



## BOLETÍN INSTITUCIONAL



### La realidad del transporte actual en Trujillo

Página 02 | Optimización del servicio de taxi en el Centro Histórico de Trujillo



Página 02 | 3ra edición del Día de la Movilidad Sostenible congregó a más de 1000 personas



Página 03 | Renovación del parque automotor, menos contaminación para Trujillo



Página 04 | Los 10 principios del Transporte Urbano Sostenible



## Optimización del servicio de taxi en el Centro Histórico de Trujillo

En julio se llevó a cabo mesa de diálogo con directivos de empresas formales de servicio de taxis



El equipo de Transportes Metropolitanos de Trujillo (TMT), realizó una mesa de trabajo junto a los administradores, directivos y propietarios de las diferentes asociaciones y empresas que brindan el servicio de taxis en la ciudad, en dicha mesa también participaron, la regidora Esperanza, Yarlequé Saldaña, Presidenta de la Comisión Ordinaria de Tránsito, Vialidad y Transporte Público; el Gerente de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, José A. Benites Vargas; y representantes de la Policía Nacional del Perú.

Dicha mesa de trabajo tenía por finalidad presentar **lineamientos para optimizar la prestación del servicio de taxi en el Centro Histórico**, y recabar aportes de los participantes, siendo expuesto por los profesionales a cargo, resaltando siempre los beneficios y el impacto que tendría esta medida sobre la ciudad.

Los directivos, gerentes y administradores de las diversas empresas de taxi dieron sus apreciaciones y puntos de vista acerca de la medida presentada; se procedió a tomar nota de ellas dejando una agenda pendiente a tratar en futuras reuniones.

### Tome nota:

Esta es la primera de varias mesas de trabajo que se llevarán a cabo a lo largo del año, siempre coordinando con los agentes claves del sector transportes, informando acerca de las medidas correctivas a tomar por la MPT, todo esto con la finalidad de poner orden en el Centro Histórico en cuanto a la afluencia de taxis.



## ¡Fue todo un éxito!

### 3ra edición del Día de la Movilidad Sostenible congregó a más de 1000 personas

Con un rotundo éxito se llevó a cabo la 3era edición del Día de la Movilidad Sostenible, realizada el pasado domingo 19 de julio, en horas de la mañana en la avenida Juan Pablo II, contando con la presencia de más de 1000 personas en promedio,



entre peatones, ciclistas, skaters, patinadores y familias, que tomaron, en pleno, todo el recorrido puesto a disposición de la ciudadanía.



Mención aparte merece la maratón que llevaron a cabo las diferentes instituciones educativas, no con un fin competitivo, sino de sensibilizarlos mediante la actividad física, generando en ellos la necesidad de movilizarse en medios no contaminantes, generando

beneficios en su salud y la de los demás.

Los participantes y público en general, pudieron acceder, nuevamente, a campañas de salud gratuitas que realizaron los Hospitales Regional y Belén, prestando atención médica, haciendo análisis de VIH, medida de presión arterial, vacunación contra la influenza, entre otros; atendiendo a más de 100 personas entre niños, jóvenes, adultos y personas de la tercera edad.







La realidad del transporte actual  
**Renovación del parque automotor,  
 menos contaminación para Trujillo**

Una realidad preocupante y latente en la provincia de Trujillo es el crecimiento constante del parque automotor, este actualmente cuenta con un total de 23,309 unidades de transporte público formales, entre microbuses, camionetas rurales (combis), taxis, colectivos, servicios de transporte turístico, movilidad escolar y de traslado de personal, de los cuales el 31% tienen más de 20 años (Cuadro N° 01).

El cuadro N° 02 muestra la antigüedad de dichas unidades, encontrándose entre ellas, algunas que datan desde 1951 y otras de 1953, siendo estas las más antiguas (microbuses) que circulan actualmente en la provincia, siendo estas unidades las que más contaminan el medio ambiente.

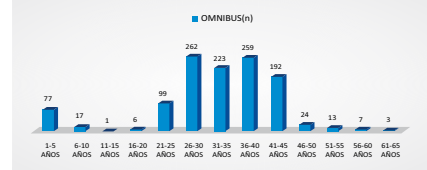
En los informes del Área de Estudios y Políti-

cas Públicas de TMT, se presentan datos importantes que servirán para tomar decisiones respecto a las soluciones que se tomarán, como por ejemplo, reducir el tráfico, e ir alineándonos al nuevo sistema integral de transporte (SITT) que está implementándose, como la antigüedad promedio del servicio de transportes público de personas en la ciudad, que es de 14.85 años, y de los microbuses de 32.12 años.

