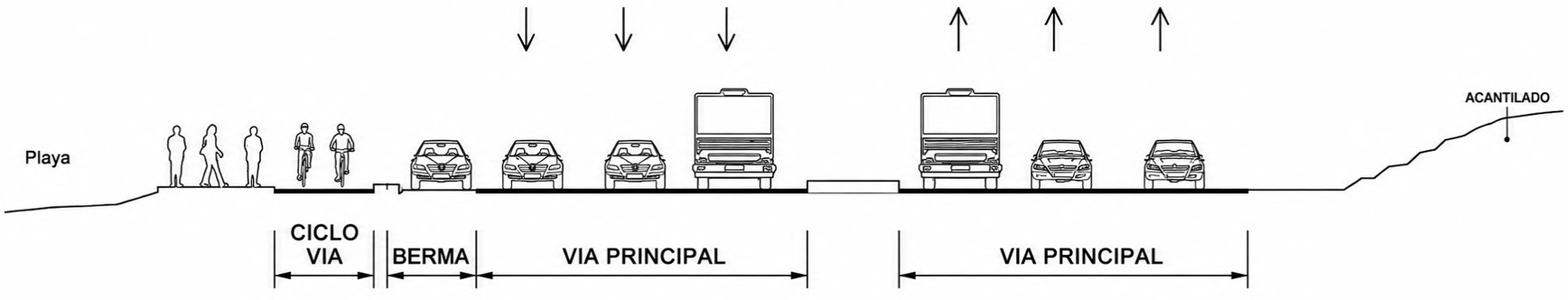


Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

3.1. Sistema de Transporte Urbano
3.1.3. Transporte privado

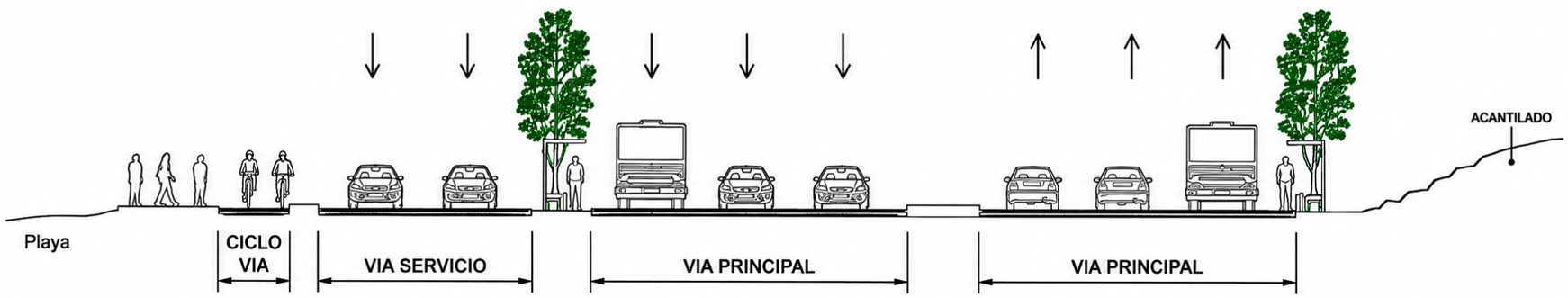
Consolidación de la vía de servicio y conectividad transversal | Mediano Plazo (2031–2035)

La propuesta establece una vía de servicio continua por el lado costero, desde Escardó hasta Huaylas, para separar los desplazamientos locales de la circulación principal. La solución se organiza en tres tramos según la disponibilidad de espacio: vías de servicio a nivel entre Escardó–Balta y Bajada de Baños–Huaylas, y una solución a desnivel entre Balta y Bajada de Baños, donde las restricciones físicas del corredor requieren elevar la vía principal.

Asimismo, se plantea extender la conectividad vial hasta La Herradura mediante una nueva sección entre el acceso Tenderini y este polo. La estrategia se complementa con la puesta en operación del intercambio vial Universitaria, la recuperación de la sección normativa de la avenida Universitaria y la conexión de la bajada San Martín con la avenida Angamos mediante una vía arterial de aproximadamente 1,5 km.

Objetivo del escenario: consolidar la continuidad de la red vial, mejorar la conexión entre el corredor costero y la plataforma urbana superior y preparar la infraestructura para la incorporación futura del transporte público masivo..

I) Tramo Escardo – Balta (altura del Parque Antonio Raymondi): vía de servicio continua a nivel en ambos lados de la vía principal.



II) Tramo Balta (altura del Parque Antonio Raymondi) – Bajada de Baños (Playa Los Pavos)

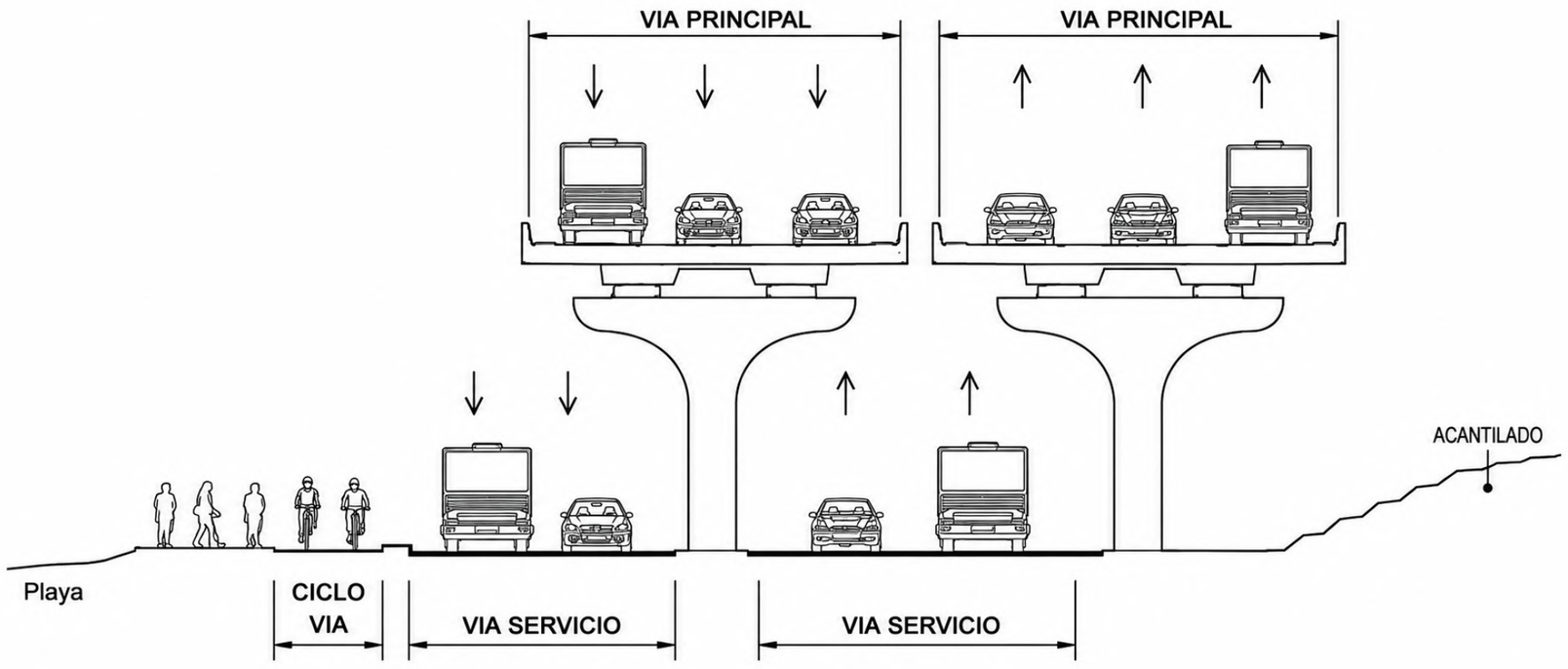


Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

3.1. Sistema de Transporte Urbano
3.1.3. Transporte privado

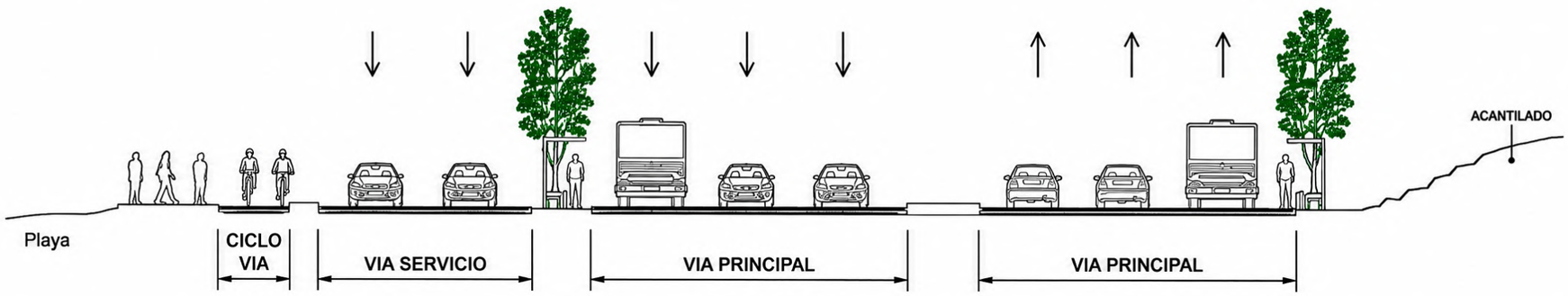
Consolidación del corredor multimodal y expansión vial al sur | Largo Plazo (2036–2040)

La propuesta consolida la estructura vial definida en el mediano plazo e integra el transporte privado con un sistema de transporte público masivo tipo BRT ligero, mediante carriles segregados incorporados en las secciones viales proyectadas. Se mantiene la organización en tres tramos entre Escardó y Huaylas, incluyendo la solución a desnivel entre Balta y Bajada de Baños, adaptada a las restricciones espaciales del corredor.

En el extremo sur, se plantea extender la infraestructura vial desde La Herradura hasta La Chira, completando la conexión longitudinal del ámbito de estudio. Asimismo, se consideran nuevos intercambios viales en Salaverry y Pardo, sujetos a estudios técnicos, para redistribuir los flujos vehiculares y reducir la concentración del tránsito en accesos críticos.

Objetivo del escenario: consolidar una infraestructura vial multimodal que mantenga la capacidad del corredor, incorpore el BRT ligero y amplíe la conectividad hasta La Chira, articulando los accesos urbanos con los desplazamientos metropolitanos y costeros.

I) Tramo Escardo – Balta (altura del Parque Antonio Raymondi): vía de servicio continua a nivel en ambos lados de la vía principal.



