

REPÚBLICA DEL PERÚ



N° D-000020-2024-ATU/DO



Firmado digitalmente por:
GUILLERMO ALFREDO
BOURONCLE CALIXTO
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/04/2024 09:46:08

RESOLUCIÓN DIRECTORAL

Lima, 9 de abril de 2024.

VISTOS:

El Informe N° D-000153-2024-ATU/DO-SSTE de fecha 9 de abril de 2024, de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios; el Informe N° D-000499-2023- ATU/DIR-SR de fecha 27 de diciembre de 2023, de la Subdirección de Regulación de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo; y el Memorando N° D-000727-2023-ATU/DGC de fecha 19 de diciembre de 2023, de la Dirección de Gestión Comercial; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Ley N° 30900, se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, teniendo como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao;

Que, conforme al artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y al artículo 9 de su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N°005-2019-MTC, la ATU tiene la función de aprobar en el ámbito de su competencia, reglamentos, normas y otros dispositivos legales que correspondan para regular el servicio de transporte terrestre de personas;

Que, de conformidad con el numeral 1.2.1 del artículo 1 del Texto Único Ordenado de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, los actos de administración interna de las entidades están destinados a organizar o hacer funcionar sus propias actividades o servicios y son regulados por cada entidad, con sujeción a las disposiciones del Título Preliminar de dicha Ley y de aquellas normas que expresamente así lo establezcan;

Que, el numeral 72.2 del artículo 72 del mismo dispositivo, señala que toda entidad es competente para realizar las tareas materiales internas necesarias para el eficiente cumplimiento de su misión y objetivos, así como para la distribución de las atribuciones que se encuentren comprendidas dentro de su competencia;

Que, el literal f) del artículo 81° del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Transporte Urbano para Lima y Callao, aprobado mediante la Resolución de Presidencia Ejecutiva N°193-2023/ATU-PE señala que, la Dirección de Operaciones dirige y monitorea los procesos de evaluación y el otorgamiento de habilitaciones de

Esta es una copia autenticada imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013- PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: "<https://sgd.atu.gob.pe/portal-Web/consultaExterna/index.xhtml>" e ingresar clave: 3CF1230143A8800



Firmado digitalmente por:
VIDAURRE VERGONZINI
Roberto Enrique Martin FAU
20604932964 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 10/04/2024 14:33:22-0500



Firmado digitalmente por:
LAUS ARTEAGA John Pierre
FAU 20604932964 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 11/04/2024 16:17:26-0500

conductores, vehículos y de infraestructura complementaria destinada a la prestación de los servicios de transporte de competencia de la ATU;

Que, a través del Informe N° 234-2020-ATU/GG-OAJ, de fecha 31 de agosto de 2020, la Oficina de Asesoría Jurídica de la ATU, emitió pronunciamiento legal sobre la competencia de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios, en materia de habilitaciones de infraestructuras complementarias, concluyendo que a la luz de la presunción de competencia desconcentrada¹, esta Dirección, a través de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios, es competente para el otorgamiento de habilitaciones en materia de infraestructura complementaria para el servicio de taxi independiente;

Que, mediante el artículo 7 de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 296-2023-ATU/PE, de fecha 29 de diciembre de 2023, se resuelve delegar en el/la Director/a de la Dirección de Operaciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, durante el periodo que comprende el año fiscal 2024, entre otros; la función de aprobar, modificar y derogar Directivas, Instructivos, Guías, Manuales e instrumentos de gestión de la misma naturaleza, relacionados a materia de sus respectivas competencias;

Que, el literal s) del artículo 81, del Texto Integrado del ROF de la ATU señala como funciones de la Dirección de Operaciones, el emitir resoluciones en asuntos de su competencia;

Que, a través de los documentos de vistos, la Subdirección de Transporte Especial y Servicios Complementarios sustenta técnicamente la necesidad de aprobar la “Directiva que regula la evaluación técnica para la habilitación, deshabilitación, ampliación y reducción de paraderos de vehículos que prestan el servicio público de transporte especial en la modalidad de taxi independiente en Lima y Callao”, con la finalidad de establecer los lineamientos en materia de habilitación, deshabilitación, ampliación y reducción de la infraestructura complementaria relacionada al servicio de transporte especial en la modalidad de taxi independiente, así como establecer los parámetros técnicos a emplearse en las evaluaciones técnicas;

Que, se verifica que la propuesta de Directiva ha sido elaborada conforme al marco normativo de la materia que le resulta aplicable, cumpliendo con los requisitos y procedimientos establecidos en la Directiva que regula la formulación, aprobación y actualización de documentos normativos en la ATU; contando con los informes técnicos y legales favorables correspondientes, emitidos por la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios de la Dirección de Operaciones; la Subdirección de Regulación de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo; y, la Dirección de Gestión Comercial;

¹ Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS:

“Artículo 73.- Presunción de competencia desconcentrada

73.1 Cuando una norma atribuya a una entidad alguna competencia o facultad sin especificar qué órgano a su interior debe ejercerla, debe entenderse que corresponde al órgano de inferior jerarquía de función más similar vinculada a ella en razón de la materia y de territorio, y, en caso de existir varios órganos posibles, al superior jerárquico común.”

(...)

Que, de conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC; el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS; el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Transporte Urbano para Lima y Callao aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 193-2023/ATU-PE; la Versión 02 de la “Directiva que regula la formulación, aprobación y actualización de documentos normativos en la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao”, aprobada por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 094-2021-ATU/PE; y, la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 296-2023-ATU/PE, de fecha 29 de diciembre de 2023.

SE RESUELVE:

Artículo 1. – APROBAR la “Directiva que regula la evaluación técnica para la habilitación, deshabilitación, ampliación y reducción de paraderos de vehículos que prestan el servicio público de transporte especial en la modalidad de taxi independiente en Limay Callao”, la misma que en documento anexo forma parte de la presente Resolución.

Artículo 2. – DISPONER la publicación de la presente Resolución y su anexo en el Portal Web Institucional de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (www.atu.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese,

GUILLERMO ALFREDO BOURONCLE CALIXTO
DIRECTOR DE LA DIRECCION DE OPERACIONES
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao -
ATU



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano
para Lima y Callao

DIRECTIVA

Código de Documento Normativo	Versión	Documento de Aprobación	Fecha de Aprobación	Páginas
D-00xx-2024-ATU/DO	V01	Resolución Directoral N° - 2024-ATU/DO-PE		41

DIRECTIVA QUE REGULA LA EVALUACIÓN TÉCNICA PARA LA HABILITACIÓN, DESHABILITACIÓN, AMPLIACIÓN O REDUCCIÓN DE PARADEROS DE VEHICULOS QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ESPECIAL EN LA MODALIDAD DE TAXI INDEPENDIENTE EN LIMA Y CALLAO



Firmado digitalmente por:
VIDAURRE VERGONZINI
Roberto Enrique Martin FAU
20604932964 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 10/04/2024 14:34:04-0500



Firmado digitalmente por:
LAUS ARTEAGA John Pierre
FAU 20604932964 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 11/04/2024 16:17:46-0500



Firmado digitalmente por:
BOURONCLE CALIXTO
Guillermo Alfredo FAU 20604932964
hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 15/04/2024 16:55:08-0500

ÍNDICE

I	OBJETIVO	5
II	FINALIDAD.....	5
III	ALCANCE	5
IV	BASE LEGAL.....	5
V	RESPONSABILIDADES	6
VI	SIGLAS Y GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	6
VII	DISPOSICIONES GENERALES	9
VIII	DISPOSICIONES ESPECÍFICAS	9
IX	ANEXOS.....	21

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1: El paradero debe ubicarse al lado derecho de la vía en el mismo sentido del tránsito, con 0° de inclinación.	22
Ilustración 2: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de cinco (5) metros de una bocacalle, de las estaciones de bomberos.	22
Ilustración 3: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de cinco (5) metros de las entradas de hospitales o centros de asistencia médica.	23
Ilustración 4: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de diez (10) metros de un paso peatonal.	23
Ilustración 5: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de tres (3) metros de las puertas de los centros comerciales, de establecimientos educacionales, entre otros.	24
Ilustración 6: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de diez (10) metros antes o después de un paradero de buses, de una intersección, o del límite de propiedad de un grifo.	24
Ilustración 7: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de diez (10) metros de un hidrante.	25
Ilustración 8: Dimensiones del casillero del paradero de taxi.	26
Ilustración 9: Distancia de la señal vertical respecto al operador y usuario.	26
Ilustración 10: Distancias longitudinales de la señal vertical a tomar en cuenta para determinar su ubicación.	27
Ilustración 11: Distancias de visibilidad de la señal vertical	27
Ilustración 12: Ubicación de señal vertical	28
Ilustración 13: Cono de atención de la distancia de visibilidad mínima de la señal vertical	28
Ilustración 14: Ejemplo de la retroreflectividad	29
Ilustración 15: Dimensiones de la Señal vertical servicio de taxi -ATU	29
Ilustración 16: Dimensiones de la señal reglamentaria R-62.	30
Ilustración 17: Color a emplear en los paneles.	30
Ilustración 18: Logotipo ATU	31
Ilustración 19: Tipo de letra.	31
Ilustración 20: Símbolo de la Palabra TAXI.	32
Ilustración 21: Símbolo del servicio de taxi independiente	32
Ilustración 22: Delineadores elevados para paraderos temporales.	33
Ilustración 23: Otros delineadores elevados para paraderos temporales.	33
Ilustración 24: Criterios para la evaluación técnica de paraderos de taxi.	34
Ilustración 25: Criterios para la evaluación técnica de paraderos temporales de taxi.	35
Ilustración 26: Planos de Desarrollo de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.	36
Ilustración 27: Señalética Vertical (Poste con Panel "ATU" Y Panel "SOLO TAXI") ...	38
Ilustración 28: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 1 Panel de 2.00 m de alto	38
Ilustración 29: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 2 Paneles de 2.00 m de alto.	39
Ilustración 30: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 3 Paneles de 2.00 m de alto.	39

Ilustración 31: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 1 Panel con techo de calamina ovalada de 2.96 m de alto.....40

Ilustración 32: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 3 Paneles con techo de aluminio con 4.00 m de alto.....40

Ilustración 33: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 3 Paneles con techo de aluminio y banca con 4.00 m de alto.....41

**DIRECTIVA QUE REGULA LA EVALUACIÓN TÉCNICA PARA LA HABILITACIÓN,
DESHABILITACIÓN, AMPLIACIÓN Y REDUCCIÓN DE PARADEROS DE VEHICULOS
QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ESPECIAL EN LA
MODALIDAD DE TAXI INDEPENDIENTE EN LIMA Y CALLAO**

I OBJETIVO

Establecer disposiciones técnicas de evaluación para la habilitación, deshabilitación ampliación o aumento de casilleros de paraderos de vehículos que prestan el servicio público de transporte especial en la modalidad de taxi independiente en el ámbito de competencia de la ATU.

