



PERÚ

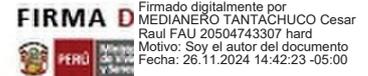
Ministerio de Vivienda,
Construcción y Saneamiento

Secretaría General

Oficina General de
Planeamiento y Presupuesto

Oficina de Inversiones

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín
y Ayacucho"



San Isidro, 26 de Noviembre del 2024

INFORME TÉCNICO N° D00236-2024-VIVIENDA/SG-OGPP-OI

ASUNTO : Aprobación de las "Pautas para la identificación de redes de servicio para la formulación de PRED del servicio de movilidad urbana del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento".

REFERENCIA : Párrafo 16 del Numeral 10.3 del artículo 10 del Reglamento del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de inversiones (SNPMGI).

I. ANTECEDENTES

1.1 Mediante Oficio N°115-2023-VIVIENDA/OGPP-OI e Informe Técnico N°506-2023/VIVIENDA-OGPP-OI del 04.08.2024, la Oficina de Inversiones en su calidad de Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento, en el marco del inciso 16 del numeral 10.3, del artículo 10 del Reglamento del Decreto Legislativo N°1252; y en línea con lo dispuesto en el numeral 1.11 de los "Lineamientos metodológicos generales para la elaboración de Proyectos de Inversión para Redes de servicios – PRED", remite a la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones (DGPMI) del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) para su evaluación y conformidad, el instrumento metodológico para la identificación de redes de servicios para la formulación de PRED del servicio de movilidad urbana. Dicho instrumento fue elaborado por la OPMI del Sector en coordinación con las Unidades Formuladoras del MVCS (PMIB y PNC).

A partir de la presentación del citado documento, se realizaron reuniones de trabajo (virtual y presencial) entre los equipos técnicos de la DGPMI del MEF, la OPMI del Sector y las UF del Programa Mejoramiento Integral de Barrios (PMIB) y Programa Nuestras Ciudades (PNC), con la finalidad de recabar los aportes técnicos; así como, las orientaciones metodológicas por parte de la DGPMI.

1.2 Mediante correo electrónico (lvivanco@mef.gob.pe) del 11.11.2024, la DGPMI comunica a la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del MVCS, que de la revisión efectuada a las "Pautas para la identificación de redes de servicio para la formulación de PRED del servicio de movilidad urbana", no se presentan comentarios. Por lo que, corresponde a la OPMI del Sector, proceder con la remisión formal del instrumento en su versión final, previo a su aprobación.

1.3 Mediante Memorándum Múltiple N°D00021-2024/VIVIENDA-OGPP-OI y Oficio N°149-2023/VIVIENDA-OGPP-OI del 11.11.2024, la Oficina de Inversiones en su calidad de OPMI

¹ El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), a través de la DGPMI, ha elaborado los "Lineamientos metodológicos para la formulación y evaluación de los Proyectos de Inversión para Redes de Servicios", estableciendo condiciones generales que se deben seguir en la elaboración de los estudios de pre inversión que sustentan la concepción técnica, económica y el dimensionamiento de los PI en el contexto territorial, con la finalidad de contribuir a tomar decisiones de inversión que promuevan la eficiencia en los procesos y la eficacia en la prestación del servicio, en beneficio de la población. Estos Lineamientos constituyen entonces, un marco general conceptual y metodológico, para uso de los operadores del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (SNPMGI), el cual se complementará con las orientaciones específicas que cada Sector determine en relación a las redes de servicios de su competencia. Cada sector identificará, de corresponder, las redes de servicio y los criterios específicos a partir de los cuales se podrán formular los PRED.



Esta es una representación impresa cuya autenticidad puede ser contrastada con la representación imprimible localizada en la sede digital del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. La verificación puede ser efectuada a partir del 26-11-2024. Base Legal: Decreto Legislativo N°1412, Decreto Supremo N°029-2021-PCM y la Directiva N°002-2021-PCM/SGTD.

URL: <https://sgd.vivienda.gob.pe/verificar/doc>
CVD: 0000 0020 5287 5984





"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

del Sector, remite a las Unidades Formuladoras (UF) del PMIB y PNC, las referidas Pautas, para la validación correspondiente.

- 1.4 Las Unidades Formuladoras del PMIB y PNC, en el marco de sus competencias, validaron el citado instrumento metodológico, según el detalle siguiente:

Unidad Formuladora del MVCS	Documento Remitido
Programa Nuestras Ciudades	Memorando N°D01448-2024-VIVIENDA/VMVU-PNC Informe N°D00054-2024-VIVIENDA/VMVU-PNC
Programa Mejoramiento Integral de Barrios	Memorando N°D00456-2024-VIVIENDA/VMVU-PMIB Informe N°D00006-2024-VIVIENDA/VMVU-PMIB-0.4.6

- 1.5 Mediante Oficio N° D00038-2024-VIVIENDA/SG-OGPP-OI del 19.11.2024, la Oficina de Inversiones en su calidad de OPMI del Sector, remite a la DGPMI el Informe Técnico N°D00218-2024/VIVIENDA/SG-OGPP-OI, que adjunta el instrumento metodológico denominado las "Pautas para la identificación de redes de servicio para la formulación de PRED del servicio de movilidad urbana del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento", y solicita la opinión favorable, previo a la aprobación, conforme a lo establecido en el inciso 16 del numeral 10.3, del artículo 10 del Reglamento del Decreto Legislativo N°1252.

- 1.6 Mediante Oficio N°842-2024-EF/63.03 del 21/12/2023, la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones (DGPMI) del MEF, comunica a la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del MVCS, que, de la revisión efectuada por la Dirección de Política y Estrategia de la Inversión Pública en coordinación con la Dirección de Gestión de Inversiones; en el marco del numeral 16 del párrafo 10.3 del artículo 10 del Reglamento, las referidas Pautas, no consideran aspectos contrarios a la metodología general aprobada por el ente Rector (DGPMI). Por lo que, corresponde a la OPMI del Sector proceder con la aprobación de las referidas Pautas y su posterior comunicación a la DGPMI para su publicación en el portal web del Ministerio de Economía y Finanzas.



Esta es una representación impresa cuya autenticidad puede ser contrastada con la representación imprimible localizada en la sede digital del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. La verificación puede ser efectuada a partir del 26-11-2024. Base Legal: Decreto Legislativo N° 1412, Decreto Supremo N° 029-2021-PCM y la Directiva N° 002-2021-PCM/SGTD.
URL: <https://sgd.vivienda.gob.pe/verifica/doc>
CVD: 0000 0020 5287 5984

II. BASE LEGAL

- 2.1 Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, y sus modificatorias.
- 2.2 Reglamento del Decreto Legislativo N° 1252, que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobado por el Decreto Supremo N° 284-2018-EF, y sus modificatorias.
- 2.3 Directiva N° 001-2019-EF/63.01, Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual de Inversiones, aprobada por la Resolución Directoral N° 001-2019-EF/63.01, y sus modificatorias.
- 2.4 Resolución Directoral N°02-2022-EF/63.01, que aprueba los "Lineamientos metodológicos generales para la elaboración de Proyectos de Inversión para Redes de servicios – PRED".
- 2.5 Resolución Ministerial N° 104-2017-VIVIENDA, mediante el cual, se designa a la Oficina de Inversiones de la Oficina General de Planeamiento, Presupuesto y Modernización, como el órgano que realizará las funciones de la Oficina de Programación Multianual de



Inversiones (OPMI VIVIENDA) en virtud a lo señalado por el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1252.