II) Tramo Balta (altura del Parque Antonio Raymondi) – Bajada de Baños (Playa Los Pavos)

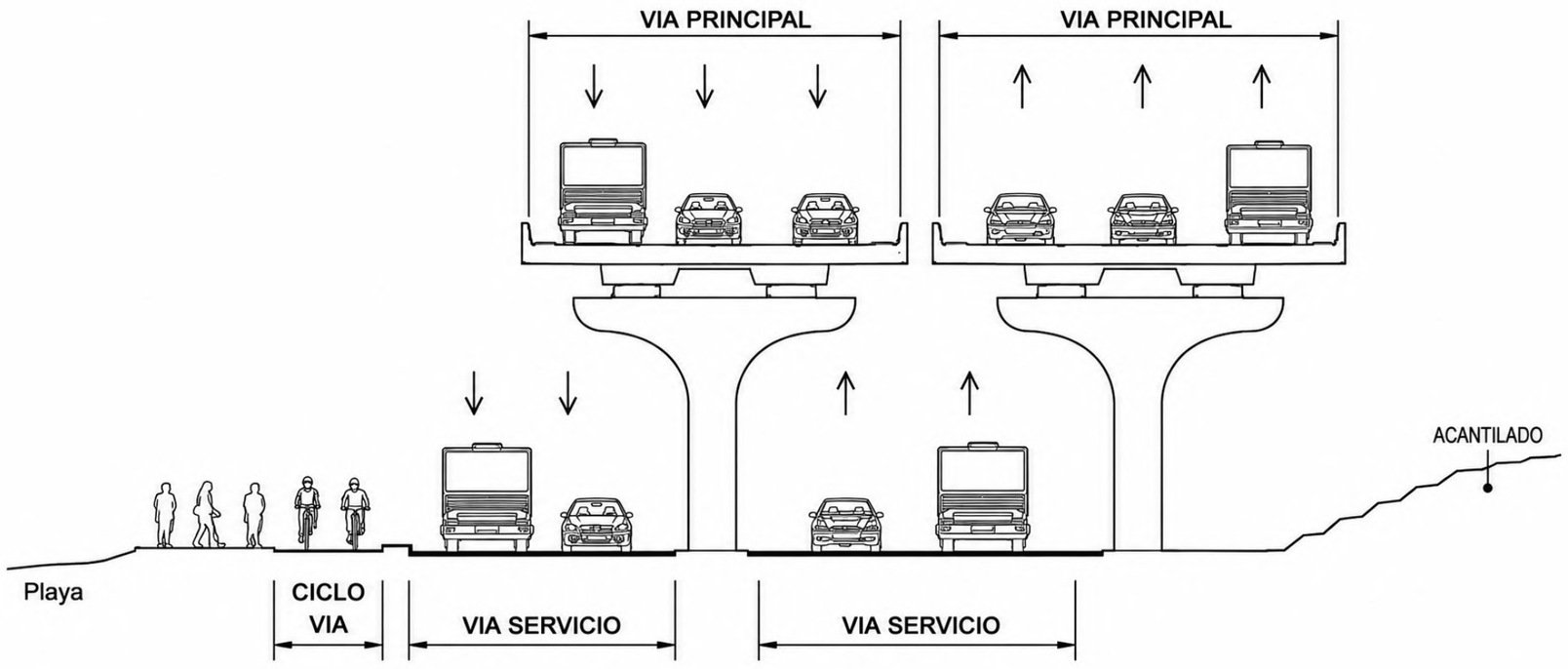


Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 2. MODELO TERRITORIAL: POLOS ESTRUCTURANTES LITORALES

3.1. Sistema de Transporte Urbano

Consolidación de una red multimodal e integración metropolitana | Largo plazo (2036–2040)

La propuesta consolida una red integrada de transporte público para la Costa Verde, articulando servicios expresos, una ruta regular costera y sistemas de transporte por cable. La red comprende cuatro rutas expresas y una ruta regular, conectando los principales polos estructurantes y extendiendo la cobertura desde La Punta hasta La Chira.

Los servicios expresos evolucionan hacia un sistema de BRT ligero con carriles segregados, mientras que la ruta regular mantiene la cobertura local del litoral. Como complemento, se proponen cuatro teleféricos en Universitaria–Brasil, San Martín, Balta y Huaylas, para mejorar la conexión entre la plataforma urbana superior y el borde costero.

Objetivo: consolidar un sistema multimodal que mejore la accesibilidad a los polos estructurantes y fortalezca la integración de la Costa Verde con la red metropolitana.



Red vial y organización de los tramos de intervención. Representa la continuidad del corredor costero, sus conexiones transversales y la recuperación de la sección vial.





Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 4
SEGURIDAD Y RESILIENCIA: TOLERANCIA CERO



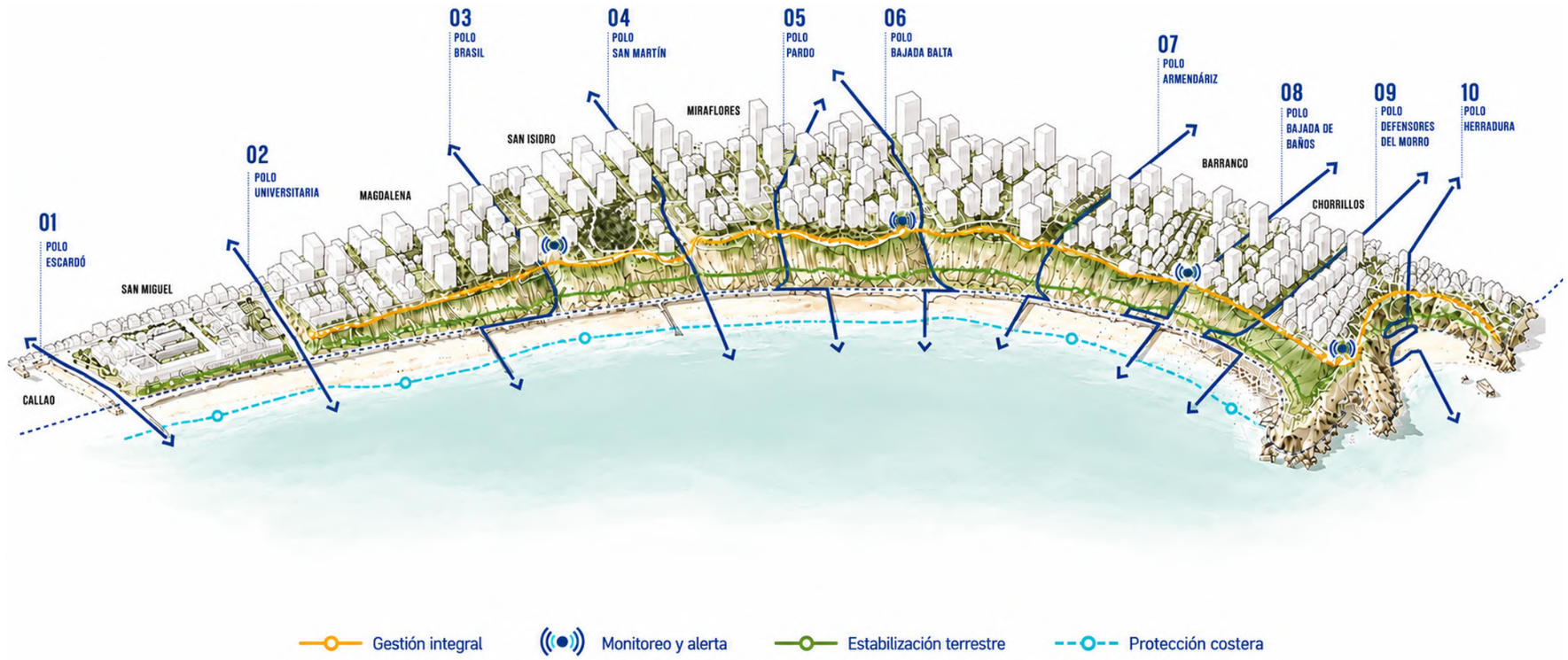
4.1. Riesgo sísmico y de tsunami: línea de base
4.2. Gestión integral del riesgo de desastres
4.3. Conocimiento, monitoreo y adaptación al riesgo
4.4. Zonas condicionadas y restricciones de intervención
4.5. Diseño seguro y estándares de protección frente a tsunamis
4.6. Infraestructura de protección costera y resiliencia litoral

SECCIÓN 4. SEGURIDAD Y RESILIENCIA: TOLERANCIA CERO

4.1. Gestión Integral del Riesgo y Gobernanza Territorial

Modelo de gobernanza y gestión integral del riesgo (GRD)El PMDCV propone consolidar una gestión integral del riesgo para toda la Costa Verde, articulando los componentes prospectivo, correctivo y reactivo con la planificación territorial, la inversión y la gestión de infraestructura.

El modelo permitirá unificar criterios técnicos entre los seis distritos y coordinar la actuación de las entidades metropolitanas, organismos especializados, sector privado, academia y sociedad civil. Su aplicación busca evitar nuevos escenarios de riesgo, reducir las condiciones existentes y fortalecer la preparación, respuestay recuperación ante sismos, tsunamis, movimientos en masa y otros eventos que puedan afectar el corredor litoral.



COMPONENTE	PROCESO DE GRD	PROPÓSITO	ACCIONES PRIORITARIAS
GESTIÓN INTEGRAL DEL RIESGO Seis distritos Una gobernanza territorial común	1 **PROSPECTIVA** Evitar nuevos riesgos	**Ordenar el desarrollo** Integrar la GRD en la ocupación, la infraestructura y las inversiones.	● Aplicar criterios comunes de riesgo en planes y proyectos. ● Sustentar nuevas intervenciones en estudios del territorio.
	2 **CORRECTIVA** Reducir riesgos existentes	**Intervenir sectores críticos** Reducir el riesgo en acantilados, plataformas, vías y puentes.	● Priorizar obras según exposición y función estratégica. ● Ejecutar drenaje, estabilización y protección.
	3 **REACTIVA** Preparar y responder	**Asegurar la respuesta** Preparar emergencias y recuperar la continuidad del corredor litoral.	● Articular alerta, evacuación y ayuda humanitaria. ● Coordinar respuesta y rehabilitación interdistrital.
GOBERNANZA TRANSVERSAL | Municipios · entidades técnicas · sector privado · academia · sociedad civil			

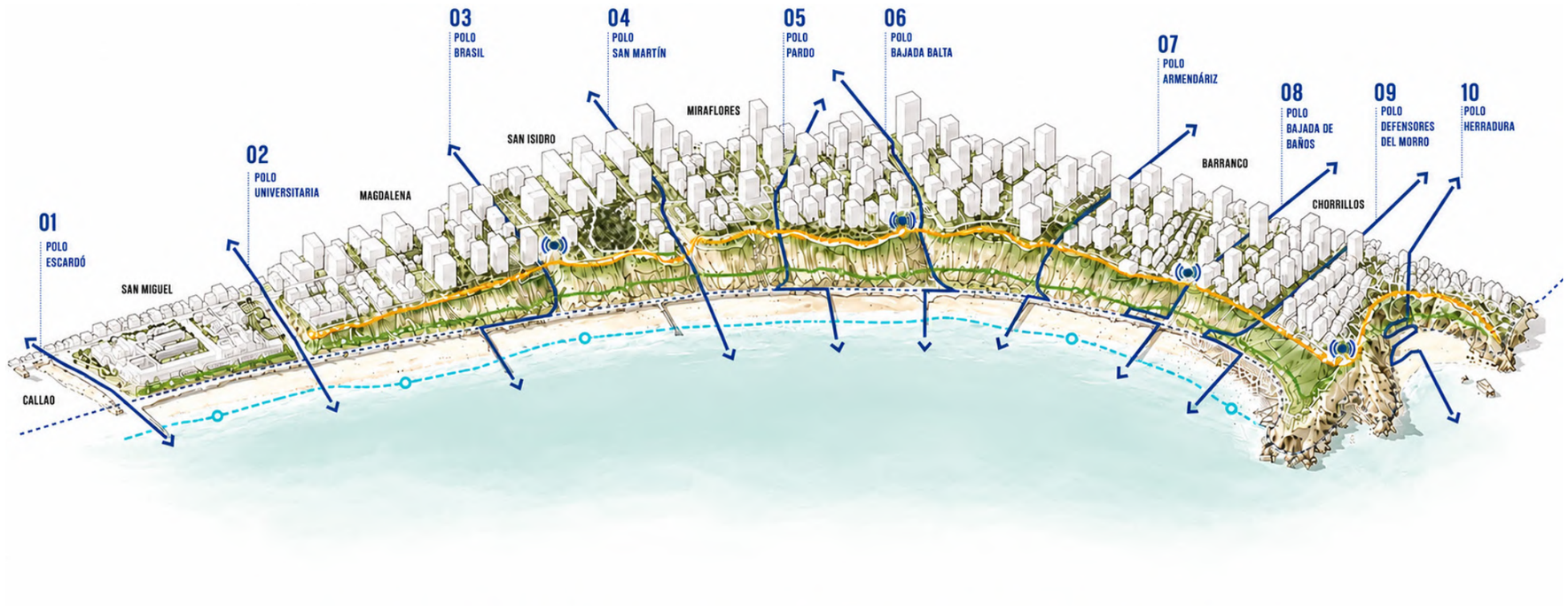
Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 4. SEGURIDAD Y RESILIENCIA: TOLERANCIA CERO

4.1. Gestión Integral del Riesgo y Gobernanza Territorial

Modelo de gobernanza y gestión integral del riesgo (GRD)El PMDCV propone consolidar una gestión integral del riesgo para toda la Costa Verde, articulando los componentes prospectivo, correctivo y reactivo con la planificación territorial, la inversión y la gestión de infraestructura.