II FINALIDAD

Garantizar las condiciones idóneas de calidad, de seguridad, de libre tránsito vehicular y peatonal en la circunscripción de la infraestructura complementaria para la prestación del servicio de transporte especial en la modalidad de taxi independiente.

III ALCANCE

Las disposiciones contenidas en la presente Directiva son de observancia obligatoria para el personal de la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios de la Dirección de Operaciones.

IV BASE LEGAL

- 4.1 Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao – ATU, y modificatorias.
- 4.2 Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- 4.3 Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.
- 4.4 Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito.
- 4.5 Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.
- 4.6 Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
- 4.7 Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.
- 4.8 Decreto Supremo N° 011-2006-VIVIENDA que aprueba el Reglamento Nacional de Edificaciones.
- 4.9 Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, el cual establece el Manual de Carreteras: Especificaciones Técnicas Generales para Construcción (EG 2013 vigente).
- 4.10 Decreto Supremo N° 054-93-EM, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Seguridad para Establecimientos de Venta al Público de Combustibles Derivados de Hidrocarburos.

- 4.11 Decreto Supremo N° 006-2011-VIVIENDA que modifica la Norma Técnica GH.20 de Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones.
- 4.12 Decreto Supremo N° 012-2018-VIVIENDA que aprueba el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023.
- 4.13 Resolución Ministerial N° 072-2019-VIVIENDA que modifica la Norma Técnica A.120 de Accesibilidad Universal en Edificaciones del Reglamento Nacional de Edificaciones.
- 4.14 Resolución Directoral N° 851-98-MTC/15.17 que aprueba las Especificaciones Técnicas de Calidad de Pinturas para Obras Viales, actualizada en el 2013.
- 4.15 Resolución Directoral N° 022-2013-MTC/14 que aprueba la actualización del Manual de Carreteras - Especificaciones Técnicas Generales para Construcción EG-2013.
- 4.16 Resolución Directoral N° 009-2014-MTC/14 que aprueba el Manual de Inventario Viales.
- 4.17 Resolución Directoral N° 028-2014-MTC/14 que aprueba el Manual de Carreteras - Diseño Geométrico DG-2018.
- 4.18 Resolución Directoral N° 016-2016-MTC/14 que aprueba el Manual de dispositivos de control de Tránsito Automotor para calles y carreteras.
- 4.19 Resolución Directoral N° 005-2017-MTC/14 que aprueba el Manual de Seguridad Vial.
- 4.20 Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 063-2022-ATU-PE que aprueba el Manual de Identidad Gráfica para el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao – SIT de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- 4.21 Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 162-2023/ATU-PE que aprueba la V2 del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi en Lima y Callao.
- 4.22 Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 193-2023/ATU-PE que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Transporte Urbano para Lima y Callao.

V RESPONSABILIDADES

- 5.1. La Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios, a través del equipo técnico, es responsable de emitir opinión técnica respecto a la factibilidad de la ubicación e instalación de los paraderos de taxi independiente y del acondicionamiento de la infraestructura complementaria de los mismos.

VI SIGLAS Y GLOSARIO DE TÉRMINOS

- 6.1 **ATU:** Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- 6.2 **DO:** Dirección de Operaciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- 6.3 **EPP:** Equipo de Protección Personal.
- 6.4 **GPS:** Sistema de Posicionamiento Global.

- 6.5 **PDU:** El Plan de Desarrollo Urbano.
- 6.6 **PLAM:** El Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano Lima y Callao.
- 6.7 **SINCEP:** Sistema Nacional de Centros Poblados.
- 6.8 **SSTE:** Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios de la Dirección de Operaciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- 6.9 **Acera:** Parte de la vía, destinada al uso de peatones (Vereda).
- 6.10 **Accesibilidad:** Es el conjunto de características que debe disponer un entorno, producto o servicio para ser utilizable en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todos los usuarios y operadores del servicio de taxi.
- 6.11 **Aforo vehicular:** Es el conteo de vehículos realizado en intervalos de tiempo que generalmente son cada 15 minutos en un punto o intersección determinada.
- 6.12 **Berma lateral:** Es la parte exterior de la calzada o superficie de rodadura que es usada para el estacionamiento de vehículos de manera provisional en caso de emergencia.
- 6.13 **Bocacalle:** Entrada o embocadura de una calle, calle secundaria que afluye a otra.
- 6.14 **Casillero:** Área demarcada sobre la calzada para la detención de un vehículo que presta el servicio de taxi independiente durante el embarque de pasajeros.
- 6.15 **Calzada:** Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.
- 6.16 **Centro atractor:** Centro de generación o atracción de viajes en un lugar, área o zona donde convergen actividades y atraen viajes de usuarios como centros comerciales, supermercados, hospitales, centros recreacionales y centros educativos entre otros.
- 6.17 **Croquis:** Representación gráfica de un espacio que se hace a mano alzada sin valerse de instrumentos de precisión.
- 6.18 **Paradero de taxi:** Es el área de la vía pública habilitada por la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios, en la cual los vehículos habilitados para prestar el Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi independiente en Lima y Callao pueden esperar usuarios, sin que el conductor se retire del mismo.
- 6.19 **Paradero de taxi temporal:** Zona de la vía pública calificada como paradero temporal que se encuentra señalizada de manera transitoria. El paradero temporal se ubica en lugares donde exista una alta concentración de usuarios por efecto de una actividad específica y temporal. Luego de concluida la actividad el paradero debe ser retirado.
- 6.20 **Peatonalización:** Conversión de una calle o un área solo para el tránsito peatonal.
- 6.21 **El Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano:** Tiene como objeto desarrollar una propuesta de ordenamiento urbano y territorial de la estructura físico-espacial de la ciudad y de sus relaciones funcionales, para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y de las personas que viven de manera permanente y/o temporal en ella.

- 6.22 **El Plan de Desarrollo Urbano:** Es el instrumento técnico – normativo que orienta y regula la gestión territorial y el desarrollo urbano sostenible de las áreas metropolitanas, conformadas por jurisdicciones distritales, cuyas circunscripciones son parte de una continuidad física, social y económica. Se elabora en concordancia con el plan de ordenamiento territorial regional, las políticas y regulaciones regionales y nacionales y el SINCEP.
- 6.23 **Rampa vehicular:** Elemento que comunica dos planos o niveles de distinto nivel, de modo que se salve una diferencia de altura en un determinado espacio.
- 6.24 **Retroreflexión:** Es la capacidad que tienen algunas superficies que por su estructura pueden reflejar la luz de regreso hacia la fuente, independientemente del ángulo de incidencia original, como son las señales de tráfico.
- 6.25 **Rotonda:** También conocida como ovalo y glorieta es una intersección dispuesta en forma de anillo (circular u oval) al que acceden, o del que parten, tramos de vía, siendo único el sentido de circulación en el anillo.
- 6.26 **Sardinel:** Encintado de concreto, piedra u otros materiales, que sirve para delimitar o confinar la calzada o la plataforma de la vía.
- 6.27 **Servicio de Taxi Independiente:** Es el Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi que es prestado por personas naturales debidamente autorizadas por la ATU.
- 6.28 **Tránsito:** Conjunto de desplazamientos de personas y vehículos que circulan por las vías terrestres de uso público.
- 6.29 **Usuario:** Es la persona natural o jurídica que utiliza el Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi a cambio del pago de una retribución por dicho servicio.
- 6.30 **Usuario con discapacidad o movilidad reducida:** Es aquella que tiene una o más deficiencias físicas, sensoriales, mentales o intelectuales de carácter permanente que, al interactuar con diversas barreras actitudinales y del entorno, no ejerza o pueda verse impedida en el ejercicio de sus derechos y su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones que las demás.
- 6.31 **Vehículo:** Todo medio capaz de desplazarse que sirve para transportar personas o mercancías y que se encuentra comprendido dentro de la clasificación vehicular del Reglamento Nacional de Vehículos
- 6.32 **Vía pública:** Todo terreno de dominio público y de uso común, que se destina al libre tránsito de personas y/o, vehículos.
- 6.33 **Zona de curvas:** Es una sucesión de puntos no rectilíneo en un tramo de vía que cambian constantemente de dirección, según la geometría vial.
- 6.34 **Zona de embarque y desembarque:** Es la vía acondicionada para realizar la movilización de carga y descarga de pasajeros respectivamente.

VII DISPOSICIONES GENERALES

7.1 De la habilitación o deshabilitación de los paraderos de taxi independiente.

Los paraderos del Servicio de Taxi están destinados de manera gratuita y exclusiva a los vehículos habilitados para la prestación del servicio en la modalidad de taxi independiente, el mismo que es habilitado, deshabilitado, ampliado o reducido, mediante Resolución emitida por la SSTE y no se otorga a título personal.

7.2 Sobre la evaluación técnica de los paraderos de taxi independiente.

7.2.1 Mediante la(s) visita(s) de campo programada(s), el personal técnico de la SSTE verifica que el área de análisis, cumpla con los criterios técnicos establecidos en la presente Directiva, para ello elabora el informe de evaluación técnica, el mismo que está sustentado con un registro fotográfico, en donde se concluye la factibilidad o no, de la habilitación, deshabilitación, ampliación o reducción de casilleros del paradero de taxi independiente.

7.2.2 Los criterios de evaluación técnica de paraderos de taxi constan de cuatro etapas secuenciales, donde el progreso de una etapa depende del resultado favorable de anterior. En la primera etapa, se analiza la ubicación y accesibilidad del paradero de taxi; en la segunda etapa, se analiza la infraestructura vial existente; en la tercera etapa, se analiza el tránsito y demanda; y, en la cuarta etapa, se analiza la funcionalidad y operatividad.