III. ANÁLISIS

- 3.1 El párrafo 16 del numeral 10.3 del artículo 10 del Reglamento, establece que, es función de la OPMI del Sector, aprobar las metodologías específicas para la identificación de las inversiones de optimización, de ampliación marginal, de reposición y de rehabilitación y la formulación y evaluación ex ante de los proyectos de inversión y fichas técnicas para formulación y evaluación ex ante de los proyectos de inversión que se enmarquen en el ámbito de responsabilidad funcional del Sector, las cuales son aplicables a los tres niveles de gobierno. Estas metodologías específicas y fichas técnicas deben ser consistentes con la metodología general aprobada por la DGPMI, debiendo ser remitidas a esta con el informe técnico respectivo previo a su aprobación.
- 3.2 De acuerdo a los "Lineamientos metodológicos generales para la elaboración de Proyectos de Inversión para Redes de servicios – PRED", dicho instrumento general se complementa con las orientaciones específicas que cada Sector determine en relación a las de servicio de su competencia. En esa línea, cada sector identificará, de corresponder las redes de servicio y los criterios específicos a partir de los cuales se podrán formular los PRED.
- 3.3 Conforme a los Lineamientos, una red de servicios se configura cuando participan varias UP que proveen uno o más bienes o servicios que se encuentran relacionadas entre sí, las mismas que no necesariamente están en una misma entidad o nivel de gobierno (función de una jerarquía), sino deben presentar integración y complementariedad. Dichas UP operan de manera coordinada para tomar decisiones acerca de la prestación de servicios e influyen e integran a múltiples territorios y generan ganancias de eficacia, eficiencia y economías de escala en la producción de los bienes o servicios.
- 3.4 Para que exista un proyecto de inversión de una red de servicios, es necesario identificar que se cumplan las condiciones de articulación funcional y articulación espacial.
- a) **La articulación funcional**, se refiere a la integración de las UP que brindan servicios dentro de una misma División Funcional de una Función, con características similares o complementarias en los procesos de producción de los servicios de una red. La articulación funcional está relacionada con la forma o estructura del servicio o los servicios para asegurar la eficacia en la atención de la población. Se trata de una estrategia y de una organización adecuada de los servicios, cuyo funcionamiento permite lograr los resultados esperados. Esto incluye la posibilidad de una articulación entre espacios y territorios.
- b) **La articulación espacial**, hace referencia a las características de la ubicación física de las UP, las cuales deben responder a una relación determinada en un territorio geográfico común o vinculado, definido formalmente o de manera jurisdiccional, con un ámbito de acción compartido y en el marco de una planificación geográfica establecida para cada UP, de acuerdo al área de influencia analizado, considerando las responsabilidades administrativas de los diferentes niveles de gobierno.

Asimismo, es necesario identificar, que se cumplan ciertos aspectos, entre ellos:

- ✓ Procesos de producción ineficientes de servicios relacionados en diversas UP de la misma División Funcional de una Función.
- ✓ Infraestructura, equipos y otros recursos en condiciones inadecuadas, con características funcionales similares y potencialmente integrables.
- ✓ Posibilidad de atención funcional e integral a través de redes para la población.
- ✓ Provisión de servicios similares por unidad de producción.





"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- ✓ Posibilidades de optimización y eficiencia en los procesos del servicio y economías de escala en la producción en las UP.

- 3.5 En resumen, un PRED es aquel que interviene sobre más de una UP, el cual permite crear, mejorar, ampliar o recuperar la capacidad de producción de uno o más bienes o servicios, de una misma División Funcional de una Función, en un ámbito de influencia definido por su articulación funcional y articulación espacial; asimismo, un PRED debe generar beneficios para la población, de modo que, al intervenir de manera integrada la gestión de los procesos y con una articulación del bien y/o servicio en todas las UP, se logra, para los beneficiarios, menores costos de acceso, ahorro de tiempo y con ello, acceso a mejores servicios de forma oportuna
- 3.6 En virtud a lo señalado, y conforme a lo dispuesto en el Reglamento del DL N°1252, la OPMI del Sector, en coordinación con las Unidades Formuladoras del PMIB y PNC, han identificado y definido los servicios públicos a ser intervenidos a través de PRED (proyectos para redes de servicio). Para lo cual, se ha desarrollado las "Pautas para la identificación de redes de servicio para la formulación de PRED del servicio de movilidad urbana del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento".
- 3.7 Los PRED del servicio de movilidad urbana identificados, es a través de la conformación de: i) Red de Unidades Productoras (UP) Individuales² y ii) Red de Unidades Productoras (UP) Individuales y Colectivas³; y su planteamiento responde a las condiciones fundamentales de articulación funcional y articulación espacial en un ámbito de influencia, demostrando que, con su implementación, se generan beneficios en términos de eficiencia, eficacia y economías de escala en la producción de servicios; asimismo, se mejoran las condiciones de organización y gobernanza del servicio de las UP que lo conforman.
- 3.8 De acuerdo al Anexo N°02 Clasificador de responsabilidad funcional SNPMGI, para la formulación de los PRED del servicio identificado, la vinculación de la cadena funcional es la siguiente:

Cuadro N° 1: Cadena funcional del servicio de movilidad urbana

FUNCIÓN	DIVISIÓN FUNCIONAL	GRUPO FUNCIONAL	SERVICIO	UNIDAD PRODUCTORA	INDICADOR BRECHA	TIPO DE INDICADOR	U.M
15 TRANSPORTE	36 TRANSPORTE URBANO	74 VIAS URBANAS	SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA	VIAS URBANAS	PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN URBANA SIN ACCESO A LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD URBANA A TRAVÉS DE VIAS URBANAS	COBERTURA	PERSONAS

- 3.9 Las referidas Pautas, constituyen un instrumento metodológico orientador para aplicación de las Unidades Formuladoras de los tres (03) niveles de gobierno, en la identificación y formulación de proyectos con enfoque de red del servicio de movilidad urbana. Para tal fin, se debe asegurar el cumplimiento de las condiciones de articulación funcional y espacial del servicio en el ámbito de influencia, demostrando que, con dichas intervenciones, se generan beneficios en términos de eficiencia, eficacia y economías de escala en la producción de servicios.