El modelo permitirá unificar criterios técnicos entre los seis distritos y coordinar la actuación de las entidades metropolitanas, organismos especializados, sector privado, academia y sociedad civil. Su aplicación busca evitar nuevos escenarios de riesgo, reducir las condiciones existentes y fortalecer la preparación, respuestay recuperación ante sismos, tsunamis, movimientos en masa y otros eventos que puedan afectar el corredor litoral.



COMPONENTE	PROCESO DE GRD	PROPÓSITO	ACCIONES PRIORITARIAS
GESTIÓN INTEGRAL DEL RIESGO Seis distritos Una gobernanza territorial común	1 **PROSPECTIVA** Evitar nuevos riesgos	**Ordenar el desarrollo** Integrar la GRD en la ocupación, la infraestructura y las inversiones.	● Aplicar criterios comunes de riesgo en planes y proyectos. ● Sustentar nuevas intervenciones en estudios del territorio.
	2 **CORRECTIVA** Reducir riesgos existentes	**Intervenir sectores críticos** Reducir el riesgo en acantilados, plataformas, vías y puentes.	● Priorizar obras según exposición y función estratégica. ● Ejecutar drenaje, estabilización y protección.
	3 **REACTIVA** Preparar y responder	**Asegurar la respuesta** Preparar emergencias y recuperar la continuidad del corredor litoral.	● Articular alerta, evacuación y ayuda humanitaria. ● Coordinar respuesta y rehabilitación interdistrital.
GOBERNANZA TRANSVERSAL | Municipios · entidades técnicas · sector privado · academia · sociedad civil			

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 4. SEGURIDAD Y RESILIENCIA: TOLERANCIA CERO

4.2 Sistema Integrado de Monitoreo Observatorio Territorial y Alerta Temprana

Arquitectura del sistema de monitoreo y alerta temprana

Se propone implementar una red integrada de monitoreo geológico, geotécnico, sísmico, oceanográfico, meteorológico y ambiental, articulada con el Observatorio Territorial de la Costa Verde.

El sistema centralizará información sobre peligros, vulnerabilidad, infraestructura y dinámica territorial mediante sensores, instrumentación especializada, teledetección y plataformas geoespaciales.

Su conexión con los mecanismos de alerta temprana permitirá detectar cambios críticos, emitir avisos oportunos y sustentar decisiones preventivas. Así, la gestión evolucionará de una actuación principalmente reactiva hacia un modelo permanente de conocimiento, anticipación y seguimiento del riesgo.



COMPONENTE	SISTEMA PROPUESTO	FUNCIÓN	ACCIONES CLAVE
MONITOREO Y ALERTA TEMPRANA Observatorio Territorial de la Costa Verde	1 **RED DE MONITOREO** Observar cambios	**Medir el territorio** Mar, acantilados, sismos, clima e infraestructura estratégica.	• Actualizar estudios y cartografía de riesgo. • Integrar sensores terrestres, marinos y climáticos.
	2 **OBSERVATORIO** Integrar información	**Información compartida** Unir datos sobre peligros, vulnerabilidad y dinámica litoral.	• Crear una base georreferenciada común. • Visualizar escenarios y cambios en el geovisor.
	3 **ALERTA TEMPRANA** Anticipar y actuar	**Decisiones oportunas** Detectar cambios críticos y activar avisos sectorizados.	• Definir umbrales y protocolos de activación. • Difundir alertas para proteger a población y usuarios.

CICLO PERMANENTE | Datos actualizados · seguimiento continuo · decisiones preventivas

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 4. SEGURIDAD Y RESILIENCIA: TOLERANCIA CERO

4.3 Protección y Estabilización Integral del Sistema Terrestre

Sistema integral de drenaje y estabilización del territorio

El Plan plantea intervenir de manera integrada la plataforma superior, los acantilados y la plataforma inferior, debido a la relación física entre infiltraciones, saturación del terreno, inestabilidad de taludes, asentamientos y pérdida de capacidad portante.
Las medidas comprenden control del drenaje superficial y subterráneo, regulación de cargas y ocupaciones, estabilización geotécnica, consolidación de suelos y recuperación de sistemas de protección.

Estas actuaciones se complementarán con instrumentación permanente para detectar deformaciones, movimientos y variaciones del nivel freático, priorizando los sectores que comprometan la infraestructura estratégica y la continuidad funcional del corredor litoral.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 4. SEGURIDAD Y RESILIENCIA: TOLERANCIA CERO

4.4 Sistema Integral de Protección Costera y Recuperación de Playas

Proyección de playas recuperadas al 2040

El PMDCV propone consolidar un sistema continuo de protección costera que articule la rehabilitación de las defensas existentes con nuevas obras marítimas, recuperación progresiva de playas y monitoreo permanente de la dinámica litoral.

La estrategia busca controlar la erosión y la socavación, proteger la infraestructura de la plataforma inferior, estabilizar los terrenos ganados al mar y favorecer la acumulación controlada de sedimentos.

Las intervenciones deberán responder a estudios hidrooceanográficos y morfodinámicos por sector, evitando actuaciones aisladas y configurando progresivamente un litoral más seguro, resiliente, accesible y ambientalmente integrado.

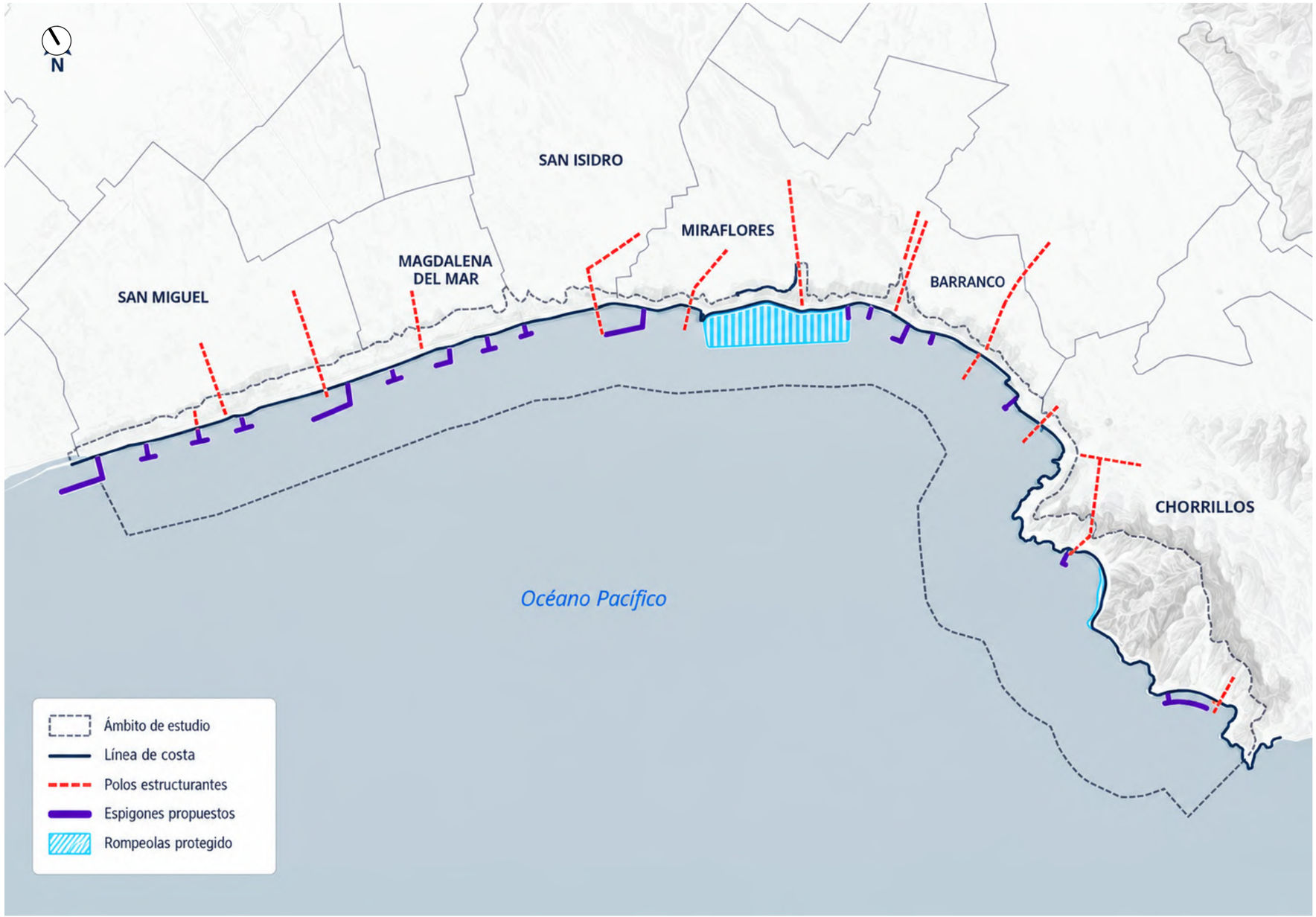


Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 5
PAISAJE, AMBIENTE Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO



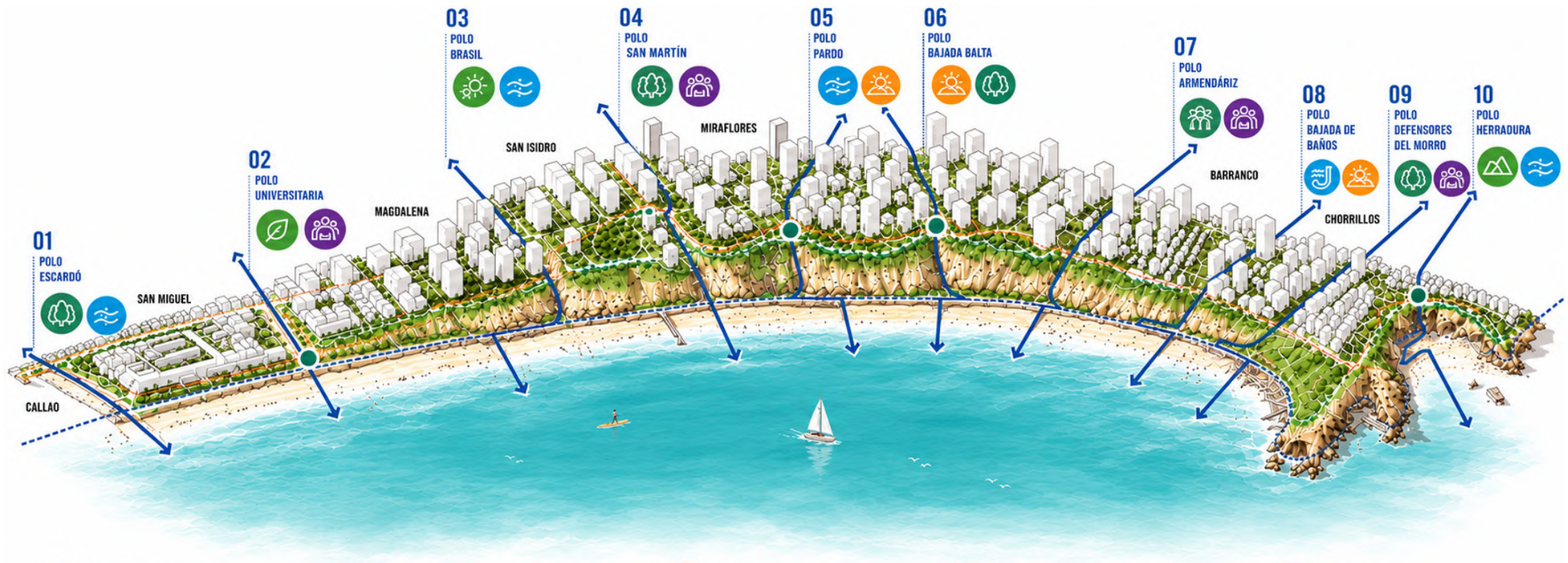
5.1. Conservación de los ecosistemas marino-costeros
5.2. Mejora de la calidad ambiental
5.3. Adaptación al cambio climático
5.4. Gobernanza climática y ambiental
5.5. Estructura paisajística e infraestructura verde y azul

SECCIÓN 3. MOVILIDAD INTEGRADA: CONECTIVIDAD COSTERA E INTREGRACIÓN CON LA CIUDAD

5.1. Visión y modelo ambiental-paisajístico de la Costa Verde 2040

La propuesta busca consolidar la Costa Verde como un sistema litoral integrado, ambientalmente saludable y resiliente, articulando la conservación de los ecosistemas y sistemas hídricos con la mejora de la calidad ambiental, la adaptación al cambio climático y el fortalecimiento de la estructura paisajística. El modelo promueve la recuperación de playas, acantilados y áreas degradadas, la conectividad ecológica y la integración de parques, malecones y corredores verdes y azules, reforzando la conexión entre la ciudad y el mar.