7.2.3 Luego de contar con el informe de evaluación técnica favorable, el personal legal elabora un informe, que contiene **el análisis legal de los criterios de evaluación realizados por el/la especialista técnico** a efectos de sustentar la necesidad de habilitación, deshabilitación, ampliación o reducción de casilleros de paradero de taxi, así como el proyecto de resolución, para visto bueno y firma del/de la subdirector(a) de la SSTE.

7.3 Sobre el retiro de la señalización de los paraderos de taxi.

La SSTE a través del personal técnico, programa la ejecución del retiro de la señalización vertical y horizontal del paradero de taxi, y lo realiza considerando las siguientes pautas:

- a) Se demuele el área donde se encuentra la cimentación de la base de la señal vertical, luego retirar el poste con ambos paneles.
- b) Posteriormente, se rellena con concreto simple el área demolida, dejando la superficie lisa.
- c) El borrado de la demarcación de la señalización horizontal (casilleros) se realiza acorde al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras del 2016, así como al Manual de Pintura para Obras Viales del 2013.

VIII DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

8.1 Disposiciones a desarrollarse para la evaluación de habilitación de paraderos de taxi

8.1.1. **Análisis de ubicación y accesibilidad:** La SSTE a través del personal técnico determina la ubicación del paradero conforme a la accesibilidad de la infraestructura vial verificando que se cumplan las siguientes pautas:

- a) El paradero de taxi debe estar ubicado en el frontis, y/o alrededores de un centro atractor con un radio mínimo de 50 m, partiendo del eje del centro atractor.
- b) El paradero de taxi debe estar ubicado en la vía pública, la cual debe contar con un espacio libre para su implementación conformado por la calzada, la berma lateral y el estacionamiento.
- c) El paradero de taxi debe ubicarse en el lado derecho de la superficie de rodadura, priorizando su ubicación en la berma lateral, bahía o estacionamiento, en el mismo sentido del tránsito, con 0° de inclinación. En caso no se encuentren los componentes viales descritos, el paradero podrá ubicarse en un carril vehicular de la calzada, siempre y cuando no afecte el tránsito actual de la vía. **(ver Ilustración N°1)**.
- d) Por otro lado, la infraestructura complementaria de los paraderos de taxi no debe ubicarse:
 - 1) A una distancia menor que la indicada para los lugares establecidos en los literales a) hasta la t) del artículo 215 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito (en adelante T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito) **(ver Ilustraciones N°2, N°3, N°4, N°5)**.
 - 2) A una distancia menor que la establecida respecto de los lugares señalados en el artículo 64 del Reglamento de Seguridad para Establecimientos de Venta al Público de Combustibles Derivados de Hidrocarburos **(ver Ilustración N°6)**.
 - 3) A una distancia menor que la establecida respecto de los lugares señalados en el numeral 3.5.7.1.11 del Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras.
 - 4) A menos de 75 m de zona de curvas, puentes, túneles, pasos a desnivel, cambios de rasante y pendientes.¹
 - 5) Frente a parques o áreas verdes sin zona de embarque y desembarque.
 - 6) Próximo a ciclovías.
 - 7) En vías compuestas por un carril por sentido o en vías con carriles de estrechamiento de calzada.
- e) En casos excepcionales y previa justificación técnica, la ubicación del paradero podrá colocarse en las zonas descritas en el párrafo precedente, en función a la existencia del centro atractor.

8.1.2. Análisis de la Infraestructura vial: La SSTE a través del personal técnico, posterior a la determinación de la ubicación y accesibilidad, realiza el análisis de la infraestructura vial verificando que se cumplan con las siguientes pautas:

- a) El paradero de taxi se implementa en un área adecuada para efectuar el embarque y desembarque seguro de usuarios, de forma tal, que les permita el

¹ Lineamientos Técnicos para la Implementación de Infraestructura Complementaria de Paraderos para el Servicio en la Modalidad de Taxi Independiente para Lima y Callao, como parte del Informe N° D-000125-2023-ATU/DIR-SP emitido por la DIR, de fecha 14 de abril de 2023 (Expediente N° 0353-2023-02-0000008).

desplazamiento idóneo entre la calzada y la vereda, respetando las rampas peatonales o plataformas para personas con movilidad reducida.

- b) Las secciones viales de las vías principales y secundarias deben estar diseñadas de acuerdo al tipo de habilitación urbana, adicional a ello, deberá contar con las dimensiones necesarias para la habilitación de un paradero, por consiguiente, el ancho de la vereda debe contar con 1.80 m como mínimo, de los cuales se ocuparán un ancho de 0.60 m para la instalación de la señal vertical, dejando un espacio de 1.20 m para la circulación peatonal en el área de estudio.²
- c) Con el objeto de garantizar la seguridad vial, las veredas deben diferenciarse con relación a la berma o a la calzada mediante un cambio de nivel o elementos que diferencien la zona de tránsito para vehículos de la circulación de personas.
- d) Las esquinas e intersecciones viales deben contar con rampas y cruceros peatonales para que las personas con movilidad reducida puedan acceder a las veredas, ubicándose sobre los martillos, separadores centrales y laterales.
- e) La pendiente de la rampa peatonal próxima a los paraderos a evaluar no debe ser mayor al 12% de la misma y el ancho mínimo libre será de 0.90 metros; con la finalidad de que al desembarcar el usuario con discapacidad o movilidad reducida pueda desplazarse de manera segura.
- f) Las aceras y rampas de las vías públicas deben constituir una ruta accesible, desde las paradas de transporte público o embarque de pasajeros, hasta el ingreso a los locales y establecimientos de uso público.
- g) Se prioriza la habilitación de paraderos en espacios físicos que cuenten con superficie de rodadura, asimismo, con dimensiones adecuadas y libres de obstáculos, a fin de garantizar la seguridad vial del usuario.
- h) Debe tenerse en cuenta el Informe N° D-000299-2021-ATU/DIR-SP de fecha 18 de octubre de 2021, emitido por la Subdirección de Planificación de la Dirección de Integración y Recaudo de la ATU, que estableció criterios generales para la evaluación de los paraderos de taxi o de ser el caso el que lo modifique o complemente. **(ver ilustración N°7)**.
- i) En casos excepcionales, como es la existencia de un centro atractor, y previo sustento mediante el informe de evaluación técnica elaborado por el/la especialista, la ubicación del paradero puede colocarse en las zonas descritas en el precitado Informe.
- j) Cuando el análisis de infraestructura vial ofrece un resultado desfavorable, es decir, cuando la zona objeto de evaluación presenta deficiencias en cuanto a la infraestructura, no corresponde realizar el levantamiento planimétrico y el análisis de tránsito y demanda; en ese sentido, se procede a emitir el informe de evaluación técnica, el cual es elaborado por el/la especialista, el cual se sustenta con el registro fotográfico que demuestra las deficiencias en los componentes viales, determinando la no viabilidad de la habilitación del paradero de taxi independiente; de lo contrario, si el resultado es favorable se debe realizar el levantamiento planimétrico.
- k) Levantamiento planimétrico: El personal técnico de la SSTE, realiza el levantamiento planimétrico in situ, con la finalidad de determinar con exactitud

² Op. cit.

las dimensiones viales existentes, la información obtenida servirá como insumo para la elaboración del plano del paradero de taxi, el levantamiento planimétrico consiste en las siguientes actividades:

- 1) Dibujar a mano alzada la zona en estudio en una bitácora.
- 2) Realizar mediciones del mobiliario urbano con flexómetro³ y/u odómetro⁴.
- 3) Tomar medidas y anotarlas en el dibujo de modo que posteriormente pueda diseñarse su representación gráfica con ayuda del software de diseño AutoCAD⁵ y/o similar del mismo.
- 4) Toma de fotografías para acreditar el estado de la infraestructura.

8.1.3. Análisis de tránsito y demanda: Luego de haber obtenido un resultado favorable en el análisis de la Infraestructura vial, el personal técnico realiza el estudio de tránsito y demanda para determinar la intensidad, composición del tráfico, así como analizar la movilidad vehicular y peatonal en una zona determinada, lo cual es parte del sustento de la habilitación del paradero de taxi independiente, para ello, se realizan las siguientes actividades:

a) Determinación del aforo vehicular para evaluar los paraderos de taxi

- 1) Se realiza la inspección de campo *in situ*, a fin de evaluar las condiciones de flujo vehicular del área materia de análisis.
- 2) Se realizan los conteos volumétricos por tipo de vehículo a fin de analizar la intensidad del tráfico vehicular.
- 3) El conteo se realiza en un solo día, en las horas de máxima demanda, pudiendo tener entre dos a tres franjas horarias.
- 4) El conteo se realiza en el sentido de la vía en donde se proyecta implementar el paradero de taxi independiente.
- 5) Para determinar el aforo vehicular se emplea un formato de aforo (ver Anexo 4).
- 6) El personal que realiza el aforo vehicular, debe estar equipado con EPP de seguridad (chalecos reflectivos, botas punta de acero), así como elementos que le permitan desempeñar correctamente su labor (contómetro⁶, tableros, formatos de aforo, formatos de demanda, lapiceros).

b) Demanda de viajes para evaluar los paraderos de taxi

- 1) Se realiza el estudio de demanda de viajes del servicio de taxi, el cual debe contar con un mínimo de treinta (30) vehículos entre embarques y desembarques de usuario/s; en este punto, es preciso indicar que, si luego de realizar los análisis técnicos se determina que no es posible contar con el mínimo permisible de vehículos, como caso excepcional, se valida el resultado con el aforo obtenido, el cual debe ser sustentado -a la luz de las

³ El flexómetro o cinta métrica flexible es un instrumento que sirve para medir longitudes en superficies rectas o curvas.

⁴ El odómetro es un instrumento que mide la distancia recorrida por un objeto o vehículo y registra los datos en unidades de longitud, generalmente kilómetros o millas.

⁵ El software de diseño AutoCAD permite la creación y edición profesional de geometría 2D y modelos 3D con sólidos, superficies y objetos.

⁶ Herramienta que puede ser manual o electrónica que sirve para contar objetos, también existen con sensor de movimiento.

condiciones que lo motivan- en el informe elaborado por el/la especialista priorizando la protección y seguridad del peatón.