² Red de UP Individuales: Esta referido a la intervención de más de una de UP de tipo individual (vía urbana expresa, colectora o arterial), cuya intervención se basa en la función que cumple cada una UP dentro de la estructura vial urbana.

³ Red de UP individuales y colectivas: Esta referido a la intervención de más de un tipo de UP o vía urbana, derivado de la necesidad de articulación, integración, o complementariedad de la red vial, identificado en el área de influencia, y conforme a lo establecido en los instrumentos de planificación urbana del gobierno local.



**PERÚ**Ministerio de Vivienda,
Construcción y Saneamiento

Secretaría General

Oficina General de
Planeamiento y Presupuesto

Oficina de Inversiones

*"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

3.10 En virtud a lo expuesto, y en base a lo señalado en el numeral 1.6 de los Antecedentes, la Dirección General de Programación Multianual de inversiones (DGPMI) del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF); ha comunicado a la OPMI del Sector que, el instrumento metodológico sectorial denominado "Pautas para la identificación de redes de servicio para la formulación de PRED del servicio de movilidad urbana del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento", no considera aspectos contrarios a la metodología general aprobada por dicha Dirección General. Por lo que, corresponde a la OPMI del Sector proceda con la aprobación del instrumento en mención, y posterior comunicación a la DGPMI para su publicación en el portal web del Ministerio de Economía y Finanzas.

IV. CONCLUSIONES

- 4.1 La Oficina de inversiones en su calidad de OPMI del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento, en el marco de lo establecido en el numeral 16 del inciso 10.3 del artículo 10 del Reglamento del Decreto Legislativo N°1252, en coordinación con las Unidades Formuladoras del MVCS (PMIB y PNC), ha elaborado las "Pautas para la identificación de redes de servicio para la formulación de PRED del servicio de movilidad urbana del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento", el cual, ha sido revisado por la DGPMI del MEF, y que de acuerdo a lo señalado en el numeral 1.6 de los Antecedentes, indica que, las referidas Pautas, no considera aspectos contrarios a la metodología general aprobada por dicha Dirección General. Por lo que, corresponde a la OPMI del Sector proceder con la aprobación de las referidas Pautas.
- 4.2 Las referidas Pautas, constituyen un instrumento metodológico específicos del Sector, que sirve de orientación a las Unidades Formuladoras de los tres (03) niveles de gobierno, para la identificación y formulación de proyectos con enfoque de redes del servicio de movilidad urbana.
- 4.3 En virtud a lo expuesto, en el marco del numeral 16 del inciso 10.3 del artículo 10 del Reglamento del Decreto Legislativo N°1252, es pertinente la aprobación de las "Pautas para la identificación de redes de servicio para la formulación de PRED del servicio de movilidad urbana del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento"; como instrumento sectorial, aplicable en los tres niveles de gobierno, en el ámbito de responsabilidad funcional del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento.

V. RECOMENDACIONES

- 5.1 Se recomienda comunicar a la DGPMI del MEF, la aprobación de las referidas Pautas, a fin de solicitar su publicación en su portal institucional para su aplicación por las Unidades Formuladoras de los 03 niveles de gobierno.
- 5.2 Se recomienda remitir el presente Informe Técnico a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto para su conocimiento y fines.
- 5.3 Se recomienda solicitar la publicación del presente instrumento sectorial en el portal institucional del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.



Esta es una representación impresa cuya autenticidad puede ser contrastada con la representación imprimible localizada en la sede digital del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. La verificación puede ser efectuada a partir del 26-11-2024. Base Legal: Decreto Legislativo N 1412, Decreto Supremo N 029-2021-PCM y la Directiva N 002-2021-PCM/SGTD.
URL: <https://sgd.vivienda.gob.pe/verificar/doc>
CVD: 0000 0020 5287 5984





PERÚ

Ministerio de Vivienda,
Construcción y Saneamiento

Secretaría General

Oficina General de
Planeamiento y Presupuesto

Oficina de Inversiones

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín
y Ayacucho"

Elaborado por:

FIRMA DIGITAL



Firmado digitalmente por:ESCOBAR SANCHEZ
Juana Monica FAU 20504743307 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 14:18:30-0500

VIVIENDA

Documento firmado digitalmente

ECON. MÓNICA ESCOBAR SÁNCHEZ
Especialista de la Oficina de Inversiones

FIRMA DIGITAL



Firmado digitalmente
por:CASTANEDA CORONEL David
FAU 20504743307 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 2024/11/26 14:32:35-0500

VIVIENDA

Documento firmado digitalmente

ECON. DAVID CASTAÑEDA CORONEL
Especialista de la Oficina de Inversiones

El Director de la Oficina de Inversiones hace suyo el contenido del presente Informe Técnico,
en toda su extensión, para lo cual suscribe el presente digitalmente.

Firmado digitalmente por
CESAR RAUL MEDIANERO TANTACHUCO
DIRECTOR DE OFICINA DE INVERSIONES

CMT/mes
C.C.: OGPP



Esta es una representación impresa cuya autenticidad puede ser contrastada con la representación imprimible localizada en la sede digital del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. La verificación puede ser efectuada a partir del 26-11-2024. Base Legal: Decreto Legislativo N 1412, Decreto Supremo N 029-2021-PCM y la Directiva N 002-2021-PCM/SGTD.
URL: <https://sgd.vivienda.gob.pe/verifica/doc>
CVD: 0000 0020 5287 5984





PERÚ

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

Secretaría General

Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Oficina de Inversiones

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

“PAUTAS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE REDES DE SERVICIOS PARA LA FORMULACIÓN DE PRED DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA”

*Oficina de Programación Multianual de Inversiones
Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento*

26 de Noviembre de 2024

FIRMA DIGITAL



Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

VIVIENDA

Firmado digitalmente por:CASTAÑEDA CORONEL David FAU 20504743307 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 10:17:07-0500

FIRMA DIGITAL



Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

VIVIENDA

Firmado digitalmente por:ESCOBAR SANCHEZ Juana Monica FAU 20504743307 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 10:59:25-0500

FIRMA DIGITAL



Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

VIVIENDA

Firmado digitalmente por:MEDIANERO TANTACHUCO Cesar Raul FAU 20504743307 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 15:38:09-0500



PAUTAS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE REDES DE SERVICIOS PARA LA FORMULACIÓN DE PRED DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA DEL SECTOR VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO

I. OBJETIVO

Orientar a las Unidades Formuladoras en la identificación de redes de servicios para la formulación de proyectos de inversión del servicio de movilidad urbana, en línea con lo establecido en los Lineamientos metodológicos generales para la elaboración de Proyectos de Inversión para Redes de servicios – PRED aprobado mediante Resolución Directoral N°02-2022-EF/63.01.