Su implementación se sustenta en una gestión ambiental coordinada, que incorpora criterios de sostenibilidad, protección del patrimonio natural y seguimiento de las intervenciones. En conjunto, estos ejes orientan la transformación del litoral hacia una Costa Verde más sostenible, accesible y preparada frente a los riesgos costeros al horizonte 2040.



CONSERVACIÓN DE ECOSISTEMAS
- Playas, acantilados y hábitats costeros
- Manantiales, canales y zonas húmedas
- Biodiversidad y servicios ecosistémicos

MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL
- Litoral limpio y saludable
- Gestión de residuos y efluentes
- Reducción de ruido y contaminación visual

ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO
- Reducción de riesgos costeros
- Soluciones basadas en la naturaleza
- Protección de acantilados y playas

INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL
- Parques, malecones y corredores ecológicos
- Conectividad ciudad – mar
- Vegetación nativa y espacios de sombra

GESTIÓN Y GOBERNANZA AMBIENTAL
- Aplicación de criterios ambientales en las intervenciones
- Monitoreo y seguimiento
- Articulación institucional

COMPONENTE	EJE ESTRATÉGICO	VISIÓN / OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS / LÍNEAS DE ACCIÓN
AMBIENTE Y PAISAJE	CONSERVACIÓN DE ECOSISTEMAS Y SISTEMAS HÍDRICOS	Proteger y recuperar manantiales, afloramientos, canales, zonas húmedas y hábitats marino-costeros, fortaleciendo la biodiversidad y los servicios ecosistémicos.	• Conservación y restauración de manantiales, afloramientos, canales y zonas húmedas. • Protección de playas, acantilados y hábitats marino-costeros. • Fortalecimiento de la biodiversidad y la conectividad ecológica.
	CALIDAD AMBIENTAL	Mejorar las condiciones ambientales del litoral, previniendo, controlando y reduciendo los impactos de las actividades humanas.	• Gestión de residuos, efluentes y emisiones. • Reducción de ruido, contaminación visual y luminosa. • Litoral limpio y saludable para el uso público.
	ADAPTACIÓN CLIMÁTICA Y RESILIENCIA COSTERA	Incrementar la resiliencia del litoral frente a los riesgos climáticos y los procesos costeros, incorporando soluciones basadas en la naturaleza.	• Gestión del riesgo por erosión, inundación, oleaje y tsunami. • Soluciones basadas en la naturaleza y protección de playas y acantilados. • Integración de criterios de adaptación climática en las intervenciones.
	INFRAESTRUCTURA VERDE-AZUL Y ESTRUCTURA PAISAJÍSTICA	Articular parques, malecones, corredores ecológicos y microhábitats costeros, recuperando áreas degradadas y reforzando la conexión ciudad–mar.	• Implementación y mejora de parques, malecones y corredores ecológicos. • Recuperación de áreas degradadas con vegetación nativa o adaptada. • Conectividad ciudad–mar, identidad paisajística e integración de infraestructuras.
	GOBERNANZA Y GESTIÓN AMBIENTAL	Fortalecer la coordinación institucional, la aplicación de criterios ambientales y el monitoreo para orientar la gestión sostenible del litoral.	• Coordinación interinstitucional y participación de actores. • Aplicación de criterios ambientales en las intervenciones. • Monitoreo y seguimiento de los resultados.

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 3. MOVILIDAD INTEGRADA: CONECTIVIDAD COSTERA E INTREGRACIÓN CON LA CIUDAD

5.2. Conservación y recuperación de ecosistemas marino-costeros

La propuesta prioriza la conservación y recuperación de los ecosistemas marino-costeros de la Costa Verde, protegiendo playas, acantilados, hábitats costeros y áreas de valor ecológico. Asimismo, reconoce los manantiales, afloramientos, canales y zonas húmedas como sistemas hídricos que requieren un manejo diferenciado según sus condiciones ambientales, paisajísticas y técnicas.

Las intervenciones buscan mantener la funcionalidad de estos sistemas, fortalecer la biodiversidad y la conectividad ecológica, y recuperar los microhábitats degradados. Para ello, se plantea delimitar las áreas sensibles, controlar las presiones derivadas del uso público, conservar la vegetación compatible y establecer acciones de seguimiento y mantenimiento.

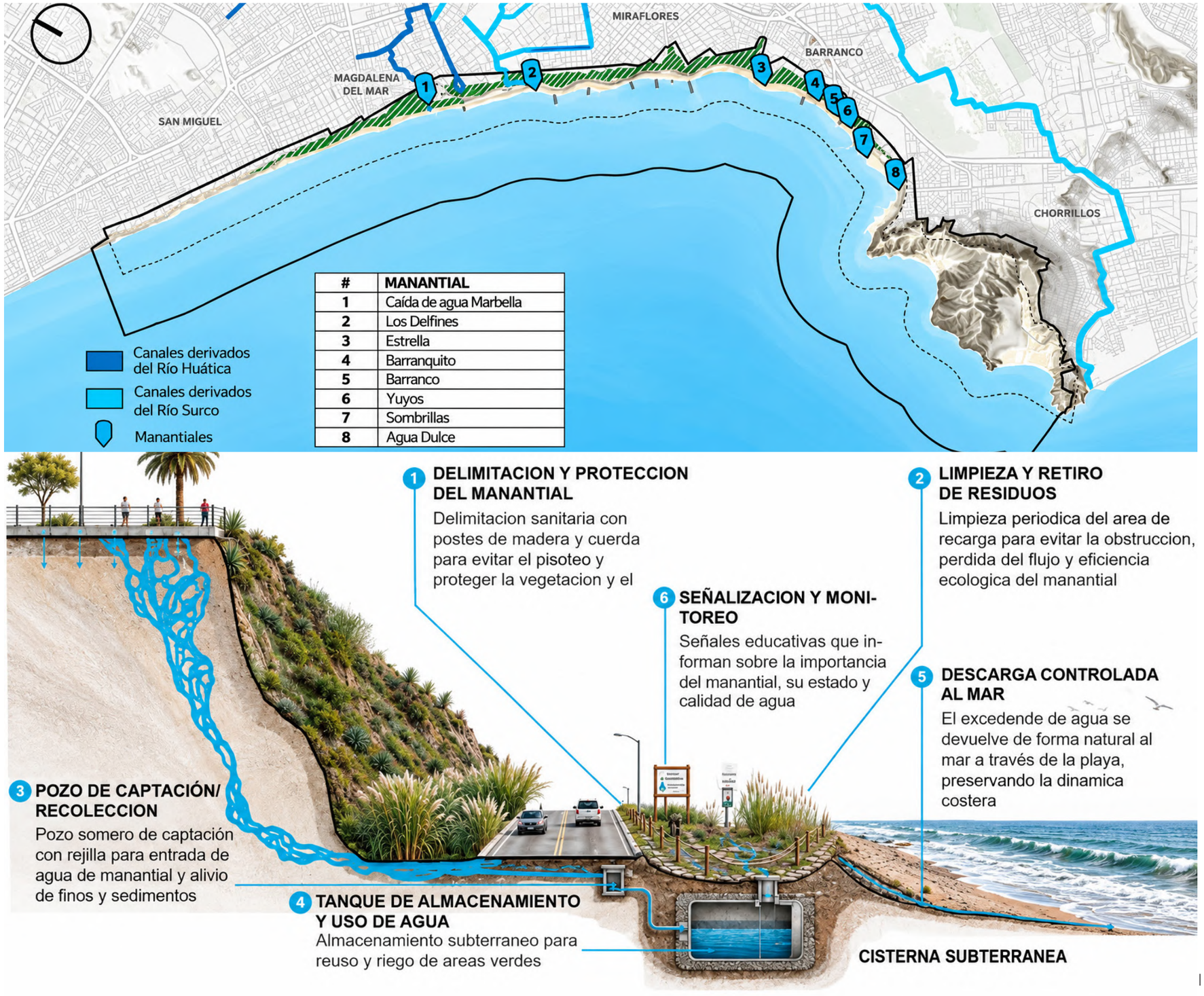


Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 3. MOVILIDAD INTEGRADA: CONECTIVIDAD COSTERA E INTREGRACIÓN CON LA CIUDAD

5.3. Mejora de la calidad ambiental

La calidad ambiental de la Costa Verde enfrenta presiones asociadas a las descargas y deficiencias de drenaje, la generación de residuos sólidos, los rellenos antrópicos y pasivos ambientales, el arrastre de materiales por lluvias y la intensidad de las actividades turísticas, recreativas y comerciales. Estas condiciones afectan la calidad del agua y la arena, los ecosistemas costeros y la estabilidad de playas y acantilados, como evidenció el derrumbe de Castagnola en 2019.

Si bien los seis distritos ribereños cuentan con instrumentos de gestión de residuos y se han eliminado algunas descargas y botaderos, persisten brechas en el control y monitoreo ambiental integrado, así como en la disponibilidad de información homogénea sobre residuos y calidad del agua y la arena.

Frente a ello, el PMDCV 2026–2040 propone cuatro líneas de acción: (1) gestión integral de residuos y economía circular; (2) control y mitigación de las fuentes de contaminación; (3) remediación de rellenos y pasivos ambientales; y (4) monitoreo ambiental del litoral. Su implementación considera la identificación y priorización de puntos críticos a corto plazo, la consolidación de sistemas integrados de gestión y monitoreo a mediano plazo y, hacia 2040, el fortalecimiento de una gestión ambiental coordinada que promueva playas limpias y seguras, ecosistemas conservados, acantilados estabilizados y un uso público responsable y sostenible.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 3. MOVILIDAD INTEGRADA: CONECTIVIDAD COSTERA E INTREGRACIÓN CON LA CIUDAD

5.4. Adaptación al cambio climático

La Costa Verde presenta una alta exposición a la erosión costera, inundaciones marinas, oleajes extremos y pérdida de playas, a lo que se suma la vulnerabilidad geotécnica de los acantilados. El diagnóstico evidencia un retroceso de la línea de costa en sectores como San Miguel, Magdalena del Mar y San Isidro, así como una pérdida aproximada de 47 m en la playa La Herradura entre 1979 y 2019. Estas condiciones, agravadas por la variabilidad oceanográfica y los eventos climáticos extremos, comprometen la seguridad del litoral y la continuidad de sus servicios ecosistémicos.