- 2) La demanda a considerar será exclusivamente de los embarques y desembarques de los servicios de taxi, no siendo posible contemplar otro tipo de servicios de transporte.
- 3) Para determinar la demanda se debe emplear un formato de demanda, el cual es de exclusivo uso interno como parte de la evaluación técnica⁷.
- 4) El personal que realiza el estudio de demanda, debe estar equipado con EPP de seguridad (chalecos reflectivos, botas punta de acero), así como elementos que le permitan desempeñar correctamente su labor (tableros, formatos, lapiceros, etc.).

8.1.4 Análisis de funcionalidad y operatividad: Finalizado el análisis de tránsito y demanda, el personal técnico verifica que se cumplan las condiciones de funcionalidad según la clasificación vial, sin que se vea afectada la operatividad del tránsito de la zona, considerando los siguientes criterios:

- a) La regularidad del servicio de taxi es discrecional, debido a que no cuenta con una determinada frecuencia de viajes, asimismo, con un itinerario u horarios establecidos; sin embargo, el cálculo de la capacidad de servicio se realiza de acuerdo a la demanda de taxis que generen embarque y desembarque de usuario/s.
- b) Se considera la funcionalidad de la zona materia de estudio, sobre la base de indicadores como la velocidad de operación vehicular de la vía, así también, la accesibilidad, el volumen de tráfico, tránsito, entre otros.
- c) Se considera la operatividad de la zona materia de estudio, sobre la medición cualitativa de los niveles de servicio, utilizando la metodología del *Highway Capacity Manual*⁸, con la finalidad de determinar que la capacidad de la vía no se vea afectada por la implementación del paradero de taxi.

8.2. Evaluación de la cantidad de casilleros: El personal técnico de la SSTE, posteriormente a la evaluación de los criterios mencionados en el numeral 8.1, procede a determinar la cantidad de casilleros a implementar en el paradero de taxi.

8.2.1 Bajo la máxima de la experiencia en las evaluaciones técnicas de habilitación de paraderos de taxi, por parte de los ingenieros de transporte y a fin de estimar el promedio de usuarios que viajan en un taxi, se ha considerado la cantidad mínima de vehículos que realizan el servicio de taxi por periodo de demanda y sus múltiplos; obteniendo como resultado referencial un promedio de dos (2) usuarios que viajan en un taxi, obteniendo la cantidad de casilleros en relación al espacio físico existente o área de influencia conforme se detalla en la Tabla N° 1:

Tabla N°1: Evaluación de la cantidad de casilleros

# taxis	# usuarios	# casilleros	Área
30	≤ 60	3	46.80 m ²

⁷ El Ministerio de Transporte y Comunicaciones no cuenta a la fecha con un formato de demanda de viajes por usuario para la evaluación técnica de paraderos de taxi independiente, por lo que, es necesario de hacer uso del formato elaborado por el equipo técnico de la SSTE.

⁸ *The Highway Capacity Manual* o el Manual de capacidad de carreteras, es una guía para el análisis de movilidad multimodal (HCM), el cual proporciona métodos para cuantificar la capacidad de las carreteras; sirve como referencia fundamental sobre conceptos, medidas de desempeño y técnicas de análisis para evaluar la operación multimodal de calles, autopistas, autopistas y vías fuera de las calles. Incorpora las últimas investigaciones sobre capacidad de autopistas, calidad de servicio, Tráfico Activo y Gestión de la Demanda y confiabilidad del tiempo de viaje y mejora los esquemas de los capítulos del HCM.

60	≤ 120	4	62.40 m ²
90	≤ 180	5	78.00 m ²
120	≤ 240	6	93.60 ²

Fuente: Elaborado por la SSTE.

8.2.2 Los valores de la Tabla N° 1 son referenciales, en tanto estos se pueden adecuar para cada situación en particular, dependiendo de la evaluación técnica que se desarrolle para tal efecto; en tal sentido, las áreas materia de evaluación que no cuenten con el espacio necesario, serán objeto de análisis para determinar la cantidad de casilleros adecuada al caso concreto.

8.2.3 De la Tabla N°1 se observa que la cantidad de tres (3) casilleros para un paradero de taxi dentro de un área de 46.80 m², ha sido estimada en base a la presencia de sesenta (60) usuarios que han desembarcado de treinta (30) vehículos que brindan el servicio de taxi en un periodo de tiempo contabilizado en la toma de demanda. Asimismo, se ha detallado la estimación realizada en atención a cuatro (4), cinco (5) y seis (6) casilleros para un paradero de taxi.

8.2.4 Los datos de la Tabla N°1, se tomarán como base referencial para determinar el número de casilleros del paradero de taxi independiente, salvo las excepciones mencionadas en el numeral 8.1.4 de la Directiva, que justifiquen una menor demanda de viajes de taxi.

8.3 Implementación de señalización: La SSTE a través del personal técnico, posterior a la determinación de la cantidad de casilleros, programa la ejecución de la implementación de la señalización horizontal y vertical del paradero autorizado.

8.4 Señalización horizontal (casilleros): El pintado de la señalización horizontal, se realiza considerando las siguientes pautas de demarcación de los casilleros del paradero de taxi:

- a) Los casilleros se implementan sobre una base existente de asfalto o concreto.
- b) Para la implementación de los casilleros el área de estacionamiento se encuentra en condiciones adecuadas libres de deformaciones, fisuras, agrietamientos y defectos de superficie que imposibilite el pintado de los casilleros.
- c) Los casilleros para el estacionamiento de vehículos deben ser diseñados de manera horizontal al eje de la vía (0° de inclinación).
- d) Los casilleros deben estar ubicados en el mismo sentido del tránsito de preferencia en vías con tres carriles por sentido de tránsito. Las medidas de los casilleros deben de tener 6 m de largo de medida interna y 2.6 m de ancho interno (**ver Ilustración N°8**).
- e) Los casilleros contienen la leyenda de "TAXI" con pintura tráfico blanca.
- f) La cantidad de casilleros varía de acuerdo al estudio de tránsito y demanda.
- g) La demarcación de la pintura de la señal horizontal, deberá realizarse acorde al Manual de Dispositivo y Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras del 2016, así como al Manual de Pintura para Obras Viales del 2013⁹.

8.5 Señalización vertical (poste y panel): La implementación de la señalización vertical, se realiza considerando las siguientes pautas:

⁹ En caso se aprueben documentos que modifiquen, actualicen o amplíen los mencionados manuales, se aplicarán estos últimos.

- a) La señal vertical estará compuesta por dos paneles contraplacados, por un lado, presentará la señal reglamentaria R-62 y por el otro lado, la señal informativa "ATU T-PARADERO".
- b) La señal informativa de paradero de taxi "ATU T-PARADERO", guía a los usuarios y proporcionar la información relacionada al paradero de taxi.
- c) La señal reglamentaria (R-62) la cual autoriza el estacionamiento de "SOLO TAXIS", está compuesta de un círculo de fondo blanco y orla roja.

8.5.1 Criterios para la ubicación de la señalización vertical.

- a) La ubicación longitudinal de la señal vertical permite al usuario que se desplaza a una velocidad máxima permitida en la vía, el tiempo de percepción y reacción para efectuar las acciones para una adecuada operación (**ver ilustraciones N°9, N°10 y N°11**).
- b) La distancia del borde de la calzada o sardinel hasta el borde próximo de la señal, debe ser como mínimo 0.60 m. En casos excepcionales y previa justificación técnica, las señales pueden colocarse a distancias diferentes a la indicada, en función a las características de las veredas u otros elementos de la vía urbana materia de señalización (**ver ilustración N°12**).
- c) La orientación de la señal debe estar levemente hacia afuera, de modo tal que la cara de ésta y una línea paralela al eje de la calzada, formen un ángulo menor o mayor a 90°. Asimismo, cuando la señal está ubicada a 10 m. o más de la línea del carril más próximo, la señal debe ser orientada hacia la vía (**ver ilustración N°13**).
- d) La señal vertical se ubica en la vereda, a la altura del primer casillero demarcado de forma horizontal, con la geolocalización establecida en el informe técnico emitido por la SSTE, tomando en cuenta la longitud y latitud obtenida con un dispositivo de GPS, o en su defecto con una escala en altura de 200m del programa informático geográfico "Google Earth".

8.5.2 Criterios para la visibilidad de la señalización vertical

- a) Las señales deben ser visibles durante las veinticuatro (24) horas del día y bajo toda condición climática, debiendo mantener una adecuada retrorreflexión.
- b) La retrorreflexión es una propiedad de la señal vertical, que debe mantenerse en igualdad de condiciones durante la noche o en condiciones de baja luminosidad por efecto de las luces de los vehículos, ya que una parte significativa de la luz que refleja retorna hacia la fuente luminosa, preservando la seguridad en la conducción (**ver ilustración N°14**).

8.6 Criterios para el diseño de la infraestructura de la señal vertical

- a) El sistema de soporte asegura que la estructura del soporte se mantenga en la posición correcta ante cargas de viento y movimientos sísmicos.
- b) Los tipos y características de los materiales a utilizarse en la instalación de los sistemas de soporte de las señales, así como los procedimientos para su instalación, deben cumplir con las disposiciones contenidas en el Manual de

Carreteras: Especificaciones Técnicas Generales para Construcción (EG 2013 vigente)¹⁰

- c) Los sistemas de soporte se pintan con franjas blancas y negras, cuyo ancho será de 0,30 m. en zonas urbanas.
- d) La plancha de los letreros tiene punto sesenta (0.60) metros de ancho y punto noventa (0.90) metros de largo (**ver ilustración N°15**).
- e) La señal de Estacionamiento solo Taxis (R-62) establece la zona de estacionamiento exclusivo para vehículos que hacen servicio de taxi, el cual debe complementarse con marcas en el pavimento que indiquen "SOLO TAXIS" (**ver ilustración N°16**).
- f) Las señales deben ser mantenidas en su posición vertical original, y estar limpias y legibles durante el tiempo de su servicio. Las señales dañadas deben ser reemplazadas.
- g) Toda señal vertical transmite un mensaje inequívoco a los conductores y usuarios del sistema vial, lo que se logra a través de símbolos y/o leyendas. Estas últimas se componen de palabras y/o números. Las condiciones similares siempre son anunciadas con el mismo tipo de señal, independientemente de dónde ocurran.
- h) Las leyendas inscritas en la señalética vertical, así como las contenidas en los letreros o placas que las complementan, están en letras mayúsculas.