II. CONSIDERACIONES GENERALES

2.1 Definiciones

Proyecto de Inversión para Redes de Servicios – PRED: Es aquel que interviene sobre más de una Unidad Productora (UP), la cual permite crear, mejorar, ampliar o recuperar la capacidad de producción de uno o más bienes o servicios, de una **misma División Funcional de una Función**, en un ámbito de influencia definido por su articulación funcional y articulación espacial.

Red de servicios: Se configura cuando participan varias UP que proveen uno o más bienes o servicios que se encuentran relacionadas entre sí, las mismas que no necesariamente están en una misma entidad o nivel de gobierno (función de una jerarquía), sino deben presentar integración y complementariedad. Dichas UP operan de manera coordinada para tomar decisiones acerca de la prestación de servicios e influyen e integran a múltiples territorios y generan ganancias de eficacia¹, eficiencia² y economías de escala³ en la producción de los bienes o servicios.

Unidad Productora: Es el conjunto de recursos o factores de producción (infraestructura, equipos, personal, organización, capacidades de gestión, entre otros), que, articulados entre sí, tienen la capacidad de proveer bienes o servicios a la población objetivo.

Unidades Productoras de Sistemas: Son estructuras intervenidas a través de obras de construcción pesada y se caracterizan por tener sus activos distribuidos en una extensión de territorio (área de influencia y/o estudio) que se complementan para producir un servicio a la población. Este tipo de UP puede aprovechar un recurso natural del área de estudio y la convierte o utiliza para brindar el servicio a su población objetivo. Brinda servicios prestacionales directamente a su población objetivo.

Articulación Funcional: se refiere a la integración de las UP que brindan servicios dentro de una misma División Funcional de una Función, con características similares o complementarias en los procesos de producción de los servicios de una red. La articulación funcional está relacionada con la forma o estructura del servicio

¹ **Eficacia:** Es la capacidad para lograr el servicio o el efecto que se espera producir con una intervención. Se asocia al propósito del PI y a los fines directos; es decir, impactos de corto plazo.

² **Eficiencia:** Consiste en lograr la mejor relación posible entre el producto obtenido y los recursos empleados para su generación o cómo se obtiene el máximo resultado posible por cada unidad de recursos utilizados. Es decir, la mejor utilización de los insumos (mano de obra, tiempo, etc.) para convertirlos en activos que conforman la UP.

³ **Economías de escala:** Son los rendimientos crecientes en los procesos de producción, como resultado de la mejor distribución de los costos fijos mejor entre un número mayor de unidades de producción y por lo que los costos variables unitarios tienden a disminuir por la escala y la dimensión de la intervención, los cuales surgen de la especialización en la gestión del proceso de producción y la asignación óptima de los recursos para la provisión del bien o servicio.



PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y SaneamientoSecretaría
GeneralOficina General
de Planeamiento
y PresupuestoOficina de
Inversiones*"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

o los servicios para asegurar la eficacia en la atención de la población. Se trata de una estrategia y de una organización adecuada de los servicios, cuyo funcionamiento permite lograr los resultados esperados. Esto incluye la posibilidad de una articulación entre espacios y territorios.

Articulación Espacial: se refiere a las características de la ubicación física de las UP, las cuales deben responder a una relación determinada en un territorio geográfico común o vinculado, definido formalmente o de manera jurisdiccional, con un ámbito de acción compartido y en el marco de una planificación geográfica establecida para cada UP, de acuerdo al área de influencia analizado, considerando las responsabilidades administrativas de los diferentes niveles de gobierno

2.2 Consideraciones para la identificación de un PRED

- ✓ El ámbito de influencia se define por su articulación funcional y/o espacial.
- ✓ Procesos de producción ineficientes de servicios relacionados en diversas UP de la misma División Funcional de una Función, con características potencialmente integrables o complementarias.
- ✓ Infraestructura, equipos y otros recursos en condiciones inadecuadas, con características funcionales similares y complementarias.
- ✓ Posibilidad de atención funcional e integral a través de redes para la población.
- ✓ Tipo de provisión de servicios similares por unidad de producción.
- ✓ Posibilidades de optimización y eficiencia en los procesos del servicio y economías de escala en la producción en las UP.

2.3 Beneficios de un PRED

La aplicación de un PRED, genera beneficios para la población usuaria; en la medida que, al trabajar de manera integrada la gestión de los procesos y con una articulación del bien y/o servicio en todas las UP, se logra, para los beneficiarios, menores costos de acceso, ahorro de tiempo y con ello, acceso a mejores servicios y de manera oportuna.

III. IDENTIFICACIÓN DE REDES EN EL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA

El servicio de movilidad urbana, a través de las vías urbanas, se define como el conjunto de acciones destinadas a permitir el desplazamiento de las personas y de los vehículos (motorizados y no motorizados) a través de la infraestructura vial urbana.

Las vías urbanas son el espacio destinado al tránsito de los vehículos y/o personas que se encuentran dentro del límite urbano. Según la función que presentan se clasifican⁴ en: **vías expresas, vías arteriales, vías colectoras y vías locales.**

De acuerdo a la Norma Técnica N°CE.010 Pavimentos Urbanos del Reglamento Nacional de Edificaciones aprobado mediante Decreto Supremo 011-2006-VIVIENDA y sus modificatorias.

- **Vías Expresas:** Son vías que permiten conexiones interurbanas con fluidez alta. Unen zonas de elevada generación de tráfico, transportando grandes volúmenes de vehículos livianos, con circulación a alta velocidad y limitadas condiciones de accesibilidad. Eventualmente, el transporte colectivo de pasajeros se hará mediante buses en carriles segregados con paraderos en los intercambios. En su recorrido no es permitido el estacionamiento, la descarga de mercancías ni el tránsito de peatones.
- **Vías Arteriales:** Son vías que permiten conexiones interurbanas con fluidez media, limitada accesibilidad y relativa integración con el uso de las áreas colindantes. Son vías que deben integrarse con el sistema de vías expresas y permitir una buena distribución y repartición del tráfico a las vías colectoras y locales. En su recorrido no es permitida la descarga de mercancías. Se usan para todo tipo de tránsito vehicular. Eventualmente el transporte colectivo de pasajeros se hará mediante buses en vías exclusivas o carriles segregados con paraderos e intercambios.
- **Vías Colectoras:** Son aquellas que sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las arteriales, dando servicio tanto al tránsito vehicular, como acceso hacia las propiedades adyacentes. El flujo de tránsito es interrumpido frecuentemente por intersecciones semaforizadas, cuando empalman con vías arteriales y con controles simples con señalización horizontal y vertical, cuando empalman con vías locales. El estacionamiento de vehículos se realiza en áreas adyacentes, destinadas especialmente a este objetivo. Se usan para todo tipo de vehículo.