Los riesgos también generan impactos económicos significativos, asociados a los daños por inundación y a la pérdida de la función de protección costera. Por ello, la adaptación requiere una estrategia integral y preventiva, articulada con el desarrollo urbano y las inversiones previstas en el PMDCV, y no únicamente intervenciones aisladas.

Frente a este escenario, el PMDCV 2026–2040 plantea una adaptación progresiva basada en la protección costera, la recuperación de playas, la gestión sedimentaria, la estabilización de acantilados, el monitoreo y las soluciones basadas en la naturaleza. A corto plazo, se incorporará el riesgo climático en la evaluación de inversiones y se fortalecerá el monitoreo; a mediano plazo, se priorizarán proyectos de regeneración de playas y estabilización de acantilados; y, hacia 2040, la adaptación se consolidará como un criterio estructural para orientar las intervenciones y diseñar inversiones resilientes frente a futuros escenarios climáticos.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 3. MOVILIDAD INTEGRADA: CONECTIVIDAD COSTERA E INTREGRACIÓN CON LA CIUDAD

5.5. Gobernanza climática y ambiental

La gestión ambiental de la Costa Verde enfrenta el desafío de articular competencias, información e inversiones que actualmente se desarrollan desde distintas entidades y escalas territoriales. La participación de seis distritos ribereños y la diversidad de actores vinculados al ambiente, las playas, la infraestructura y la gestión del riesgo hacen necesaria una coordinación que supere los límites administrativos y permita abordar integralmente las presiones ambientales y climáticas del litoral.

Frente a ello, el PMDCV 2026–2040 propone implementar el Sistema Integrado de Gestión Ambiental de la Costa Verde (SIGA-CV), sustentado en una línea base común de indicadores ambientales y climáticos, mecanismos de monitoreo y criterios para evaluar los efectos de las intervenciones sobre los ecosistemas, la dinámica costera y la capacidad de soporte del territorio. A corto plazo, se priorizará la implementación del sistema y de lineamientos para la evaluación ambiental y climática de proyectos; a mediano plazo, se fortalecerán la coordinación intergubernamental, el monitoreo permanente y la participación ciudadana; y, hacia 2040, se consolidarán reglas comunes y criterios verificables para orientar las decisiones e inversiones en los seis distritos.

En este marco, toda intervención deberá cumplir con las disposiciones del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y la normativa ambiental aplicable, considerando sus impactos directos, indirectos y acumulativos. La evaluación ambiental se plantea como una garantía para compatibilizar inversión, conservación y bienestar colectivo, asegurando que el desarrollo económico y la valorización del litoral contribuyan al interés público sin comprometer los ecosistemas ni los servicios que estos proporcionan. Así, la gobernanza climática y ambiental se consolida como un mecanismo transversal para orientar el desarrollo de la Costa Verde hacia un corredor litoral sostenible y resiliente.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 3. MOVILIDAD INTEGRADA: CONECTIVIDAD COSTERA E INTREGRACIÓN CON LA CIUDAD

5.6. Estructura paisajística e infraestructura verde y azul

El PMDCV 2026–2040 propone consolidar una estructura paisajística continua que articule playas, acantilados, parques, sistemas hídricos y conexiones ciudad–mar, integrando la conservación ecológica con la calidad del espacio público. Para ello, la infraestructura verde y azul complementa las obras convencionales mediante soluciones basadas en la naturaleza, orientadas a mejorar el confort ambiental, fortalecer la biodiversidad y recuperar los paisajes costeros.

La propuesta comprende once sectores paisajísticos articulados con los diez polos estructurantes, con intervenciones adaptadas a las características de cada territorio. Entre las principales estrategias se encuentran la recuperación paisajística de playas; la incorporación selectiva de dunas y vegetación costera; la diversificación de parques con especies nativas y de bajo consumo hídrico; la protección de manantiales, canales y afloramientos; y la creación de espacios favorables para la biodiversidad y la avifauna. Asimismo, se plantea evaluar soluciones de ecoingeniería para favorecer microhábitats costeros y conservar los valores naturales, paisajísticos y culturales del Morro Solar.

Estas intervenciones buscan mejorar la continuidad del espacio público mediante la integración de malecones, bajadas, miradores y áreas de estancia, respetando los hábitats sensibles y las condiciones ecológicas del litoral. Su implementación será progresiva y coordinada con los componentes urbano, movilidad, ambiental, gestión del riesgo, protección costera y patrimonio, incorporando criterios de viabilidad técnica, operación, mantenimiento y seguimiento.

Los lineamientos y las actuaciones por sector y horizonte se desarrollan en el Anexo PAI-C, con soporte cartográfico en el Anexo PAI-B. La selección vegetal, las alternativas de intervención y los estándares de seguimiento se complementan con los anexos PAI-D, PAI-E, PAI-F y PAI-H, respectivamente. De esta manera, la infraestructura verde y azul se consolida como una estructura integradora para fortalecer la identidad paisajística, la resiliencia ecológica y la conexión entre la ciudad y el mar.

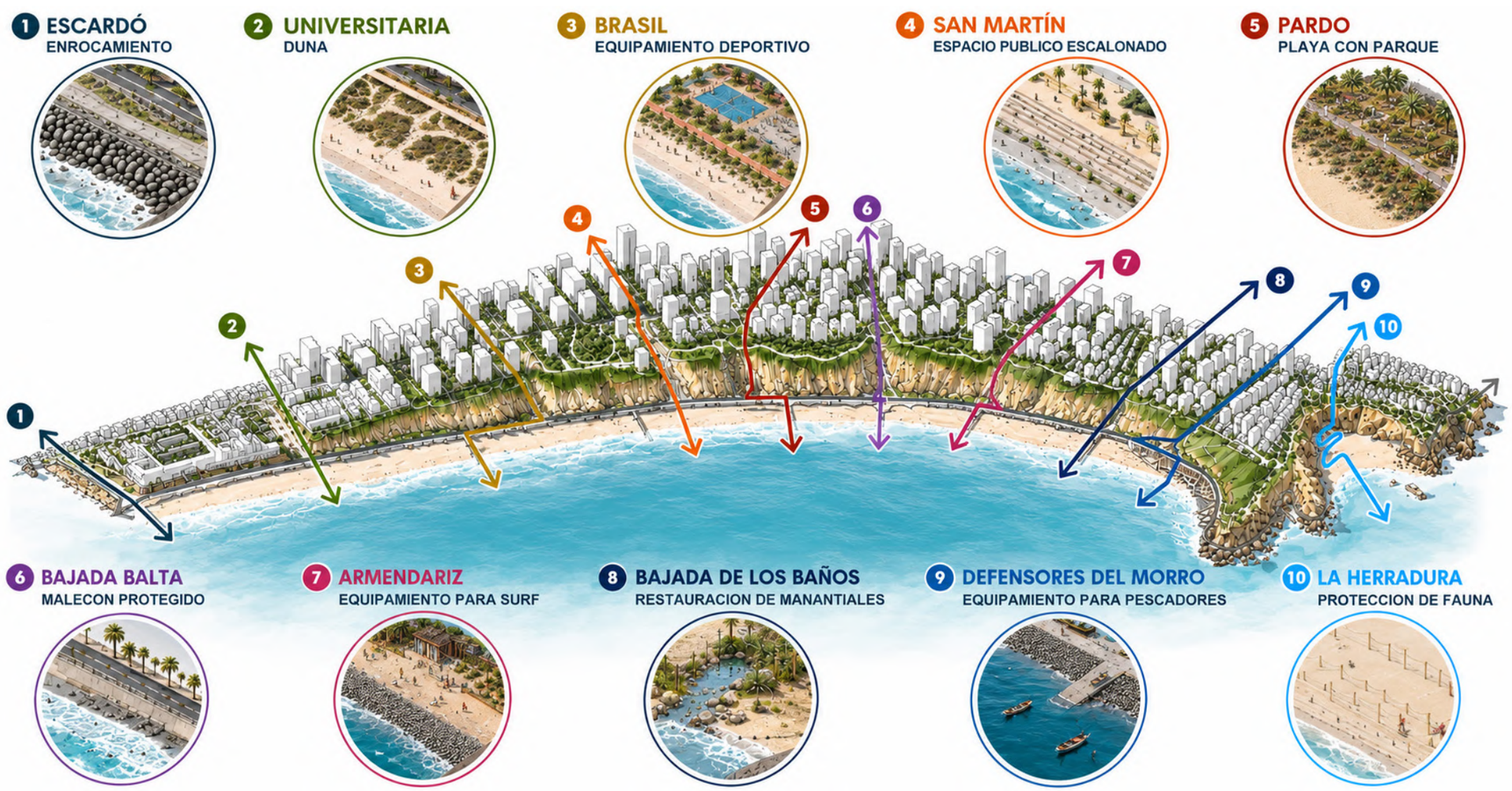




Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 6
DESARROLLO SOCIAL E INCLUSIÓN EN LA COSTA VERDE



6.1. Accesibilidad universal y servicios públicos en el litoral
6.2. Protección de la pesca artesanal y del patrimonio cultural
6.3. Participación social y prevención de conflictos

SECCIÓN 6. DESARROLLO SOCIAL E INCLUSIÓN EN LA COSTA VERDE

3.1. Sistemas de Transporte Urbano

6.1. Accesibilidad universal y servicios públicos en el litoral

La propuesta busca garantizar un acceso inclusivo y seguro al litoral mediante la mejora de las conexiones entre la plataforma superior y las playas, priorizando los sectores de mayor demanda y menor accesibilidad, así como la implementación de estándares mínimos de servicios públicos, incluyendo infraestructura sanitaria, agua, señalización e información al usuario.

6.2. Protección de la pesca artesanal y del patrimonio cultural

La propuesta busca preservar la pesca tradicional ancestral, reconocida como Patrimonio Cultural de la Nación, manteniendo la funcionalidad de las áreas de varadero, amarre y faena, así como los caminos ancestrales de acceso al mar, mediante la coordinación con las organizaciones de pescadores y las entidades competentes para garantizar la continuidad de la actividad y sus prácticas culturales.

6.3. Participación social y prevención de conflictos

El Plan incorpora la participación de los usuarios del litoral mediante instancias previas de información, recepción de observaciones e interlocución con pescadores, deportistas acuáticos, organizaciones vecinales y operadores de temporada, promoviendo la identificación de actores, la atención de conflictos por el uso del espacio y el seguimiento del cumplimiento de las obligaciones sociales de las intervenciones.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7
INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO



7.1. Cartera de proyectos y oportunidades por Polo Estructurante
7.2. Priorización y pipeline de inversión
7.3. Financiamiento y captura de valor: modelos APP
7.4. Gestión de riesgos para la inversión
7.3. Financiamiento y captura de valor: modelos APP
7.5. Gobernanza para la ejecución: fortalecimiento de la APCV y propuesta de PEIP
7.6. Hoja de ruta e indicadores de desempeño (KPIs)

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.1. Cartera de proyectos y oportunidades por Polo

La cartera de proyectos y oportunidades del PMDCV 2026–2040 comprende 138 intervenciones, conformadas por 84 proyectos y 54 programas. De este conjunto, se establece un núcleo prioritario de 47 intervenciones, integrado por 18 estratégicas y 29 de prioridad alta, con una inversión referencial de S/ 1.963,5 millones. Esta priorización busca orientar la implementación del Plan hacia las intervenciones de mayor impacto, considerando las brechas existentes, la articulación territorial y su viabilidad.