8.6.1 Criterios sobre la forma y color de fondo de los paneles:

- a) Las señales de información tienen la forma rectangular con su mayor dimensión horizontal.
- b) El color amarillo, se utiliza en las señales informativas a fin de obtener mayor visibilidad diurna.
- c) El color azul, se utiliza como fondo en las señales informativas.
- d) El color blanco, se utiliza como fondo para las señales de reglamentación e informativas, así como para las leyendas o símbolos de las señales informativas (**ver ilustración N°17**).

8.6.2 Criterios sobre el uso del logotipo oficial de la ATU en la señal vertical.

- a) El logotipo oficial de la ATU son tres letras cruzadas por un camino celeste.
- b) El logotipo de la ATU con texto en cuatro líneas especial para señalética, armado con el tipo de letra Museo Sans 900, su arquitectura se define con el alto de "x", se utiliza la versión centrada en dos líneas debajo del logotipo ATU (**ver ilustración N°18**).
- c) La tipología de letra de *Museo Sans* es la elegida ya que se distingue por su claridad, tiene cinco tipos de grosores que nos ayudarán para formular el esquema en la señal vertical (**ver ilustración N°19**).

¹⁰ En caso se aprueben documentos que modifiquen, actualicen o amplíen el mencionado manual, se aplicarán estos últimos.

8.6.3 Criterio sobre el uso de la nomenclatura: La palabra TAXI de la señal informativa es designada con la letra "T" (**ver ilustración N°20**).

8.6.4 Criterios sobre el símbolo que representa el servicio de taxi independiente.

- a) Cada modalidad de transporte tiene un símbolo que lo representa, el cual ha sido diseñado e inspirado en un estilo "universal", es decir, pretende de manera fácil y simple transmitir el tipo de transporte.
- b) La señal vertical del servicio de taxi mantiene el espíritu de claridad y simpleza en todo tipo de iconografía para la comunicación (**ver ilustración N°21**).

8.7 Criterios para módulos informativos y publicitarios.

- a) El módulo puede presentarse de 1, 2 o 3 cuerpos dependiendo del área disponible existente.
- b) El módulo consta de un marco de aluminio de 150 mm de espesor con ángulos rodeados de fundición de aluminio con un ancho de 0.95 m y un alto de 2.00 m, que contiene, dependiendo de la zona geográfica se evalúa si corresponde la utilización de dos vidrios de seguridad de 4 mm de espesor o micas¹¹ (**ver ilustración N°28, N°29, N°30**).
- c) El módulo de techo con calamina ovalada, presenta 2.96 m de alto y 1.45 m de ancho, presenta un marco de aluminio de 150 mm de espesor con ángulos rodeados de fundición de aluminio; dependiendo de la zona geográfica, se evalúa si corresponde la utilización de dos vidrios de seguridad de 4 mm de espesor o micas, y una calamina ovalada de poliéster con fibra de vidrio de 27 mm color azul (**ver ilustración N°31**).
- d) El módulo de 3 cuerpos con techo de aluminio con 4 m de alto que presenta tubos de acero de carbono laminado con superficie galvanizada cuadrado de 10 cm, con marcos internos de aluminio de 150 mm de espesor con ángulos rodeados de fundición de aluminio, dependiendo de la zona geográfica se evalúa si corresponde la utilización de dos vidrios de seguridad de 4 mm de espesor o micas (**ver ilustración N°32**).
- e) El módulo de 3 cuerpos con techo de aluminio y banca con 4 m de alto que presenta tubos de acero de carbono laminado con superficie galvanizada cuadrado de 10 cm, con marcos internos de aluminio de 150 mm de espesor con ángulos rodeados de fundición de aluminio, dependiendo de la zona geográfica se evalúa si corresponde la utilización de dos vidrios de seguridad de 4 mm de espesor o micas (**ver ilustración N°33**).

8.8 Disposiciones a desarrollarse para determinar la deshabilitación de paraderos de taxi.

A fin de determinar la deshabilitación de un paradero de taxi, el equipo técnico de la SSTE verificará si el paradero objeto de evaluación incumple los criterios señalados en el numeral 8.1 de la presente Directiva.

Asimismo, se considera la existencia de causas sobrevenidas al desarrollo urbano de la ciudad, que podrían influir en que no se sigan cumpliendo con los criterios señalados en el numeral 8.1 de la presente Directiva, determinando la

¹¹ Para maximizar la vida útil de la infraestructura complementaria, se evalúa según la zona geográfica en Lima metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, si corresponde la utilización de vidrios de seguridad de 4 mm o de micas.

deshabilitación de un paradero de taxi independiente, siendo -entre otras- las siguientes (**ver ilustración N°25**):

- 1) El PLAM es un plan urbano que establece, con una mirada a largo plazo, la ocupación o no del suelo de la metrópoli, limita o regula en el tiempo su expansión, su intensidad de uso de suelo, etc. Al estar Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao en constante desarrollo, la entidad competente puede cambiar la infraestructura vial, por lo que podría afectar a la infraestructura complementaria.
- 2) El PDU es un instrumento técnico y de gestión local mediante el cual se promueven y desarrollan acciones de tratamiento y de regulación urbana a fin de alcanzar el desarrollo urbano sostenible, para brindar un ambiente seguro, confortable y saludable a los habitantes y, ser gobernables y competitivos, aplicando la gestión de riesgo de desastres y con pleno respeto al medio ambiente y la cultura locales. Asimismo, debido a que estos planes se encuentran en constante actualización, así como la demografía y la relación con el entorno natural y construido, podrían verse afectados las ubicaciones de los paraderos de taxi independiente.
- 3) La peatonalización, entendido como una herramienta de planificación urbana para ordenar el espacio, para que todos los peatones pudieran hacer uso del espacio público. No obstante, es necesario enfatizar que estas acciones funcionan como parte de las actuaciones de ordenación de la movilidad en el espacio público para gestionar no solo el espacio, sino también el tráfico en las ciudades. Esto requiere una coordinación eficiente con el resto de la infraestructura de transporte para evitar desviar o incrementar los problemas de movilidad, debido a ello pueden verse afectados el correcto funcionamiento y accesibilidad de los paraderos de taxi independiente, debido a que los taxistas ya no pueden acceder a dichos paraderos; por lo tanto, se tendría que deshabilitar los paraderos donde se haya realizado una peatonalización de la zona.
- 4) El cambio de zonificación, es entendido como instrumento técnico de gestión urbana que contiene el conjunto de normas técnicas urbanísticas para la regulación del uso y ocupación del suelo en el ámbito de intervención del plan de desarrollo metropolitano, el plan de desarrollo urbano y el esquema de ordenamiento urbano. Dichas normas se aprueban en función de los objetivos de desarrollo sostenible y de la capacidad de soporte del suelo, para localizar actividades con fines sociales y económicos, si se modifica la zonificación de un área, puede afectar en el nivel de servicio de la vía, el estado de la infraestructura, demografía, economía, etc. pudiendo afectar el estado y la seguridad de un paradero de taxi.
- 5) Los cambios de sentido de circulación. Según el T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito, un vehículo deberá estacionarse en el carril derecho de la vía en el sentido del tránsito, por seguridad de los pasajeros al momento de embarcar y desembarcar. Por lo tanto, si la autoridad competente, cambia el sentido del tránsito de una vía donde ya existe un paradero autorizado de taxi, se debe realizar el análisis técnico correspondiente para deshabilitar y/o reubicar el paradero de taxi.
- 6) Planeación de red de ciclovía donde las municipalidades generan su Plan maestro de Ciclovía o también denominada (vía ciclista, ciclopista, carril bici o bicusenda) que son zonas de la infraestructura pública o privada que pueden estar situadas en un carril de la vía o generalmente en una vía creada exclusivamente para la circulación de bicicletas las cuales deben estar señaladas apropiadamente tanto con señalización vertical como con

señalización horizontal, que sean seguras cumpliendo con la sección reglamentaria (bidireccional de 2.00 m y unidireccional de 1.50), con elementos de segregación, con un ancho de amortiguamiento no menor a 0.50 cm con relación a la vía, el ancho de la ciclovía debe permanecer constante, debe estar diseñada con asfalto (evitar adoquines, y concreto), además de contar con áreas de estacionamientos todo este plan que busca el fomento del transporte no motorizado y limpio reduciendo así la contaminación.

8.9 Disposiciones a desarrollarse para determinar la ampliación de casilleros de paraderos de taxi.

- a) La evaluación técnica en campo sobre la Infraestructura vial considera un área adecuada para efectuar el embarque y desembarque seguro de los usuarios, de forma tal, que les permita el desplazamiento idóneo entre la calzada y la vereda, respetando las rampas peatonales o plataformas para personas con movilidad reducida.
- b) Las condiciones de la zona en evaluación albergan un área con la infraestructura vial necesaria para incrementar la capacidad de casilleros de taxi.
- c) Para el aumento del número de casilleros se evalúa la cantidad de usuarios en espera del servicio (colas), tasa de llegada, tiempo de atención, ocupación de un casillero, entre otros indicadores relevantes para la determinación de la capacidad. En el caso de que exista una alta probabilidad de espera de usuarios en cola (<30%) se asumirá que se requiere aumentar la capacidad del casillero.

8.10 Disposiciones a desarrollarse para determinar la reducción de casilleros de paraderos de taxi.

- a) La reducción de casilleros de taxi se realiza a efectos de contar con un área adecuada para efectuar el embarque y desembarque seguro de usuarios, de forma tal, que les permita el desplazamiento idóneo entre la calzada y la vereda, respetando las rampas peatonales o plataformas para personas con movilidad reducida.
- b) Las condiciones de la zona en evaluación incluyen una infraestructura vial adecuada para la disminución de la capacidad de casilleros de taxi.

8.11 Disposiciones a desarrollarse para determinar la habilitación de paraderos temporales de taxi.

La evaluación técnica de paraderos temporales de taxi presenta etapas secuenciales de forma similar que la evaluación técnica de paraderos fijos, siendo la principal diferencia que, en primera instancia, se identifica el evento o suceso que justifica la temporalidad de la habilitación de la infraestructura complementaria del paradero de taxi independiente.