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por:CASTAÑEDA CORONEL
David FAU 20504743307 soft

Motivo: Soy el autor del documento

Fecha: 2024/11/26 10:17:07-0500

FIRMA DIGITAL



Firmado digitalmente por:ESCOBAR SANCHEZ Juana Monica

FAU 20504743307 soft

Motivo: Soy el autor del documento

Fecha: 2024/11/26 10:59:25-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente
por:MEDIANERO TANTACHUCO Cesar
Raul FAU 20504743307 hard

Motivo: Soy el autor del documento

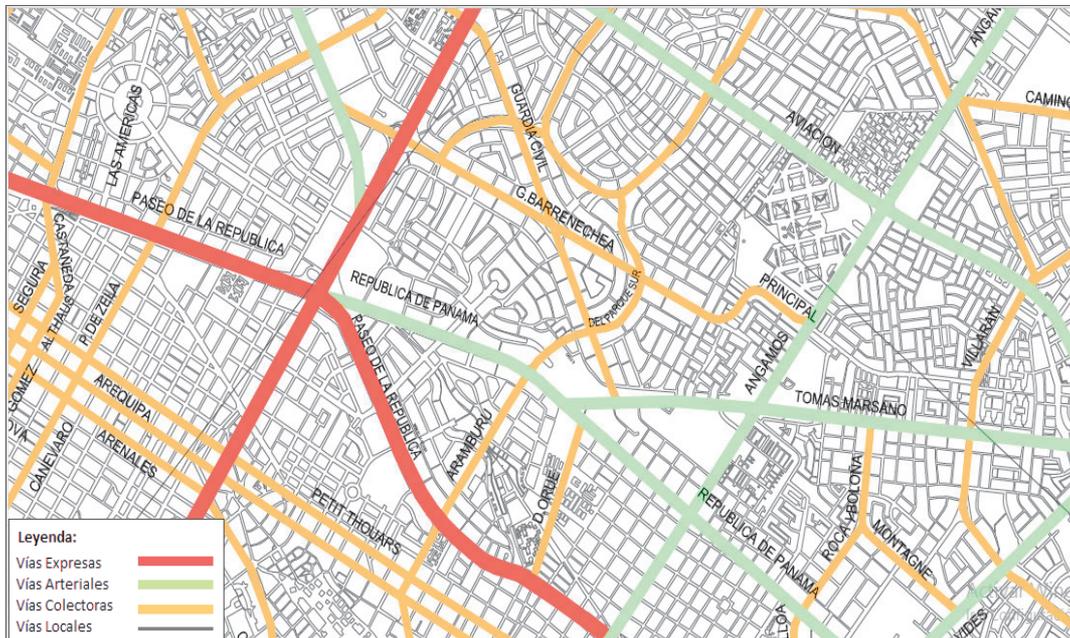
Fecha: 2024/11/26 15:38:09-0500

VIVIENDA

VIVIENDA

VIVIENDA

La siguiente imagen ilustra un esquema de clasificación de vías urbanas identificadas en el sistema vial metropolitano de la ciudad de Lima.



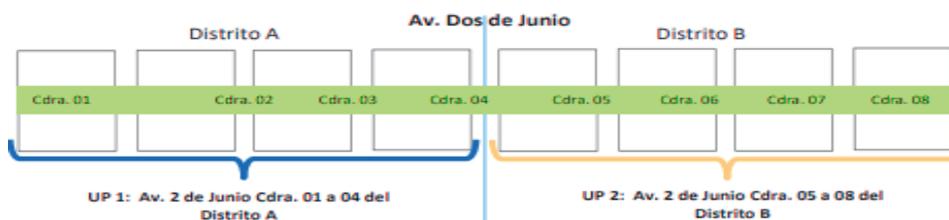
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación (IMP) de la provincia de Lima.

3.1 Unidades Productoras del servicio de movilidad urbana

Unidad productora individual

Son las vías urbanas de tipo: **vías expresas, vías arteriales o vías colectoras**. Su longitud comprende desde la cuadra 01 a la última cuadra que la conforma. Para el caso de la vía, cuya longitud es continua en más de un distrito, se considera como UP a la de totalidad de las cuadras que comprende la vía, dentro de la circunscripción territorial del gobierno local competente.

Ej. UP Individual



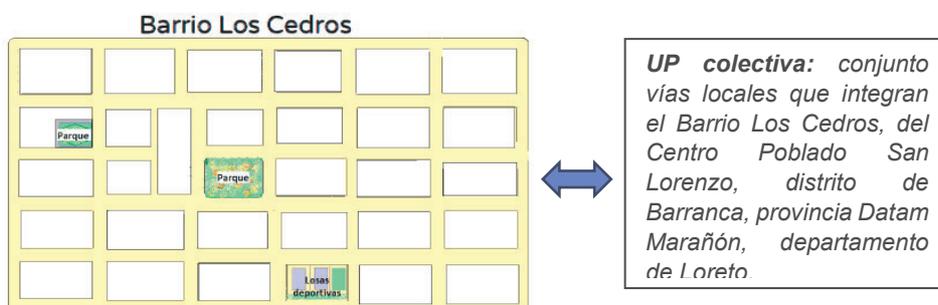
Unidad productora colectiva

Son unidades productoras integradas por vías locales (conjunto de calles, jirones, pasajes), cuyo ámbito de intervención corresponde a una urbanización, barrio, sector, asociación, conjunto habitacional o similares dentro de un mismo distrito. El

- **Vías Locales:** Son aquellas que tienen por objeto el acceso directo a las áreas residenciales, comerciales e industriales y circulación dentro de ellas.

objeto de las vías locales es brindar a las personas el acceso directo a los predios y lotes adyacentes.

Ej. UP colectiva (vías locales)



En cualquiera de los tipos de UP, esta se encuentra conformada por el total de los componentes de la vía: pista (calzada), veredas, ciclovías, puentes peatonales y/o vehiculares, según corresponda, los mismos que se encuentran constituidos por activos (estratégicos y no estratégicos) según la funcionalidad y diseño de la UP.

En la Lista de Activos Estratégicos aprobados por el Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento⁵, se identifica: el servicio asociado, la unidad productora, los componentes y activos estratégicos de cada UP del servicio de movilidad urbana.

3.2 Vinculación de la inversión a la cadena funcional

Se vincula la inversión con la cadena funcional correspondiente y el servicio de movilidad urbana, tal como se observa en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 02: Cadena funcional y servicios de movilidad urbana

FUNCIÓN	DIVISIÓN FUNCIONAL	GRUPO FUNCIONAL	SERVICIO	UNIDAD PRODUCTORA	INDICADOR BRECHA	TIPO DE INDICADOR	U.M
15 TRANSPORTE	36 TRANSPORTE URBANO	74 VIAS URBANAS	SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA	VIAS URBANAS	PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN URBANA SIN ACCESO A LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD URBANA A TRAVÉS DE VIAS URBANAS	COBERTURA	PERSONAS

Fuente: Anexo N° 02 de la Directiva General del SNPMGI - Clasificador de responsabilidad funcional del sistema nacional de programación multianual y gestión de inversiones.