La cartera se distribuye en los 10 Polos Estructurantes de la Costa Verde, desde Escardó hasta La Herradura, articulando intervenciones de gestión de riesgos, desarrollo urbano, movilidad, paisaje, ambiente y desarrollo económico-productivo. La gestión del riesgo concentra la mayor proporción de la inversión prioritaria, seguida del componente urbano. La asignación territorial específica se precisará durante la formulación de cada intervención, de acuerdo con las características y oportunidades de los distintos sectores del litoral. Los montos son referenciales y no constituyen compromisos presupuestales.

Concepto	N.°
Total priorizado	**47**
Estratégicas	18
Prioridad alta	29
Proyectos	13
Programas	34

Con un monto referencial de **S/ 3,699 millones**

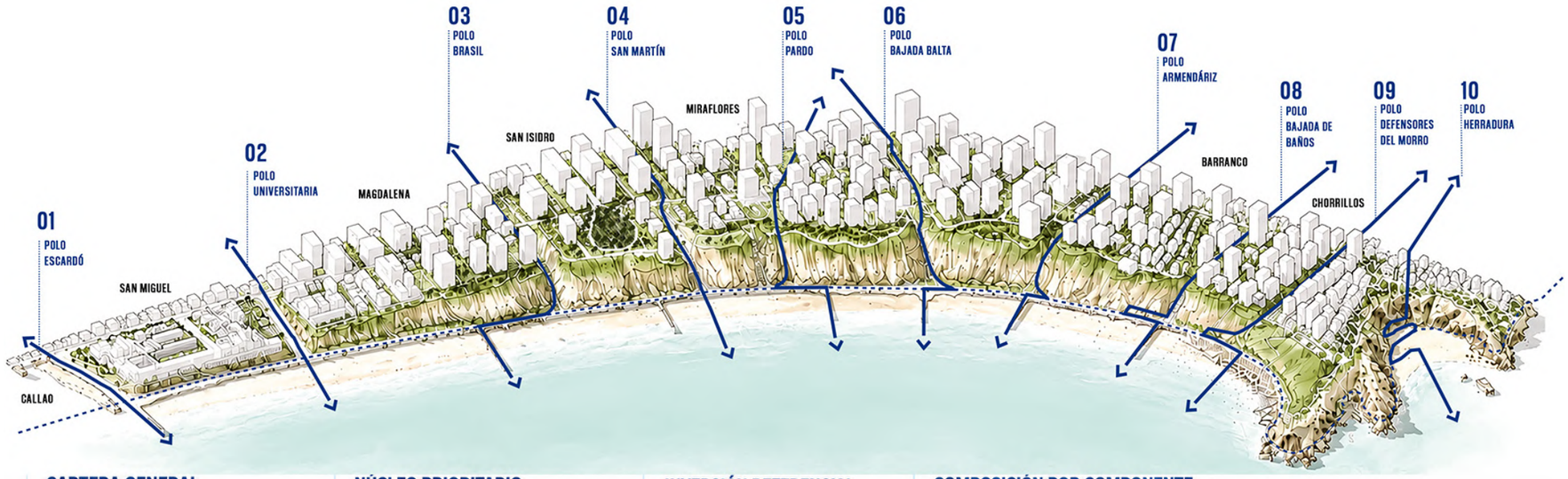


Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.2. Priorización y pipeline de inversión

Criterios y ranking de priorización

Las intervenciones se priorizan según tres criterios: Impacto (40 %), Brecha (35 %) y Articulación y Viabilidad (25 %). El ranking es referencial y no reemplaza la programación multianual ni la evaluación de cada intervención conforme al ciclo de inversión del Decreto Legislativo N.° 1252. El Anexo 7-A contiene el ranking de las 47 intervenciones prioritarias, con sus componentes, ejes estratégicos, horizontes, montos, puntajes y categorías.

Pipeline de inversión: siete momentos

La Ventanilla de Coordinación de Inversiones de la Costa Verde (VCI-CV) articula y realiza el seguimiento del proceso de inversión. Su ciclo comprende siete momentos. Los plazos son referencias de servicio y no modifican los plazos legales ni las reglas de silencio administrativo.

1. Ingreso y filtro estratégico: registrar la propuesta y verificar su vinculación con el PMDCV.

2. Prefiltro territorial y de riesgos: revisar titularidad, catastro, zonificación, restricciones, superposiciones y riesgos mediante el SIG-CV/Data Room.

3. Compatibilidad y viabilidad preliminar: contrastar la propuesta con el Plan y determinar si continúa, requiere observaciones, reformulación o cierre de la revisión preliminar.

4. Asignación de gestor y Hoja de Ruta: definir entidades involucradas, trámites, responsables, secuencia e hitos.

5. Mesa Técnica Interinstitucional: coordinar la resolución de asuntos complejos y el seguimiento de compromisos.

6. Evaluación y decisión por cada autoridad: cada entidad emite los pronunciamientos y autorizaciones que correspondan. La VCI-CV coordina, pero no aprueba.

7. Ejecución, seguimiento y valor público: monitorear hitos, indicadores, mantenimiento y obligaciones vinculadas al espacio público, la seguridad y el ambiente.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.3. Financiamiento y captura de valor: modelos APP

Esta subsección reúne los dos mecanismos de la propuesta vinculados a la captura de valor y a la gestión de contratos de concesión: la transferencia de Derechos Adicionales de Edificación Transferibles (DAET) y el monitoreo y control de concesiones (7.3.1 y 7.3.2), así como las modalidades de financiamiento y participación privada aplicables a la cartera priorizada (7.3.3). Los dos primeros son complementarios, pero cumplen funciones distintas y requieren bases normativas y procedimientos diferenciados.

Transferencia de Derechos Adicionales de Edificación Transferibles (DAET)

El DAET se plantea como mecanismo de gestión territorial asociado a la zonificación condicionada por riesgo. Permitiría trasladar, bajo condiciones normativas expresas, potencial edificatorio que no pueda materializarse de manera segura en una zona generadora hacia zonas receptoras autorizadas, ubicadas en la jurisdicción de la misma municipalidad distrital y fuera del ámbito de la ZRE-CV (artículo 34 del Reglamento de Zonificación del Plan). Su aplicación requiere habilitación normativa y no constituye una excepción a las restricciones de seguridad ni habilita edificación en el área intangible de los acantilados (Ordenanzas N.° 1414-MML y N.° 2184-MML).

Secuencia del mecanismo

- Identificar el potencial edificatorio reconocido por la zonificación aplicable al predio.
- Aplicar restricciones por riesgo geotécnico, intangibilidad, seguridad o retiros paisajísticos que correspondan.
- Determinar la edificación compatible con las condiciones de seguridad y la normativa vigente.
- Cuantificar el potencial al que se renuncia y verificar la elegibilidad para emitir DAET conforme al régimen aprobado.
- Transferir el derecho a una zona receptora autorizada, aplicar la equivalencia regulada y registrar la operación.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.3. Financiamiento y captura de valor: modelos APP

Monitoreo y control de concesiones

El monitoreo permite a la entidad concedente verificar obligaciones, documentar evidencias, calificar incumplimientos y aplicar medidas contractuales o administrativas. Antes de actuar, debe revisarse el título habilitante y el expediente, considerando la titularidad, jurisdicción, procedimiento competitivo, ratificaciones y vigencia contractual.

1. Inventario y expediente contractual: identificar concesiones, designar Administradores de Contrato, organizar expedientes y remitir el Formato A dentro del plazo propuesto de 180 días.

2. Matriz de obligaciones: vincular cada obligación con su cláusula contractual, medio de verificación, consecuencia y garantía.

3. Plan anual y alertas: programar supervisiones según nivel de riesgo y alertar sobre vencimientos de garantías a 60 y 30 días.

4. Verificación documental y de campo: realizar revisiones e inspecciones, registrando actas y evidencia fotográfica georreferenciada, conforme al contrato y la normativa.

5. Calificación de incumplimientos: clasificar faltas como leves, graves o muy graves, considerando la reincidencia cuando corresponda.

6. Acciones legales: aplicar la ruta contractual gradual y activar, cuando proceda, la vía sancionadora de manera independiente.

7. Adendas y término contractual: tramitar las ratificaciones necesarias, evitar prórrogas automáticas y evaluar oportunamente la continuidad o término.

8. Reporte y transparencia: remitir informes trimestrales a la APCV para consolidar el registro contractual y alimentar el informe anual de cumplimiento mediante los indicadores GN-09 y GN-10 (numeral 13.2 de los Lineamientos de Monitoreo).



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.3. Financiamiento y captura de valor: modelos APP

Modalidades de financiamiento y participación privada

La cartera priorizada se financia mediante las modalidades previstas en la normativa vigente, seleccionadas según la naturaleza de cada intervención, su capacidad de generar ingresos, la titularidad del activo y la entidad competente. El Plan no crea nuevas modalidades ni compromete recursos públicos. Cada intervención debe seguir el procedimiento correspondiente.

- **Inversión pública:** las intervenciones de protección costera, gestión del riesgo, espacio público y movilidad sin ingresos suficientes para su repago se formulan y ejecutan conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (D. L. N.° 1252), a cargo de la entidad competente y previa programación multianual.
- **Asociaciones Público-Privadas (APP) y Proyectos en Activos:** las intervenciones con capacidad de autofinanciamiento o cofinanciamiento se estructuran según la Ley N.° 32441, modificada por el D. L. N.° 1712, y su Reglamento (D. S. N.° 316-2025-EF). En el ámbito metropolitano participa la GPIP de la MML, sin perjuicio de los encargos a ProInversión. Si existen varios titulares, debe acordarse previamente la entidad responsable del proyecto.
- **Obras por Impuestos:** las inversiones priorizadas pueden ejecutarse bajo la Ley N.° 29230, previa priorización y suscripción del convenio con la entidad pública titular.
- **Concesiones y derechos sobre terrenos del corredor:** corresponden a las municipalidades distritales propietarias, con ratificación de la APCV respecto de su conformidad con el Plan Maestro. En espacios públicos rigen el límite del 15 %, el concurso público y las demás condiciones legales, sin perjuicio de la normativa de playas y de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional.
- **Instrumentos de financiamiento urbano:** el Plan puede aplicar los mecanismos previstos en la Ley N.° 31313, modificada por el D. L. N.° 1674, como la participación en el incremento del valor del suelo, los DAET, las bonificaciones por interés público, la compensación de potencial edificatorio y la contribución especial por obras públicas, conforme a su regulación específica.

La distribución de riesgos, las fuentes de repago y el cofinanciamiento se definen al estructurar cada intervención. Los montos del Anexo 7-A son referenciales y no constituyen



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.4. Gestión de riesgos para la inversión

Evaluación temprana del territorio y del riesgo

Antes de priorizar inversiones debe revisarse la titularidad, la disponibilidad, la situación catastral y registral, la zonificación, las superposiciones y los riesgos geológicos, sísmicos, de acantilado, erosión e inundación. Esta revisión se aplica desde el prefiltro territorial y de riesgos del pipeline (momento 2) y se documenta en la Ficha Territorial.

Ficha Territorial

Organiza la información de titularidad, disponibilidad, superposiciones y riesgos, consultando fuentes como ICL, SUNARP, SBN, DICAPI, ANA, Cultura y capas del Plan. Su plazo de referencia es de 15 días hábiles. Es una herramienta interna de coordinación, no un nuevo requisito para el administrado.

Riesgo como condicionante de la inversión

La zonificación condicionada por riesgo, las restricciones por riesgo geotécnico, intangibilidad, seguridad o retiros paisajísticos y los mecanismos descritos en 7.3 operan como condicionantes de la inversión. La promoción de inversiones queda subordinada a la seguridad, la resiliencia, el ambiente, el paisaje y el carácter público y recreativo del litoral.
compromisos presupuestales.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.5. Gobernanza para la ejecución: fortalecimiento de la APCV y evaluación del esquema PEIP

Enfoque, finalidad y principios de gestión

La gobernanza del PMDCV se organiza como un sistema metropolitano de coordinación, toma de decisiones, gestión de información y seguimiento de compromisos. Su finalidad es conducir la implementación del Plan, ordenar la interacción entre entidades y hacer trazable el ciclo de los proyectos, preservando el carácter público, marítimo y recreativo de la Costa Verde, el paisaje, la sostenibilidad de sus activos y la seguridad.