La identificación del evento o suceso puede desarrollarse en un establecimiento abierto o cerrado, que reúna a un gran número de personas en un lugar en el que se desarrollarán y compartirán una serie de actividades afines a un mismo objetivo para estímulo del comercio, la industria, el intercambio social y la cultura en general, entre otros, el cual se encuentra sujeto a un plazo de inicio y término preestablecido.

Posteriormente, se analizan los criterios señalados en el numeral 8.1 y 8.2 de la presente Directiva.

Adicionalmente se observan las siguientes pautas específicas para la habilitación de paraderos temporales:

- 1) El paradero temporal de taxi debe estar ubicado en los alrededores del establecimiento donde se llevará a cabo el evento o suceso identificado, salvaguardando la seguridad vial de la zona y de los peatones que transitan por la vía.
- 2) El paradero temporal deberá ser habilitado respetando el plan de desvío vehicular que se implemente por el evento.
- 3) El paradero no deberá interferir con la circulación peatonal del área en evacuación.

No se habilitará un paradero de taxi temporal en vías saturadas y/o congestionadas, ni en vías declaradas como de alta velocidad y/o de alta siniestralidad.

8.12 Implementación de señalización del paradero temporal de taxi: La SSTE, posterior a la determinación de la cantidad de casilleros, programa la ejecución de la implementación de la señalización horizontal y vertical del paradero temporal, previo inicio del evento, asimismo considera los siguientes criterios:

- a) Señalización vertical (panel informativo): Está conformado por el panel informativo "ATU T-Paradero", adosado a un poste metálico movable, con las siguientes características:
 - 1) La señal vertical transmite un mensaje inequívoco a los conductores y usuarios del sistema vial, lo que se logra a través de símbolos y/o leyendas. Estas últimas se componen de palabras y/o números.
 - 2) Las leyendas inscritas en la señalética vertical, así como las contenidas en los letreros o placas que las complementan, están en letras mayúsculas.
 - 3) La señal vertical se ubica en la vereda, a la altura del primer casillero demarcado de forma horizontal.
- b) Señalización horizontal (casilleros): Se demarca el área con delineadores elevados "Marcadores en zonas singulares", asimismo también se considera delimitar el área de paradero temporal con delineadores o canalizadores (Conos, delineadores simples).

8.13 Retiro de la señalización del paradero temporal de taxi: La SSTE, posterior a la finalización del evento, programa el retiro de la señalización vertical y horizontal del paradero temporal de taxi.

8.14 Sobre el mantenimiento de los paraderos de taxi.

- a) El mantenimiento de los paraderos está a cargo de la SSTE, a través de personal de la Institución. Asimismo, de acuerdo a los mecanismos que establezca la Institución, a través de sus órganos competentes, se podrá permitir la intervención de terceros en la implementación y mantenimiento de los paraderos de taxi independiente, empleando los diseños propuestos en el Anexo 2 de la presente Directiva.

- b) Código de nominación de paraderos: Con la finalidad de tener un registro de paraderos habilitados y deshabilitados, la SSTE designará un código de identificación a cada paradero tomando en cuenta los siguientes parámetros:

Imagen N°1: Código de identificación para el registro de paraderos de taxi.

<i>CODIGO DE IDENTIFICACIÓN = E – TA – P – CP – O</i>
E = Sub Dirección de Transporte Especial.
TA = Servicio Especial de Taxi.
P = Provincia.
CP = Código Postal del distrito.
O = Número de orden de habilitación de cada paradero.

Fuente: Elaborado por la SSTE

IX ANEXOS

- ANEXO N°1:** Referente al análisis de ubicación, accesibilidad e infraestructura vial
- ANEXO N°2:** Referente a la ubicación, diseño e instalación de señalización horizontal y vertical
- ANEXO N°3:** Esquema de los criterios de evaluación técnica para la habilitación, deshabilitación, ampliación y reducción de paraderos de taxi.
- ANEXO N°4:** Esquema de los criterios de evaluación técnica para la habilitación de paraderos temporales de taxi.
- ANEXO N°5:** Formato de aforo vehicular
- ANEXO N°6:** Diseño de módulos informativos y publicitarios

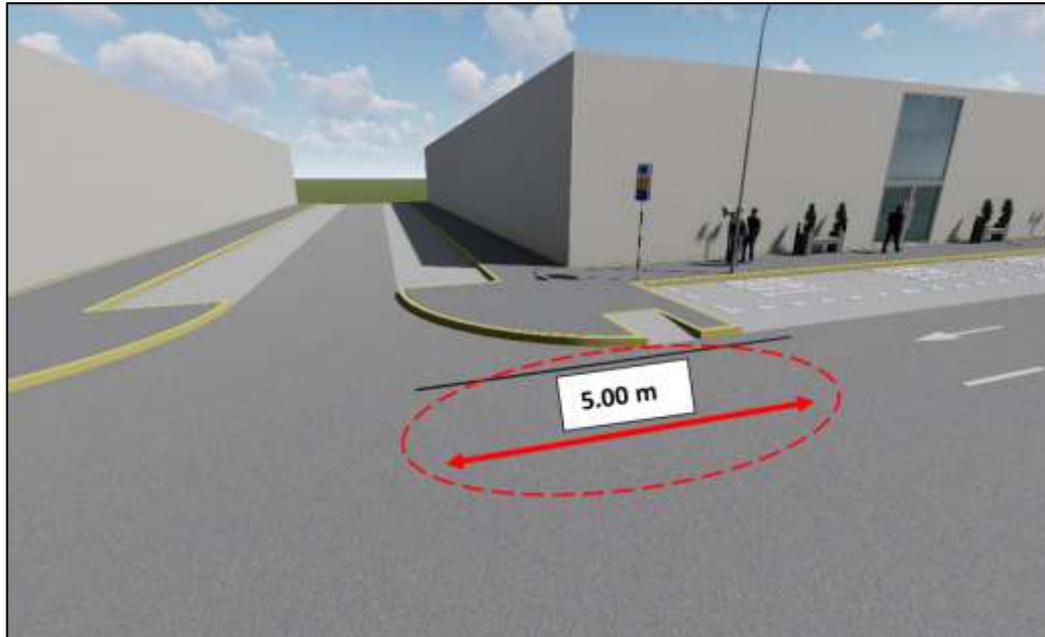
ANEXO N°1: Referente al análisis de ubicación, accesibilidad e infraestructura vial

Ilustración 1: El paradero debe ubicarse al lado derecho de la vía en el mismo sentido del tránsito, con 0° de inclinación.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

Ilustración 2: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de cinco (5) metros de una bocacalle, de las estaciones de bomberos.



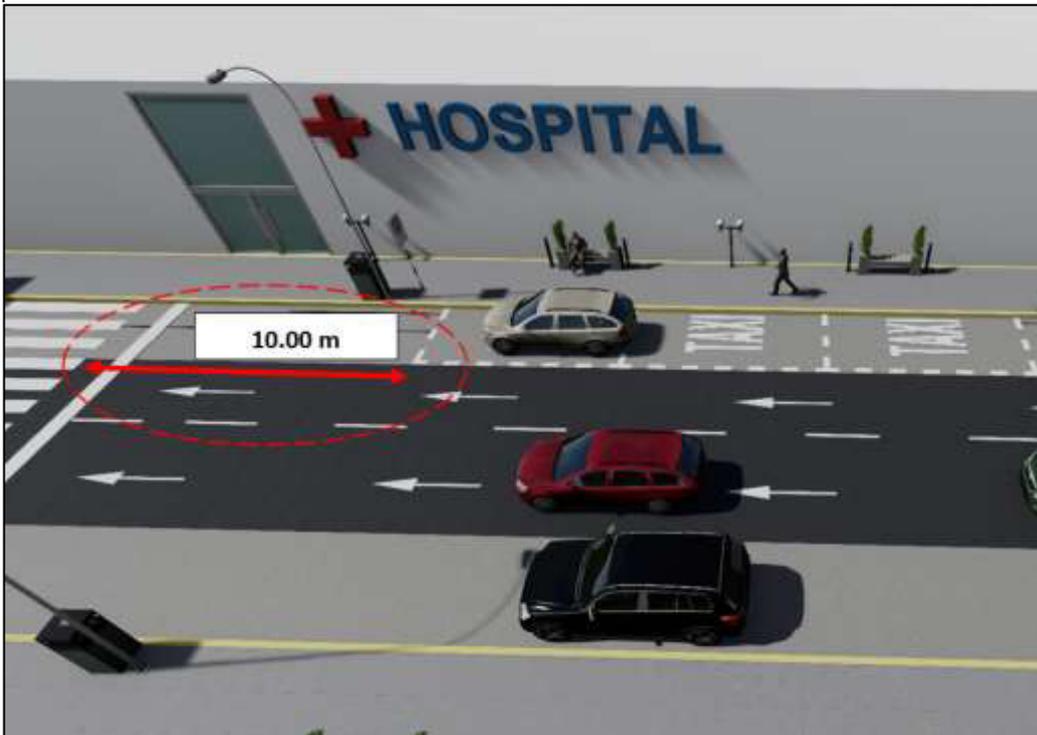
Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

Ilustración 3: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de cinco (5) metros de las entradas de hospitales o centros de asistencia médica.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

Ilustración 4: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de diez (10) metros de un paso peatonal.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

Ilustración 5: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de tres (3) metros de las puertas de los centros comerciales, de establecimientos educativos, entre otros.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

Ilustración 6: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de diez (10) metros antes o después de un paradero de buses, de una intersección, o del límite de propiedad de un grifo.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

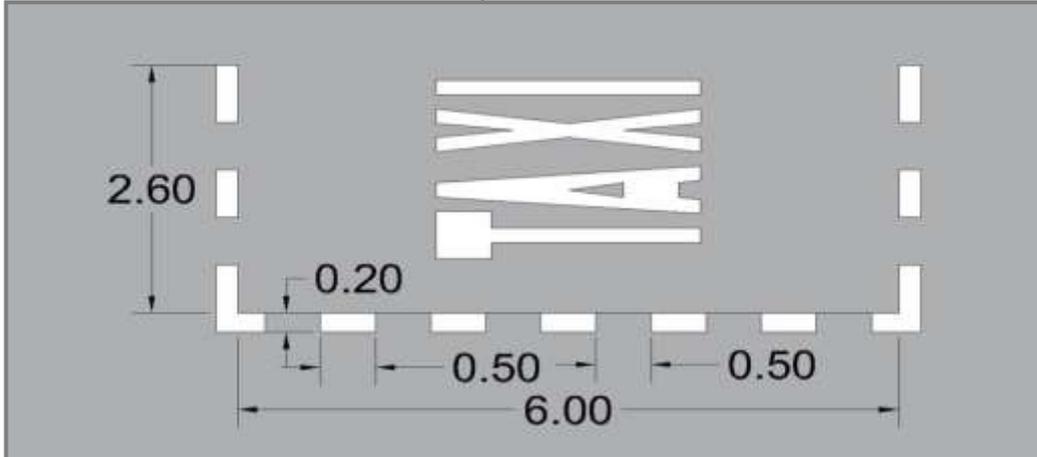
Ilustración 7: El paradero no debe ubicarse a una distancia menor de diez (10) metros de un hidrante.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

ANEXO N°2: Referente a la ubicación, diseño e instalación de señalización horizontal y vertical

Ilustración 8: Dimensiones del casillero del paradero de taxi.