3.3 Identificación de redes del servicio de movilidad urbana

a) Redes de UP Individuales

Esta referido a la intervención de más de una de UP de tipo individual (vía urbana expresa, colectora o arterial), cuya intervención se basa en la función que cumple cada una UP dentro de la estructura vial urbana.

Articulación funcional

- ✓ En el ámbito de influencia se identifican más de una UP de tipo individual (vía urbana expresa, colectora o arterial), cuya longitud (desde el punto de inicio al punto final), puede abarcar uno o más centros poblados, ubicados en un

⁵ https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/433288/Activos_Estrat%C3%A9gicos_-_MVCS.pdf



PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y SaneamientoSecretaría
GeneralOficina General
de Planeamiento
y PresupuestoOficina de
Inversiones*"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

- mismo distrito; teniendo en cuenta que, la circunscripción territorial y competencia de intervención corresponde al gobierno distrital.
- ✓ De igual modo, la articulación y conectividad de dichas UP de tipo individual, puede abarcar más de un distrito, para tal caso, la circunscripción territorial y competencia de intervención corresponde al gobierno provincial.
 - ✓ Se debe identificar el problema en común, el cual, debe estar relacionado a la falta de acceso y/o deficiencia del servicio, así como a la conectividad y/o integración de las vías urbanas colectoras, arteriales o expresas en el ámbito de influencia. Para lo cual, se debe analizar, entre otros aspectos: i) el diseño y estado actual de las UP individuales, ii) los ejes viales que se articulan a través de la red principal del sistema vial urbano, y que permiten integrar las zonas periféricas al casco urbano, iii) análisis de demanda del servicio de movilidad urbana a través del flujo de tráfico generado en el área de influencia y de estudio, iv) ejes de desarrollo o espacios físicos estratégicos que concentran flujos comerciales, productivos, socioculturales, etc., v) la planificación del sistema vial contemplado en los PDU⁶, PMUS, PAT, y otros instrumentos de planificación urbana aprobados y vigentes por la entidad competente.
 - ✓ De intervenir en más de un centro poblado ubicado en uno o más de un distrito, la operación y mantenimiento debe estar a cargo de la o las Municipalidades competentes, por lo que debe evaluarse la gobernanza del PRED, de manera que se asegure la sostenibilidad del mismo, para las fases de ejecución y funcionamiento, en el conjunto de UP intervenidas.
 - ✓ Se genera una integración vertical, siempre que las vías urbanas se articulan entre sí, o permiten la continuidad del servicio, cuyos beneficiarios directos de una UP son los beneficiarios indirectos de otra UP.

Articulación espacial

- ✓ En el área de influencia, se pueden identificar varias UP de tipo individual que se encuentran conectadas al sistema vial urbano, y abarcan uno o más centros poblados, ubicados en uno o más de un distrito. Este sistema de redes de vías urbanas, debe estar contenido en los instrumentos de planificación del Gobierno Local (Plan de Desarrollo Urbano, Plan de ordenamiento territorial, Esquemas de Acondicionamiento Urbano, Plan vial, u otros Instrumentos de Planificación Urbana, según corresponda).
- ✓ Identificar los factores relevantes que permitan la articulación y complementariedad entre las UP, en el ámbito de influencia.

b) Redes de UP Individuales y colectivas

Esta referido a la intervención de más de un tipo de UP o vía urbana, derivado de la necesidad de articulación, integración, o complementariedad de la red vial, identificado en el área de influencia, y conforme a lo establecido en los instrumentos de planificación urbana del gobierno local.

Articulación funcional

- ✓ En el ámbito de influencia se identifican más de un tipo de UP (individual y colectiva) que se articulan y conectan a través de una red vial urbana, pueden abarcar uno o más centros poblados, ubicados en un mismo distrito; teniendo en cuenta que, la circunscripción territorial y competencia de intervención corresponde al gobierno distrital.
- ✓ De igual modo, la articulación y conectividad de dichas UP puede abarcar más de un distrito, para tal caso, la circunscripción territorial y competencia de intervención corresponde al gobierno provincial.

⁶ En este punto se recomienda evaluar, de ser el caso, factores que permitan la complementariedad con los servicios de transportes, lo cual puede ser factible de intervenir a través de programa de inversión.

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: CASTAÑEDA CORONEL
David FAU 20504743307 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 10:17:07-0500

VIVIENDA

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: ESCOBAR SANCHEZ Juana Monica
FAU 20504743307 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 10:59:25-0500

VIVIENDA

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente
por: MEDIANERO TANTACHUCO Cesar
Raul FAU 20504743307 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 15:38:09-0500

VIVIENDA

- ✓ Se debe identificar el problema en común, el cual, debe estar relacionado a la falta de acceso y/o deficiencia del servicio, así como a la conectividad y/o integración de las vías urbanas que integran una UP individual o colectiva en el ámbito de influencia. Para lo cual, se debe analizar, entre otros aspectos: i) el diseño y estado actual de las UP, ii) los ejes viales que se articulan a través de la red principal del sistema vial urbano, y que permiten integrar las zonas periféricas al casco urbano, iii) análisis de demanda del servicio de movilidad urbana a través del flujo de tráfico generado en el área de estudio, iv) ejes de desarrollo o espacios físicos estratégicos que concentran flujos comerciales, productivos, socioculturales, etc., v) la planificación del sistema vial contemplado en los PDU⁷, PMUS, PAT, y otros instrumentos de planificación urbana aprobados y vigentes por la entidad competente.
- ✓ La operación y mantenimiento debe estar a cargo del gobierno local competente.
- ✓ Se genera una integración vertical, siempre que las vías urbanas se articulan entre sí, o permiten la continuidad del servicio, cuyos beneficiarios directos de una UP son los beneficiarios indirectos de otra UP.

Articulación espacial

- ✓ En el espacio geográfico del área de influencia, se pueden identificar diferentes tipos de UP (individuales y colectivas) que se encuentran conectadas al sistema de la red vial urbano, comprendidas en uno o más de un centro poblado, pertenecientes a uno o más distritos. Este sistema de redes de vías urbanas, debe estar contenido en los instrumentos de planificación del Gobierno Local (Plan de Desarrollo Urbano⁸, Plan de ordenamiento territorial, Esquemas de Acondicionamiento Urbano, Plan vial, u otros Instrumentos de Planificación Urbana, según corresponda).
- ✓ Identificar los factores relevantes que permitan la articulación y complementariedad entre las UP, en el ámbito de influencia.