Al respecto, está vigente la Ordenanza Municipal N° 060-2014-MPT (30/12/14), que consiste en el retiro de circulación de todas las unidades de transporte con fecha de fabricación que estén incluidas en el rango desde 1951 hasta 1980, sumando 663 unidades en total, saliendo todas estas de circulación el 30 de diciembre de 2015 (Cuadro N°03).

CUADRO N° 02  
 OMNIBUS POR AÑO DE FABRICACIÓN

| Antigüedad   | Omnibus (Micros) | Frecuencia Acumulada | %             | % Acumulado | Marca Clase (m) | n°m          |
|--------------|------------------|----------------------|---------------|-------------|-----------------|--------------|
| 1 - 5 AÑOS   | 77               | 77                   | 6.51          | 6.51        | 3               | 231          |
| 6 - 10 AÑOS  | 17               | 94                   | 1.44          | 7.95        | 8               | 136          |
| 11 - 15 AÑOS | 1                | 95                   | 0.08          | 8.03        | 13              | 13           |
| 16 - 20 AÑOS | 6                | 101                  | 0.51          | 8.54        | 18              | 108          |
| 21 - 25 AÑOS | 99               | 200                  | 8.37          | 16.91       | 23              | 2277         |
| 26 - 30 AÑOS | 262              | 462                  | 22.15         | 39.06       | 28              | 7336         |
| 31 - 35 AÑOS | 223              | 685                  | 18.85         | 57.91       | 33              | 7359         |
| 36 - 40 AÑOS | 259              | 944                  | 21.89         | 79.80       | 38              | 9842         |
| 41 - 45 AÑOS | 192              | 1136                 | 16.23         | 96.03       | 43              | 8256         |
| 46 - 50 AÑOS | 24               | 1160                 | 2.03          | 98.06       | 48              | 1152         |
| 51 - 55 AÑOS | 13               | 1173                 | 1.10          | 99.16       | 53              | 689          |
| 56 - 60 AÑOS | 7                | 1180                 | 0.59          | 99.75       | 58              | 406          |
| 61 - 65 AÑOS | 3                | 1183                 | 0.25          | 100.00      | 63              | 189          |
| <b>TOTAL</b> | <b>1183</b>      |                      | <b>100.00</b> |             |                 | <b>37994</b> |

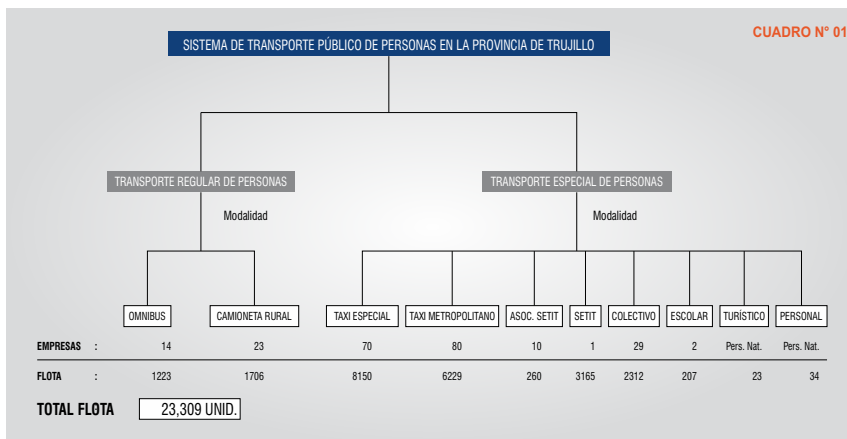


FUENTE: ÁREA DE ESTUDIOS Y POLÍTICAS PÚBLICAS DE TMT

CUADRO N° 03  
 UNIDADES A DEJAR DE CIRCULAR EL 30/12/15

|                         |            |
|-------------------------|------------|
| Omnibus                 | 539        |
| Camioneta rural (combi) | 1          |
| Taxi metropolitano      | 35         |
| Taxi especial           | 1          |
| Colectivos              | 87         |
| <b>TOTAL</b>            | <b>663</b> |

FUENTE: ÁREA DE ESTUDIOS Y POLÍTICAS PÚBLICAS DE TMT



FUENTE: ÁREA DE ESTUDIOS Y POLÍTICAS PÚBLICAS DE TMT





# Los 10 principios del Transporte Urbano Sostenible

Redacción: El Espectador de Colombia.  
[www.elespectador.com](http://www.elespectador.com)