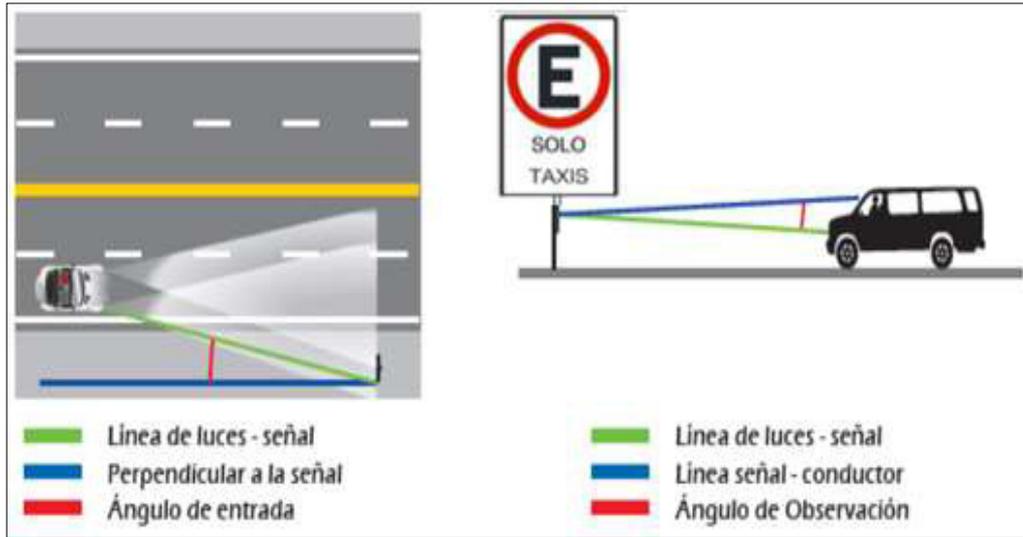
Fuente: Manual de dispositivo y control de tránsito automotor para calles y carreteras.

Ilustración 9: Distancia de la señal vertical respecto al operador y usuario.



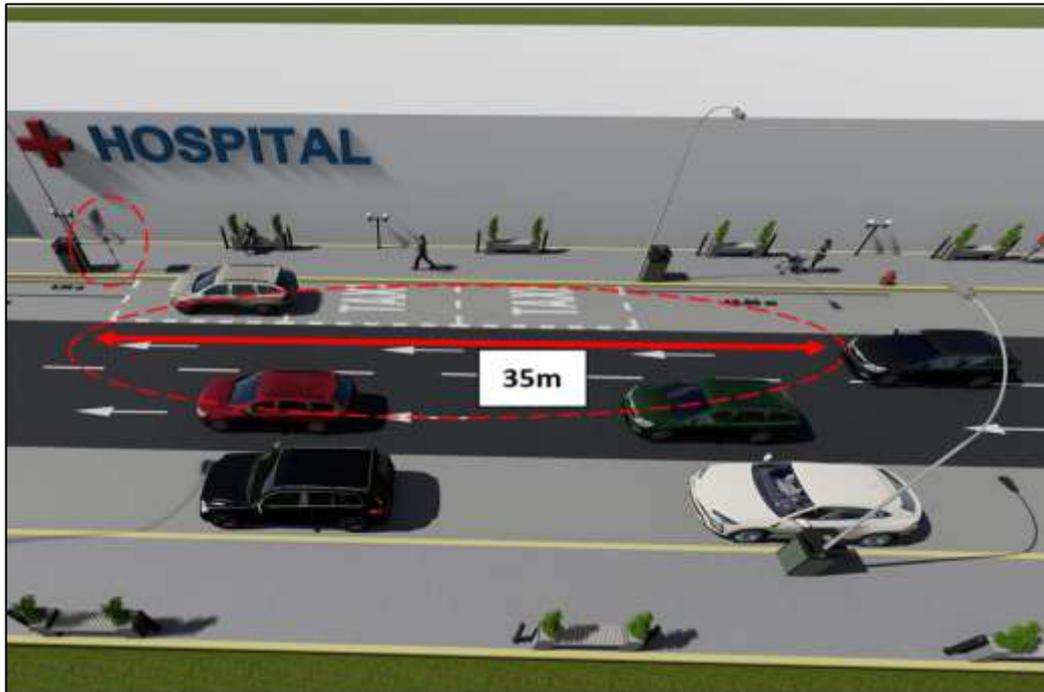
Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

Ilustración 10: Distancias longitudinales de la señal vertical a tomar en cuenta para determinar su ubicación.



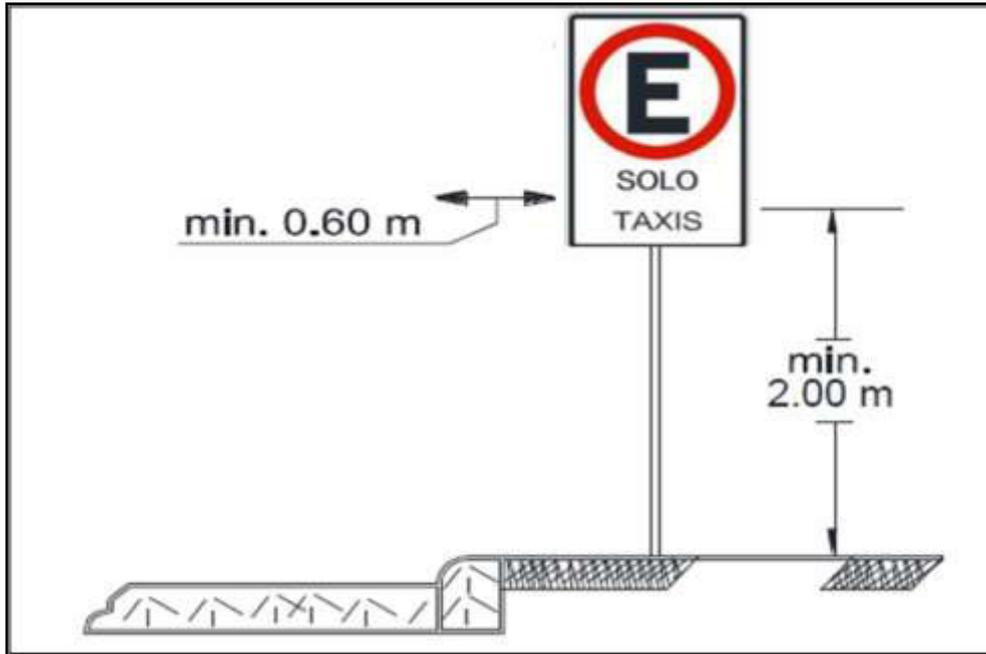
Fuente: Manual de dispositivo y control de tránsito automotor para calles y carreteras.

Ilustración 11: Distancias de visibilidad de la señal vertical



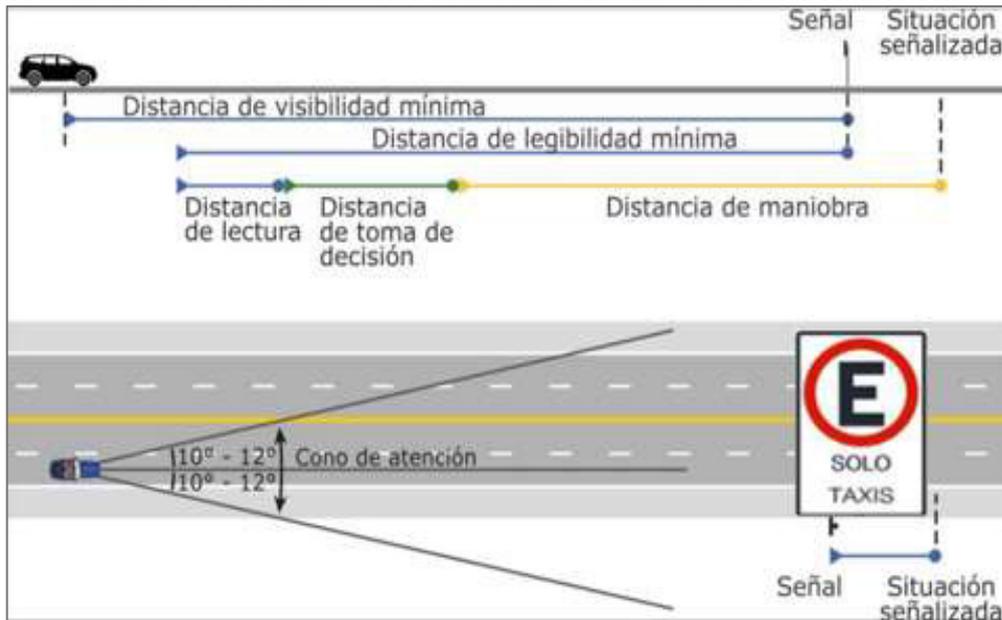
Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

Ilustración 12: Ubicación de señal vertical



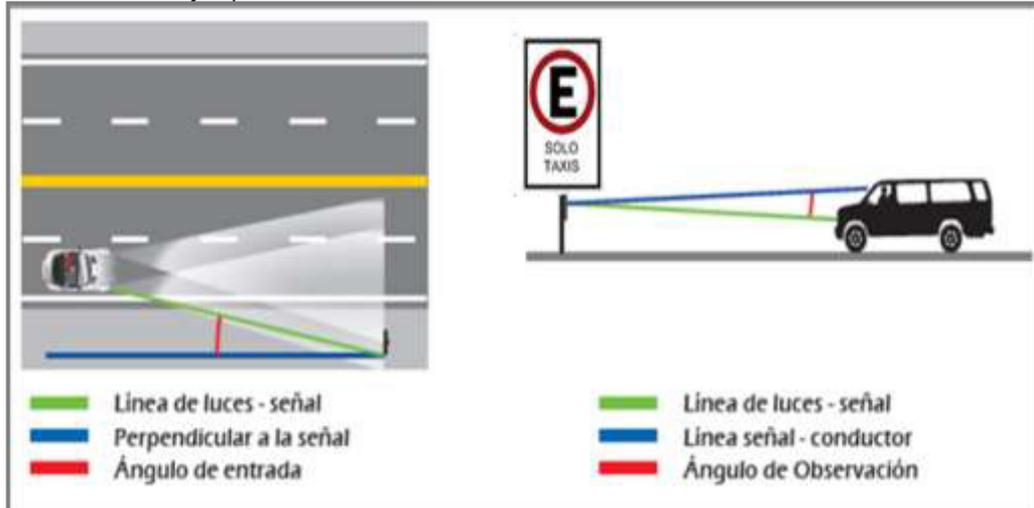
Fuente: Manual de dispositivo y control de tránsito automotor para calles y carreteras.