3.4 Beneficios de la red identificada

- ✓ Mayor eficiencia al intervenir en varias UP que se complementan y articulan entre si dentro un área de influencia, logrando un mayor cierre de brechas en los servicios de movilidad urbana.
- ✓ Se mejora la gestión de operación y mantenimiento de los servicios, al intervenir de forma integrada la gestión de los procesos de producción y distribución del servicio.
- ✓ Reducción de tiempo y costos en la formulación de proyectos y elaboración de expediente técnicos al no intervenir con distintos proyectos de inversión para cada localidad.

3.5 Estructura de Gobernanza

El PRED, permite mejorar las condiciones de organización y gobernanza del servicio de las UP que lo conforman, a través de la optimización del uso de los recursos y generación de economías de escala en el proceso de producción del servicio.

Al intervenir en varias UP (individuales y colectivas) del servicio de movilidad urbana, a través de una red de servicios, sustentadas en su articulación funcional y espacial dentro de un área de influencia, se busca lograr, entre otros aspectos, lo siguiente:

⁷ En este punto se recomienda evaluar, de ser el caso, factores que permitan la complementariedad con los servicios de transportes, lo cual puede ser factible de intervenir a través de programa de inversión.

⁸ En este punto se recomienda evaluar, de ser el caso, factores que permitan la complementariedad con los servicios de transportes, lo cual puede ser factible de intervenir a través de programa de inversión.

- ✓ Optimizar el uso de los recursos en las fases de ejecución, lo cual se identifica en los procesos de contratación y de ejecución de la red de servicio, al intervenir en infraestructura vial urbana, con procesos de producción homogéneos o similares, según el tipo de vía (enmarcados en la normativa técnica sectorial).
- ✓ Reducir tiempos de traslado de la población beneficiaria a través del uso de las vías urbanas integradas y articuladas a la red vial urbana del distrito o provincia, las cuales, están sustentadas en los planes de desarrollo urbano u otro instrumento de planificación urbana del gobierno local.
- ✓ Mejorar la gestión urbana del Gobierno Local al brindar a la población un servicio integrado, ordenado y sostenible.

Ejemplo: Identificación de una red de servicio de movilidad urbana, conformada por Unidades Productoras individuales y colectivas, articuladas por una Red Ciclovial, la cual, se sustenta en el Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano al año 2040 (PLAN MET 2040).

Ámbito de intervención

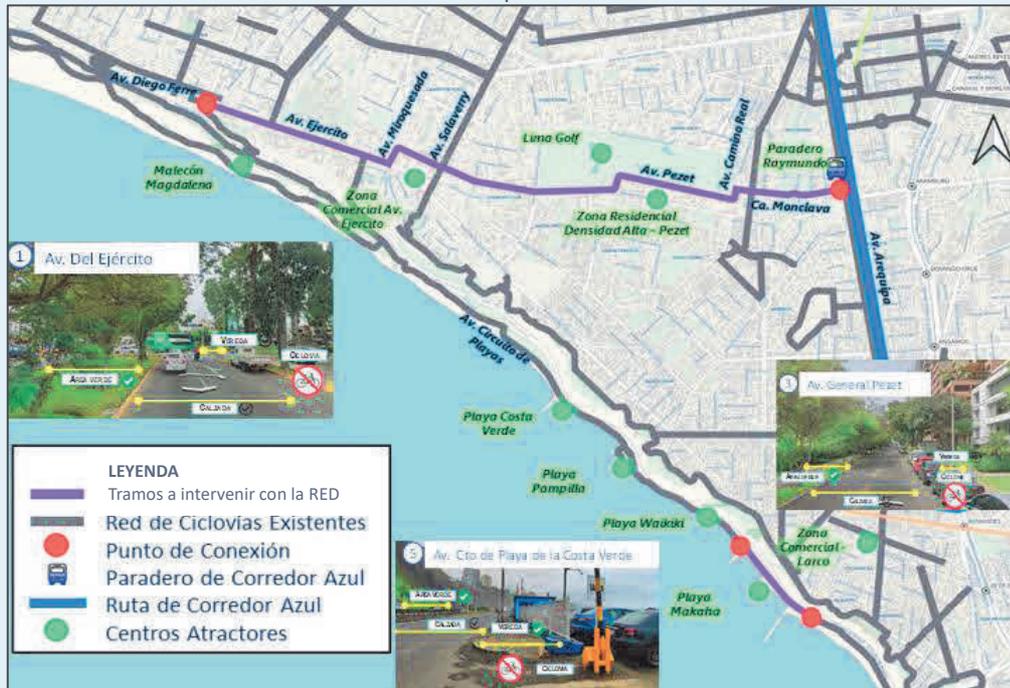
El ámbito de intervención de la Red Zona Centro I de Lima Metropolitana, lo compone un circuito integrado por 03 rutas que se encuentran unidos por diferentes puntos atractores:

- ✓ El Circuito de playas que abarca, la Playa Makaha, la Playa Walkiki, la Playa Pampilla y Playa Costa verde, que, junto al Malecón Magdalena, resultan ser unos puntos altamente visitados en la ciudad Lima.
- ✓ Desde el punto de conexión de la Av. Diego Ferré, hasta el punto atractor del Centro Comercial Real Plaza Salaverry, uniendo el Lima Club Golf de San isidro, la Zona residencial de alta densidad sobre la Av. Pezet hasta el paradero de Raymundo (siguiente punto de conexión), que articula parte de la red zona centro Lima I.
- ✓ Desde la Av. Arequipa hasta el Parque Kennedy, donde se encuentra reunidos varios puntos atractores, centros comerciales, restaurantes, bares, etc, llegando hasta Larcomar (centro comercial altamente visitado) encontrándose en el circuito de playas antes mencionado.

Gráfico 01: Identificación de la red de servicio de movilidad urbana en la zona centro I de Lima Metropolitana



Gráfico 02: Intervención de la Red de servicio de movilidad urbana en la zona centro I de Lima Metropolitana



Como resultado del diagnóstico de la situación de actual de las UP que conforman la red del servicio, integrado por las 03 rutas que se encuentran unidos por diferentes puntos atractores, en el siguiente cuadro, se muestra el estado situacional de las vías urbanas que requieren ser intervenidas, sustentado según el estado actual de sus componentes principales como: calzada, vereda y ciclovía, los cuales se encuentran en buen y regular estado, excepto el componente ciclovía, que se encuentra en mal estado. Por lo tanto, se requiere intervenir 5.3 km de la red ciclovitaria y la calzada de vía que se encuentra en regular estado, para completar la red vial urbana, a fin de lograr la conectividad de las tres rutas que integran el circuito de la red ciclovitaria de Lima Centro I, permitiendo una efectiva funcionalidad y articulación entre las vías.