**Pensando en el enfoque de “¡mover personas, no carros!” el Proyecto de Transporte Urbano Sostenible (SUTP), que apoya la agencia alemana de cooperación técnica GIZ recopiló las mejores prácticas para el transporte urbano sostenible que pueden ayudar a las ciudades. Les contamos cuáles son los 10 principios que propone este proyecto.**

- **Planear ciudades densas a escala humana**

El SUTP sugiere apoyar proyectos que crean viviendas asequibles en los centros de las ciudades, integrar el transporte con el desarrollo urbano, priorizar modos que son a escala humana, crear cuadras con usos mixtos de suelo (donde haya comercio y vivienda, por ejemplo), crear plazas urbanas y calmar el tráfico (reducir velocidades en sectores residenciales por ejemplo).

- **Crear ciudades orientadas al transporte público**

Según el SUTP, esto se puede lograr construyendo viviendas sin espacios para carros, ubicando zonas comerciales y oficinas en las principales estaciones de transporte público, creando cuadras residenciales de alta densidad (con bastantes residentes) alrededor de las estaciones de transporte público y proporcionando estacionamientos para bicicleta en éstas.

- **Optimizar la malla vial y su uso**

El proyecto señala que es importante proveer información de tráfico (puntualidad, congestión, estacionamientos), hacer cumplir las reglas de tránsito, reducir la velocidad máxima a 30 km/h o menos en zonas residenciales, garantizar la captura de valor alrededor del transporte público, mejorar la conectividad urbana y mejorar intersecciones críticas para peatones, ciclistas, y transporte público, entre otras recomendaciones.

- **Implementar mejoras en el transporte público**

El SUTP resalta que se debe garantizar un servicio de transporte público de alta calidad basado en indicadores de rendimiento. Además, ello debe complementarse

con un sistema justo y simple para la venta de los tiquetes, estableciendo asociaciones de transporte público para así integrar horarios, tarifas y boletos. Las ciudades también deben tener servicios de taxi fáciles, redes de transporte público de alto rendimiento utilizando BRT (líneas de buses de tránsito rápido como las de Transmilenio) y transporte férreo, instalaciones de transbordo cómodas y facilitar la integración de carros compartidos (carsharing) a los sistemas de transporte público.

- **Promover vehículos limpios**

El proyecto dice que algunos pasos en este sentido son los programas de chatarrización y retroadaptación, fomentar reembolsos para vehículos eficientes y promover la inspección y los combustibles limpios.

- **Fomentar la caminata y el uso de la bicicleta**

Para cumplir con este principio el SUTP destaca acciones como crear una red completa de ciclovías, eliminar obstáculos peatonales, hacer autopistas para bicicletas, limitar la expansión de espacio vial para carros implementar sistemas de bicicletas públicas, definir bahías (de semáforos) para bicicletas, mejorar la seguridad para peatones y ciclistas en las intersecciones y tener estándares de diseño vial integral de alta calidad para andenes, ciclovías y calles.

- **Controlar el uso de vehículos motorizados**

Esto puede lograrse con incentivos para viajar en bicicleta o transporte público, eliminando gradualmente los vehículos como beneficio laboral y fomentando el teletrabajo y los horarios flexibles.

- **Gestionar el estacionamiento**

Definir centros urbanos de logística y

distribución, establecer tarifas de estacionamiento, controlar y dar seguridad al cumplimiento de las de estacionamiento y determinar reglamentos de estacionamiento (por ejemplo con límites de parqueaderos máximos en edificios), son algunas claves para avanzar con este principio de movilidad sostenible.

- **Comunicar soluciones**

Según el SUTP algunas estrategias son crear premios para empresas amigables con la bicicleta, campañas de marketing para andar en bicicleta, fomentar programas de viajes compartidos y proporcionar acceso a datos para desarrolladores de aplicaciones móviles inteligentes.

- **Abordar los retos de manera exhaustiva**

Para el SUTP es vital que se creen instituciones encargadas del transporte urbano sostenible, por ejemplo, con una autoridad integrada de planeación urbana y de transporte y hacer alianzas de transporte público. Además, esto se puede acompañar de tareas como cuantificar emisiones, desarrollar, implementar y comunicar los planes integrales de movilidad urbana sostenible, monitorear el desempeño de las medidas tomadas y creando un proceso de actores clave para evaluar y discutir las medidas.

Puede hacer **CLICK** a la imagen a continuación, que muestra la adaptación para el TMT (MPT) de los 10 principios del transporte urbano sostenible.

