



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

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.

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.

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



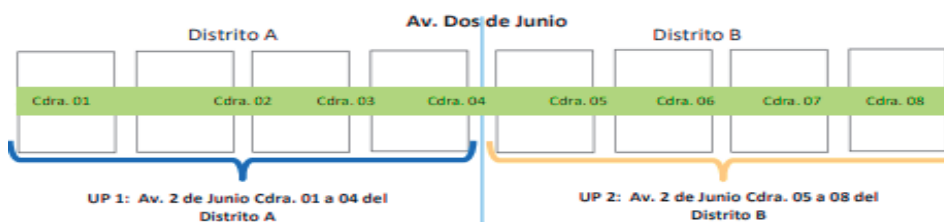
Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación (IMP) de la provincia de Lima.

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 cuerdas que comprende la vía, dentro de la circunscripción territorial del gobierno local competente.

Ej. UP Individual



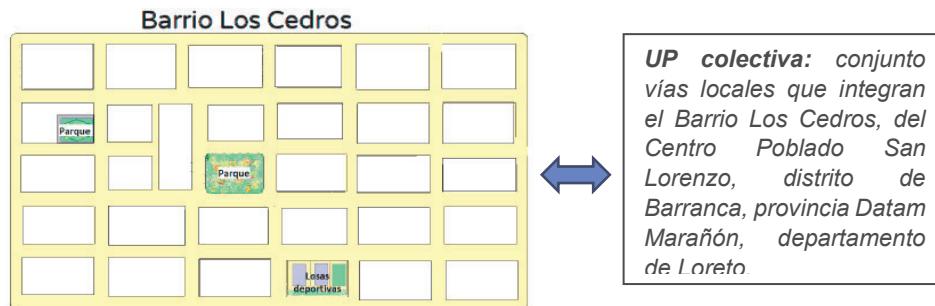
Unidad productora colectiva

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

- 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.

- ✓ 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 intervenirse 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

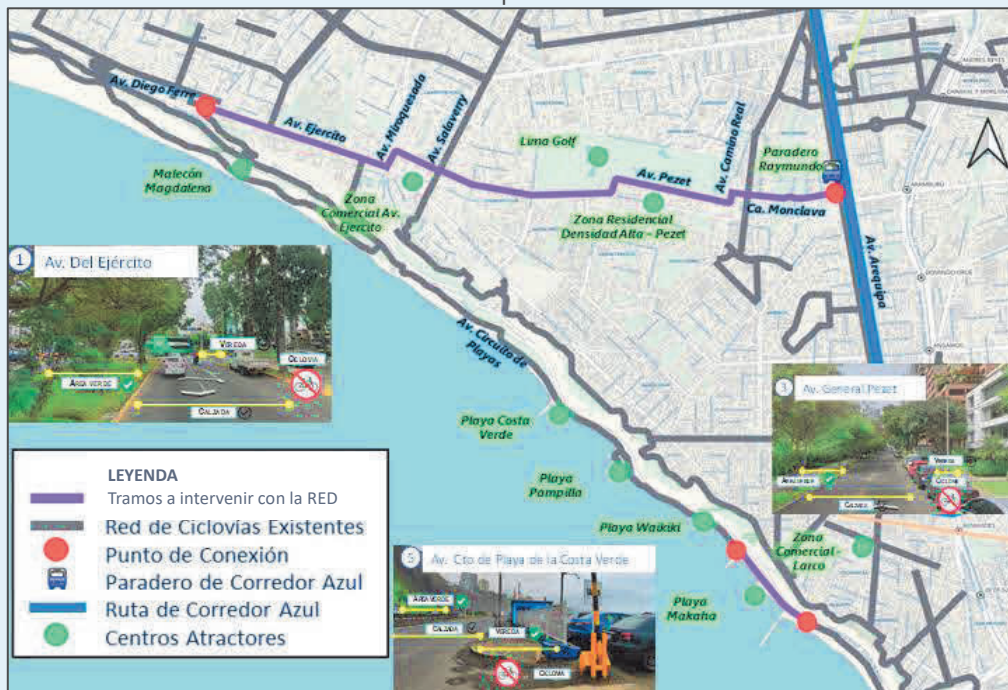
El ámbito de intervención de la Red Zona Centro I de Lima Metropolitana, lo compone un circuito integrado por 03 rutas que se encuentran unidos por diferentes puntos atractores:

- ✓ 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

N°	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

(*) 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 Ciclovitaria, 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

FUNCIÓN	DIVISIÓN FUNCIONAL	GRUPO FUNCIONAL	SERVICIO	NATURALEZA	OBJETO DE LA INTERVENCIÓN	LOCALIZACIÓN	NOMBRE DEL PRED
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 un único distrito. - 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 XXXY. MEJORAMIENTO DE LA RED DE SERVICIOS DE MOVILIDAD URBANA EN VIAS URBANAS DE LA PROVINCIA YY, DEPARTAMENTO XXXY.

Fuente: Elaboración propia.

IV. CONSIDERACIONES PARA LA FORMULACIÓN DEL PRED

- 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.
- 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.

- 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