Estado situacional de las vías urbanas que integran la red del servicio de movilidad urbana

Nº	Función	División Funcional	Unidad Productora	Tipo de vía	Tipo de UP	Estado de la Calzada	Estado de la Vereda	Estado de la señalización horizontal	Estado de la señalización vertical	Estado de la Ciclovía	KM propuestos a intervenir
1	Transporte	Transporte Urbano	Av. Diego Ferré	Arterial	Individual	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno	Malo	0.08
2	Transporte	Transporte Urbano	Av. Del Ejército	Arterial	Individual	Regular	Bueno	Bueno	Regular	Malo	1.29
3	Transporte	Transporte Urbano	Av. Miro Quesada	Arterial	Individual	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno	Malo	0.14
4	Transporte	Transporte Urbano	Av. Juan Antonio Pezet	Arterial	Individual	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno	Malo	2.2
5	Transporte	Transporte Urbano	Av. Camino Real	Colectora	Individual	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno	Malo	0.08
6	Transporte	Transporte Urbano	Urb Los Sauces del Distrito de San Isidro, cuyas vías locales que integra la red son: Calle Conde de la Monclova y Calle. Raymundo Morales de la Torre	Local	Colectiva	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno	Malo	0.77
7	Transporte	Transporte Urbano	Circuito de Playas de la Costa Verde	Expresa	Individual	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno	Malo	0.74
TOTAL											5.3



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

(*) UP, integrada por vías locales (conjunto de calles, jirones, pasajes), cuyo ámbito de intervención corresponde a una urbanización, barrio, sector, asociación, conjunto habitacional o similares dentro de un mismo distrito.

Del ejemplo, se visualiza que la red del servicio de movilidad urbana identificada, cumple la condición de articulación funcional y espacial, toda vez que, la red integra diferentes tipos de UP (individual y colectiva), vinculadas a una misma Función y División Funcional. Las vías que se intervienen presentan características similares y son funcionales según el tipo de UP, lo cual permite mejorar las condiciones de la infraestructura vial urbana. Con la intervención se busca mejorar la conexión de la red del servicio de movilidad urbana, articulada por la Red Ciclovial, la cual, se sustenta en el Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano (PLAN MET 2040), permitiendo brindar a los usuarios una infraestructura vial adecuada para un desplazamiento seguro y sostenible mediante vehículo motorizado y no motorizado (bicicletas); así como de manera peatonal, puesto que la intervención responde al análisis de todos los componentes y activos de las vías urbanas. Por otro lado, con la implementación del PRED, se busca la mejora de las condiciones de organización y gobernanza del servicio de las UP que lo conforman, a través entre otros, de la optimización del uso de los recursos en la fase de ejecución, es decir en los procesos de contratación y de ejecución del PRED, al intervenir en infraestructura vial urbana, con procesos de producción homogéneos o similares, según el tipo de vía urbana; asimismo, se mejora la gestión urbana del Gobierno Local al brindar a la población un servicio integrado, ordenado y sostenible.

Ejemplo de identificación del nombre del PRED

Table with 8 columns: FUNCIÓN, DIVISIÓN FUNCIONAL, GRUPO FUNCIONAL, SERVICIO, NATURALEZA, OBJETO DE LA INTERVENCIÓN, LOCALIZACIÓN, NOMBRE DEL PRED. Row 1: 15 TRANSPORTE, 36 TRANSPORTE URBANO, 74 VIAS URBANAS, SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA, - CREACIÓN. - MEJORAMIENTO. - AMPLIACIÓN. - RECUPERACIÓN., RED DE SERVICIOS DE MOVILIDAD URBANA EN VIAS URBANAS, - Si las UP se ubican en más de un distrito, se nombra la provincia., AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA RED DE SERVICIOS DE MOVILIDAD URBANA EN VIAS URBANAS DEL DISTRITO XX, PROVINCIA YY, DEPARTAMENTO XYYY. MEJORAMIENTO DE LA RED DE SERVICIOS DE MOVILIDAD URBANA EN VIAS URBANAS DE LA PROVINCIA YY, DEPARTAMENTO XYYY.

Fuente: Elaboración propia.

IV. CONSIDERACIONES PARA LA FORMULACIÓN DEL PRED

- a) Para la formulación de un proyecto de inversión con enfoque de red de servicios, se debe elaborar el estudio de preinversión a nivel de perfil, para lo cual, se debe tener en cuenta, entre otros aspectos: i) los contenidos mínimos para estudios de preinversión a nivel de perfil, establecido en el Anexo 07 de la Directiva General, ii) los Lineamientos metodológicos generales para la formulación del PRED, y iii) la aplicación de las normas técnicas e instrumentos técnicos y metodológicos específicos sectoriales. b) Uno de las condiciones para la viabilidad del proyecto es garantizar la sostenibilidad de la inversión a lo largo del horizonte de evaluación, para lo cual se debe contar con el documento de compromiso de OyM emitido por el o los gobiernos locales competentes, así como, para garantizar la ejecución del proyecto se debe contar con el saneamiento físico legal del terreno, o arreglos institucionales según corresponda.



PERÚ

Ministerio
de Vivienda, Construcción
y Saneamiento

Secretaría
General

Oficina General
de Planeamiento
y Presupuesto

Oficina de
Inversiones

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- c) A fin de asegurar la implementación del PRED, en la formulación del estudio de preinversión, se debe plantear la estructura de financiamiento del presupuesto del proyecto, identificándose todas las fuentes de financiamiento previstas para la ejecución del proyecto; asimismo, se debe identificar las fuentes de financiamiento de la operación y mantenimiento de la inversión; así como describir los compromisos institucionales de los actores involucrados.
- d) Para garantizar la operación y mantenimiento del proyecto a cargo de la entidad competente, además de adjuntar las actas y compromisos correspondientes; se debe sustentar la disponibilidad de recursos a través de la oficina de presupuesto de la entidad a cargo.
- e) Se debe tener en cuenta los anexos de la Ficha Técnica Estándar aprobada por el Sector⁹, a fin de considerarlos como parte del estudio de preinversión del PRED, según corresponda.
- f) Para estructurar adecuadamente el nombre de un proyecto con enfoque de Red, se debe seguir la metodología de la Guía General de Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión que comprende tres elementos fundamentales: naturaleza, objeto de intervención y localización.

⁹ https://www.mef.gob.pe/es/?id=5436&option=com_content&language=es-ES&Itemid=102337&lang=es-ES&view=article

FIRMA DIGITAL



Firmado digitalmente por: CASTAÑEDA CORONEL
David FAU 20504743307 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 10:17:07-0500

VIVIENDA

FIRMA DIGITAL



Firmado digitalmente por: ESCOBAR SANCHEZ Juana Monica
FAU 20504743307 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 10:59:25-0500

VIVIENDA

FIRMA DIGITAL



Firmado digitalmente
por: MEDIANERO TANTACHUCO Cesar
Raul FAU 20504743307 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 2024/11/26 15:38:09-0500

VIVIENDA