Criterios operativos

- Competencias intactas: cada entidad conserva sus atribuciones, procedimientos, opiniones, autorizaciones, licencias y actos administrativos.
- Gestión de principio a fin: cada proyecto debe tener registro, responsable de coordinación, hoja de ruta, hitos, seguimiento de ejecución y verificación de obligaciones.
- Evaluación temprana del territorio y del riesgo: revisar titularidad, disponibilidad, situación catastral/registral, zonificación, superposiciones y riesgos antes de priorizar inversiones.
- Información trazable: integrar datos territoriales, normativos, económicos y de proyectos mediante SIG-CV/Data Room, CUP y Expediente Maestro, con interoperabilidad cuando corresponda.
- Transparencia y valor público: publicar el estado de los trámites y compromisos conforme a las reglas aplicables; verificar mantenimiento, espacio público, seguridad y obligaciones legales o contractuales.

Sistema integrado de gobernanza y distribución de funciones

La estructura propuesta articula a la APCV, MML, IMP, municipalidades distritales, entidades del Gobierno Nacional y actores privados, académicos y ciudadanos. La coordinación no constituye transferencia de competencias.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.5. Gobernanza para la ejecución: fortalecimiento de la APCV y evaluación del esquema PEIP

Ventanilla de Coordinación de Inversiones de la Costa Verde (VCI-CV): procedimiento operativo

Complementa el flujo estratégico de siete momentos mediante un procedimiento de atención en nueve etapas. Los plazos son referenciales y no modifican los plazos legales ni las reglas de silencio administrativo.

Etapa 0. Orientación previa — 5 días hábiles
Orientar sobre el visor geoespacial y realizar reuniones informativas cuando corresponda. No es vinculante.
Etapa 1. Ingreso y Código Único de Proyecto (CUP) — 2 días hábiles
Registrar la iniciativa y asignar un CUP para vincular expedientes y actuaciones de las entidades participantes.
Etapa 2. Ficha Territorial — 15 días hábiles
Sistematizar información sobre titularidad, disponibilidad, superposiciones y riesgos (véase 7.4.2).
Etapa 3. Hoja de Ruta — 5 días hábiles
Definir entidades, secuencia legal, hitos y cronograma, considerando rutas según el tipo de propiedad o intervención.
Etapa 4. Conferencia de Coordinación — 10 días hábiles
Convocar cuando participen tres o más entidades o el proyecto involucre mar, playa o talud, para identificar dependencias e incompatibilidades.
Etapa 5. Evaluación simultánea
Cada entidad mantiene los plazos establecidos en su TUPA y normativa. Se propone emitir alertas al alcanzar el 70 % del plazo correspondiente.
Etapa 6. Observación consolidada — 2 días hábiles
Agrupar las observaciones en un paquete coordinado. Un segundo ciclo procede únicamente ante nuevos antecedentes, según las reglas aprobadas.
Etapa 7. Emisión de actos
Cada entidad competente emite y notifica sus propios actos conforme al procedimiento aplicable.
Etapa 8. Cierre y transición — 5 días hábiles
Registrar el cierre de la tramitación, actualizar el tablero y transferir el seguimiento a la fase de ejecución o gestión contractual, cuando corresponda.



Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.5. Gobernanza para la ejecución: fortalecimiento de la APCV y evaluación del esquema PEIP

Ventanilla de Coordinación de Inversiones de la Costa Verde (VCI-CV): procedimiento operativo

La VCI-CV complementa el flujo estratégico de inversión mediante nueve etapas de atención. Los plazos son referenciales y no modifican los plazos legales ni las reglas de silencio administrativo.

- Etapa 0. Orientación previa (5 días hábiles): orientar sobre el visor geoespacial y realizar reuniones informativas. No es vinculante.
- Etapa 1. Ingreso y CUP (2 días hábiles): registrar la iniciativa y asignar el Código Único de Proyecto.
- Etapa 2. Ficha Territorial (15 días hábiles): sistematizar titularidad, disponibilidad, superposiciones y riesgos.
- Etapa 3. Hoja de Ruta (5 días hábiles): definir entidades, secuencia legal, hitos y cronograma.
- Etapa 4. Conferencia de Coordinación (10 días hábiles): coordinar proyectos con tres o más entidades o que involucren mar, playa o talud.
- Etapa 5. Evaluación simultánea: respetar los plazos de cada entidad y activar alertas al alcanzar el 70 % del plazo.
- Etapa 6. Observación consolidada (2 días hábiles): agrupar observaciones para facilitar su atención.
- Etapa 7. Emisión de actos: cada entidad emite y notifica sus propios pronunciamientos.
- Etapa 8. Cierre y transición (5 días hábiles): registrar el cierre, actualizar el tablero y transferir el seguimiento a ejecución o gestión contractual, según corresponda.

Reglas transversales

- Modalidad general: derivar el expediente a la entidad titular dentro del siguiente día hábil. El plazo legal comienza con la recepción por dicha entidad.
- Encargo de gestión: procede únicamente mediante convenio expreso, sin transferir la competencia ni la responsabilidad de la entidad titular.
- Expediente Maestro: solicitar la información una sola vez y reutilizar datos estatales mediante interoperabilidad y PIDE, cuando corresponda.
- Tramitación paralela: coordinar procedimientos simultáneamente, salvo secuencia legal obligatoria, sin alterar requisitos ni plazos.
- Tablero público: mostrar estados, hitos y plazos, protegiendo los datos personales y la información legalmente reservada.





Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.6. Hoja de ruta e indicadores de desempeño (KPIs)

La implementación de la VCI-CV se organiza mediante una distribución de responsabilidades entre la APCV, el IMP, la MML, las municipalidades distritales y el Gobierno Nacional. Las acciones comprenden la coordinación institucional, la adecuación normativa, la gestión de información territorial y la formalización de convenios. La hoja de ruta establece hitos progresivos desde el mandato inicial (D+30) hasta el cierre del piloto (D+365), seguido por el escalamiento en el año 3 y la evaluación de resultados en 2030. Esta secuencia permite verificar avances, identificar demoras y ajustar la operación de la Ventanilla. La transición al escalamiento requiere comprobar la operación en los seis distritos de la Costa Verde, formalizar los convenios con las entidades competentes y resolver las demoras atribuibles a la distribución de competencias. Las acciones del Gobierno Nacional requieren coordinación y formalización mediante los convenios correspondientes.

Responsable	Acciones	Alcance
APCV	15	Coordinación, directiva, ROF/TUPA, convenios, plataforma y pilotos.
IMP	6	Capas del Plan, remisión de información al SIM, participación en estructuración conforme a sus competencias, informes técnicos aclaratorios sobre el Plan, indicadores y evaluación 2030, y adecuación institucional.
MML	10	Gerencia de Promoción de la Inversión Privada (GPIP), Instituto Catastral de Lima (ICL), soporte digital y presupuesto.
Municipalidades distritales	8	Convenio marco, TUPA, remisión al SIM y elevación a ratificación cuando corresponda.
Gobierno Nacional	12	Concertación y convenios con DICAPI, APN, SBN, ANA, Cultura, ATU, SUNARP y otras entidades según competencia.

Hito	Referencia
D+30	Mandato inicial
D+90	Línea base
D+120	Reglas de operación
D+180	Convenios y adecuaciones ROF/TUPA
D+270	Plataforma mínima
D+365	Cierre del piloto
Año 3	Escalamiento
2030	Evaluación de fase y resultados

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.7. Programas y proyectos priorizados — PMDCV 2026–2040

Orden referencial según los tres criterios adoptados por el Plan (7.2.1): Impacto 40 %, Brecha 35 %, Articulación y Viabilidad 25 %. Horizontes: corto plazo, 2026–2030; mediano plazo, 2031–2035; largo plazo, 2036–2040. Los montos son referenciales y se precisan en la formulación de cada inversión.

N.°	Tipo	Proyecto / programa	Componente	Eje estratégico	Horizonte	Monto referencial	Imp.	Brecha	Art. y Viab.	Puntaje	Prioridad
1	Programa	Programa del Mejoramiento del Servicio de Protección frente a Peligros de Movimientos en Masa en la Vía del Circuito de Playas de la Costa Verde.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto	S/ 45,000,000	5	5	5	100	Estratégica
2	Programa	Mejoramiento del servicio de drenaje pluvial en la vía del Circuito de playas de la costa verde mediante cunetas y sistema de canalización en los distritos de Chorrillos, Barranco, Miraflores, San Isidro, Magdalena del Mar y San Miguel.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto	S/ 35,000,000	5	5	5	100	Estratégica
3	Programa	PROGRAMA 2: Programa de Infraestructura para la Evacuación y Conectividad Segura del Litoral	URBANO	E.5 Estructura urbana y centralidades litorales	Corto–Largo (1–15 años)	S/ 80,000,000	5	5	4	95	Estratégica
4	Proyecto	Mejoramiento del servicio de protección costera mediante infraestructura híbrida y soluciones basadas en la naturaleza en sectores críticos de Chorrillos, Barranco y Miraflores.	AMBIENTAL	E.6 Restauración, resiliencia y gestión ambiental integrada	Mediano plazo (10 años)	S/ 12,000,000	5	5	4	95	Estratégica
5	Proyecto	P2. ESPACIO PÚBLICO ESTRUCTURANTE Implementación y mejoramiento de malecones, plazas, explanadas, conectores, senderos en talud y puentes que articulen las plataformas superior e inferior de los Polos Estructurantes.	URBANO	E.5 Estructura urbana y centralidades litorales	Corto–Mediano (1–10 años)	S/ 55,000,000	5	5	4	95	Estratégica
6	Proyecto	2. Implementación y Consolidación del Malecón Playa Continuo de la Costa Verde	URBANO	E.6 Regeneración urbana y espacio público	Corto–Mediano (1–10 años)	S/ 65,000,000	5	5	4	95	Estratégica
7	Proyecto	3. Protección y Acondicionamiento del Borde Costero de la Costa Verde	URBANO	E.6 Regeneración urbana y espacio público	Corto–Largo (1–15 años)	S/ 65,000,000	5	5	4	95	Estratégica
8	Programa	Programa de Mejoramiento de la Transitabilidad Peatonal y del Sistema de Evacuación ante Peligros en la Costa Verde, en los distritos de Chorrillos, Barranco, Miraflores, San Isidro, Magdalena del Mar y San Miguel	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto	S/ 25,000,000	4	5	5	92	Estratégica
9	Programa	Programa de Rehabilitación, Reforzamiento y Conservación de la Infraestructura de Protección Costera de los Enrocados Existentes del Distrito de Chorrillos: 1,35 km a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto plazo	S/ 65,000,000	4	5	5	92	Estratégica
10	Programa	Programa de Rehabilitación, Reforzamiento y Conservación de la Infraestructura de Protección Costera de los Enrocados Existentes del Distrito de Barranco: 0,46 km a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto plazo	S/ 65,000,000	4	5	5	92	Estratégica
11	Programa	Programa de Rehabilitación, Reforzamiento y Conservación de la Infraestructura de Protección Costera de los Enrocados Existentes del Distrito de Barranco: 0,29 km a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto plazo	S/ 65,000,000	4	5	5	92	Estratégica
12	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Enrocados en el Distrito de Barranco: 0,80 km a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto plazo	S/ 65,000,000	4	5	5	92	Estratégica
13	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Enrocados en el Distrito de San Isidro: 0,60 km a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto plazo	S/ 65,000,000	4	5	5	92	Estratégica

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.7. Programas y proyectos priorizados — PMDCV 2026–2040

Orden referencial según los tres criterios adoptados por el Plan (7.2.1): Impacto 40 %, Brecha 35 %, Articulación y Viabilidad 25 %. Horizontes: corto plazo, 2026–2030; mediano plazo, 2031–2035; largo plazo, 2036–2040. Los montos son referenciales y se precisan en la formulación de cada inversión.

N.°	Tipo	Proyecto / programa	Componente	Eje estratégico	Horizonte	Monto referencial	Imp.	Brecha	Art. y Viab.	Puntaje	Prioridad
14	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Enrocados en el Distrito de Magdalena del Mar: 4,46 km a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto plazo	S/ 65,000,000	4	5	5	92	Estratégica
15	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Enrocados en el Distrito de San Miguel: 2,33 km a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto plazo	S/ 65,000,000	4	5	5	92	Estratégica
16	Proyecto	Creación y recuperación de una red de microhábitats para la biodiversidad costera de la Costa Verde. En ambientes marino-intermareales podrá incorporar, previa evaluación técnica y ambiental, superficies rugosas, cavidades, pozas o depresiones de marea y espacios de refugio asociados a estructuras costeras existentes o proyectadas. En parques y áreas verdes comprende jardines para polinizadores, vegetación estratificada, refugios para fauna y áreas de baja perturbación. No comprende la ejecución estructural de espigones, enrocados u obras de protección costera.	PAISAJE	E.2 Infraestructura verde, resiliencia e identidad paisajística	Corto–Largo · 2026–2040	S/ 65,000,000	5	5	3	90	Estratégica
17	Proyecto	Creación del servicio de transporte público costero mediante la implementación de rutas de integración longitudinal Callao–La Chira y los polos estructurantes, en coordinación con la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), competente en la materia (Ley N.° 30900).	MOVILIDAD	E.5 Transporte integrado y red vial multimodal	Corto–Mediano plazo (1–10 años)	S/ 55,000,000	5	5	3	90	Estratégica
18	Proyecto	P2. Proyecto de Nuevos Puentes de accesos a Playas en Sector Playa Pescadores y Sector Parque El Mirador	URBANO	E.5 Estructura urbana y centralidades litorales	Corto–Mediano (1–10 años)	S/ 18,000,000	5	5	3	90	Estratégica
19	Programa	Programa de Desarrollo de Polos y Corredor Económico Litoral de la Costa Verde.	ECONÓMICO-PRODUCTIVO	E.7 Hub litoral turístico, marítimo y de convenciones	Corto–Mediano plazo (1–10 años)	S/ 55,000,000	5	4	4	88	Alta
20	Programa	Programa de Valorización y Activación Económica de Bienes y Activos Públicos de la Costa Verde.	ECONÓMICO-PRODUCTIVO	E.7 Hub litoral turístico, marítimo y de convenciones	Corto–Mediano plazo (1–10 años)	S/ 25,000,000	5	4	4	88	Alta
21	Programa	PROGRAMA 1: Programa de Consolidación y Activación de los Polos Estructurantes	URBANO	E.5 Estructura urbana y centralidades litorales	Corto–Mediano (1–10 años)	S/ 55,000,000	5	4	4	88	Alta
22	Programa	PROGRAMA 3: Programa de Equipamientos Recreativos, Deportivos y de Actividades Litorales	URBANO	E.5 Estructura urbana y centralidades litorales	Corto–Mediano (1–10 años)	S/ 25,000,000	5	4	4	88	Alta
23	Programa	PROGRAMA 4: Programa de Recuperación y Puesta en Valor del Patrimonio Litoral de Barranco y Chorrillos	URBANO	E.5 Estructura urbana y centralidades litorales	Corto–Largo (1–15 años)	S/ 25,000,000	5	4	4	88	Alta
24	Programa	PROGRAMA 1: Programa de Integración y Mejoramiento del Malecón Superior	URBANO	E.6 Regeneración urbana y espacio público	Corto–Mediano (1–10 años)	S/ 18,000,000	5	4	4	88	Alta
25	Programa	PROGRAMA 2 Programa de Consolidación de Parques Litorales temáticos	URBANO	E.6 Regeneración urbana y espacio público	Corto–Mediano (1–10 años)	S/ 18,000,000	5	4	4	88	Alta
26	Programa	PROGRAMA 3 Programa de Recuperación e Integración del Sistema de Playas de la Costa Verde	URBANO	E.6 Regeneración urbana y espacio público	Corto–Largo (1–15 años)	S/ 35,000,000	5	4	4	88	Alta
27	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de San Isidro: 0.15 ha a corto plazo y (8.37 ha) a mediano plazo	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto - Mediano	S/ 25,000,000	4	5	4	87	Alta

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.7. Programas y proyectos priorizados — PMDCV 2026–2040

Orden referencial según los tres criterios adoptados por el Plan (7.2.1): Impacto 40 %, Brecha 35 %, Articulación y Viabilidad 25 %. Horizontes: corto plazo, 2026–2030; mediano plazo, 2031–2035; largo plazo, 2036–2040. Los montos son referenciales y se precisan en la formulación de cada inversión.

N.°	Tipo	Proyecto / programa	Componente	Eje estratégico	Horizonte	Monto referencial	Imp.	Brecha	Art. y Viab.	Puntaje	Prioridad
28	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de Magdalena del Mar: 13.49 ha a corto plazo y (45.13 ha) a mediano plazo	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto - Mediano	S/ 25,000,000	4	5	4	87	Alta
29	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de San Miguel: 34.21 ha a corto plazo y (70.14 ha) a mediano plazo	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto - Mediano	S/ 25,000,000	4	5	4	87	Alta
30	Programa	Programa de Rehabilitación, Reforzamiento y Conservación de la Infraestructura de Protección Costera de los Espigones Existentes del Distrito de Chorrillos: 9 a mediano plazo y 1 a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
31	Programa	Programa de Rehabilitación, Reforzamiento y Conservación de la Infraestructura de Protección Costera de los Espigones Existentes del Distrito de Barranco: 5 a mediano plazo y 1 a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
32	Programa	Programa de Rehabilitación, Reforzamiento y Conservación de la Infraestructura de Protección Costera de los Espigones Existentes del Distrito de Miraflores: 7 a mediano plazo y 3 a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
33	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Espigones en el Distrito de Barranco: 1 a corto plazo y 2 a mediano plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
34	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Espigones en el Distrito de Miraflores: 2 a corto plazo y 1 a mediano plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
35	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Enrocados en el Distrito de Chorrillos: 0,15 km a corto plazo y 0,16 km a mediano plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
36	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Enrocados en el Distrito de Miraflores: 3,50 km a corto plazo y 0,31 km a mediano plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
37	Programa	Mejoramiento del servicio de protección física frente a peligros asociados a caída de rocas y movimientos en masa mediante la reubicación del eje de la vía Circuito de Playas de la Costa Verde, en los distritos de Chorrillos, Barranco, Miraflores, San Isidro, Magdalena del Mar y San Miguel	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Largo	S/ 45,000,000	5	5	2	85	Alta
38	Proyecto	Mejoramiento y ampliación del servicio de movilidad ciclista mediante la continuidad de la red cicloviaria y la implementación de ciclo parqueaderos en la Costa Verde.	MOVILIDAD	E.4 Movilidad activa y accesibilidad universal	Corto–Mediano plazo (1–10 años)	S/ 18,000,000	5	4	3	83	Alta
39	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de Chorrillos (27.99 ha)	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Mediano	S/ 25,000,000	4	5	3	82	Alta
40	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de Barranco (15.90 ha)	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral.	Mediano	S/ 25,000,000	4	5	3	82	Alta
41	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de Miraflores: (31.32 ha)	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Mediano	S/ 25,000,000	4	5	3	82	Alta
42	Programa	1. Recuperación y Acondicionamiento Integral de las 17 Playas de la Costa Verde	URBANO	E.6 Regeneración urbana y espacio público	Corto–Mediano (1–10 años)	S/ 35,000,000	4	4	4	80	Alta

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040

SECCIÓN 7. INVERSIÓN Y GOBERNANZA PARA EL DESARROLLO URBANO

7.7. Programas y proyectos priorizados — PMDCV 2026–2040

Orden referencial según los tres criterios adoptados por el Plan (7.2.1): Impacto 40 %, Brecha 35 %, Articulación y Viabilidad 25 %. Horizontes: corto plazo, 2026–2030; mediano plazo, 2031–2035; largo plazo, 2036–2040. Los montos son referenciales y se precisan en la formulación de cada inversión.

N.°	Tipo	Proyecto / programa	Componente	Eje estratégico	Horizonte	Monto referencial	Imp.	Brecha	Art. y Viab.	Puntaje	Prioridad
28	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de Magdalena del Mar: 13.49 ha a corto plazo y (45.13 ha) a mediano plazo	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto - Mediano	S/ 25,000,000	4	5	4	87	Alta
29	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de San Miguel: 34.21 ha a corto plazo y (70.14 ha) a mediano plazo	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto - Mediano	S/ 25,000,000	4	5	4	87	Alta
30	Programa	Programa de Rehabilitación, Reforzamiento y Conservación de la Infraestructura de Protección Costera de los Espigones Existentes del Distrito de Chorrillos: 9 a mediano plazo y 1 a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
31	Programa	Programa de Rehabilitación, Reforzamiento y Conservación de la Infraestructura de Protección Costera de los Espigones Existentes del Distrito de Barranco: 5 a mediano plazo y 1 a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
32	Programa	Programa de Rehabilitación, Reforzamiento y Conservación de la Infraestructura de Protección Costera de los Espigones Existentes del Distrito de Miraflores: 7 a mediano plazo y 3 a corto plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
33	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Espigones en el Distrito de Barranco: 1 a corto plazo y 2 a mediano plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
34	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Espigones en el Distrito de Miraflores: 2 a corto plazo y 1 a mediano plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
35	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Enrocados en el Distrito de Chorrillos: 0,15 km a corto plazo y 0,16 km a mediano plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
36	Programa	Programa de Creación de Infraestructura de Protección Costera mediante Enrocados en el Distrito de Miraflores: 3,50 km a corto plazo y 0,31 km a mediano plazo.	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Corto y mediano plazo	S/ 65,000,000	4	5	4	87	Alta
37	Programa	Mejoramiento del servicio de protección física frente a peligros asociados a caída de rocas y movimientos en masa mediante la reubicación del eje de la vía Circuito de Playas de la Costa Verde, en los distritos de Chorrillos, Barranco, Miraflores, San Isidro, Magdalena del Mar y San Miguel	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Largo	S/ 45,000,000	5	5	2	85	Alta
38	Proyecto	Mejoramiento y ampliación del servicio de movilidad ciclista mediante la continuidad de la red cicloviaria y la implementación de ciclo parqueaderos en la Costa Verde.	MOVILIDAD	E.4 Movilidad activa y accesibilidad universal	Corto–Mediano plazo (1–10 años)	S/ 18,000,000	5	4	3	83	Alta
39	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de Chorrillos (27.99 ha)	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Mediano	S/ 25,000,000	4	5	3	82	Alta
40	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de Barranco (15.90 ha)	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral.	Mediano	S/ 25,000,000	4	5	3	82	Alta
41	Programa	Programa de Mejoramiento y estabilización de los suelos de la plataforma inferior de la costa verde distrito de Miraflores: (31.32 ha)	RIESGOS	E.6 Gestión del riesgo, resiliencia y seguridad del litoral	Mediano	S/ 25,000,000	4	5	3	82	Alta
42	Programa	1. Recuperación y Acondicionamiento Integral de las 17 Playas de la Costa Verde	URBANO	E.6 Regeneración urbana y espacio público	Corto–Mediano (1–10 años)	S/ 35,000,000	4	4	4	80	Alta

Gráfico elaboración Equipo técnico PMDCV 2026-2040