Ilustración 13: Cono de atención de la distancia de visibilidad mínima de la señal vertical



Fuente: Manual de dispositivo y control de tránsito automotor para calles y carreteras.

Ilustración 14: Ejemplo de la retroreflectividad



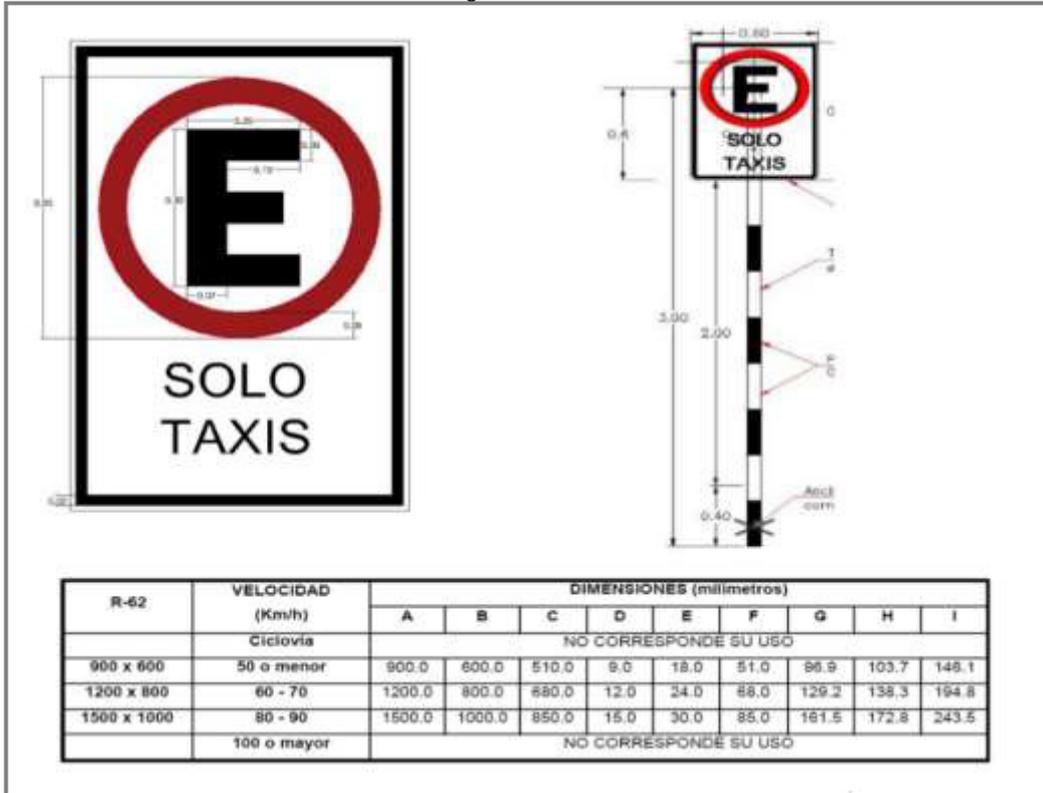
Fuente: Manual de dispositivo y control de tránsito automotor para calles y carreteras.

Ilustración 15: Dimensiones de la Señal vertical servicio de taxi -ATU



Fuente: Manual de Identidad Gráfica para el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao – SIT de la ATU.

Ilustración 16: Dimensiones de la señal reglamentaria R-62.



Fuente: Manual de dispositivo y control de tránsito automotor para calles y carreteras.

Ilustración 17: Color a emplear en los paneles



Fuente: Manual de Identidad Gráfica para el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao – SIT de la ATU.

Ilustración 18: Logotipo ATU



Fuente: Manual de Identidad Gráfica para el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Ilustración 19: Tipo de letra



Fuente: Manual de Identidad Gráfica para el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Ilustración 20: Símbolo de la Palabra TAXI



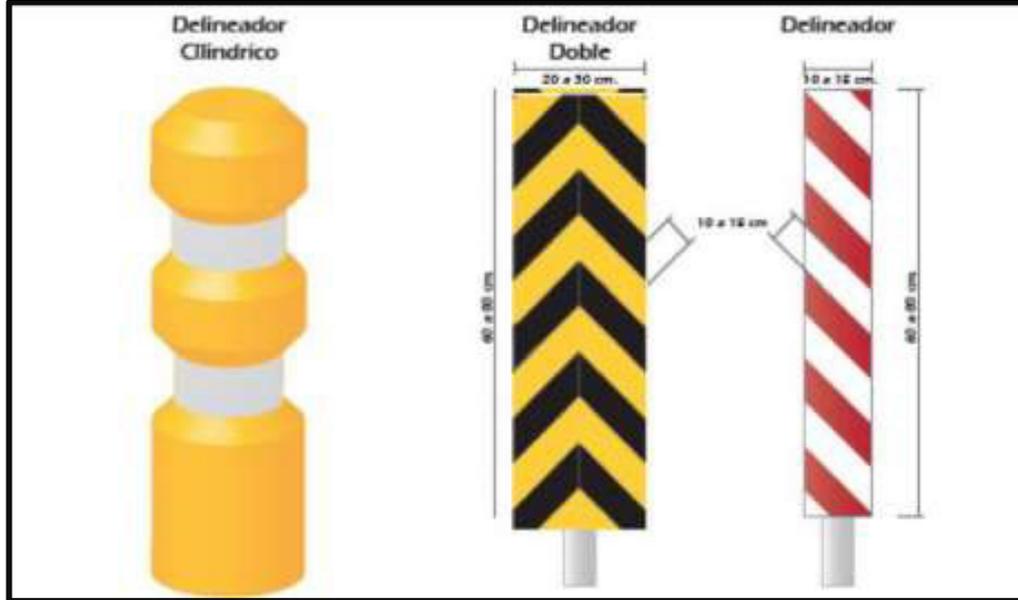
Fuente: Manual de Identidad Gráfica para el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Ilustración 21: Símbolo del servicio de taxi independiente



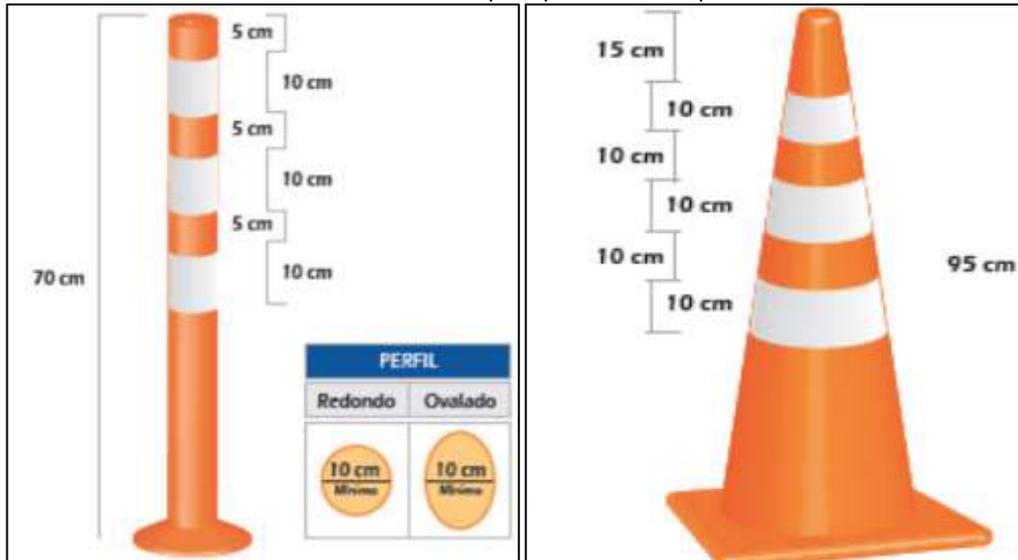
Fuente: Manual de Identidad Gráfica para el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Ilustración 22: Delineadores elevados para paraderos temporales.



Fuente: Manual de dispositivo y control del tránsito automotor para calles y carreteras

Ilustración 23: Otros delineadores elevados para paraderos temporales.



Fuente: Manual de dispositivo y control del tránsito automotor para calles y carreteras

ANEXO N°3: Esquema de los criterios de evaluación técnica para la habilitación, deshabilitación, ampliación y reducción de paraderos de taxi.

Ilustración 24: Criterios para la evaluación técnica de paraderos de taxi.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

ANEXO N°4: Esquema de los criterios de evaluación técnica para la habilitación de paraderos temporales de taxi.

Ilustración 25: Criterios para la evaluación técnica de paraderos temporales de taxi.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

Ilustración 26: Planos de Desarrollo de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.



Fuente: Subdirección de servicio de transporte especial y servicios complementarios.

ANEXO N°5: Formato de aforo vehicular



MTC
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

FORMATO DE CLASIFICACION VEHICULAR
ESTUDIO DE TRAFICO



OPP
FORMATO N° 1

TRAMO DE LA CARRETERA	ESTACION
SENTIDO: E ← S →	CODIGO DE LA ESTACION
UBICACION	DIA Y FECHA
DIA: 1	

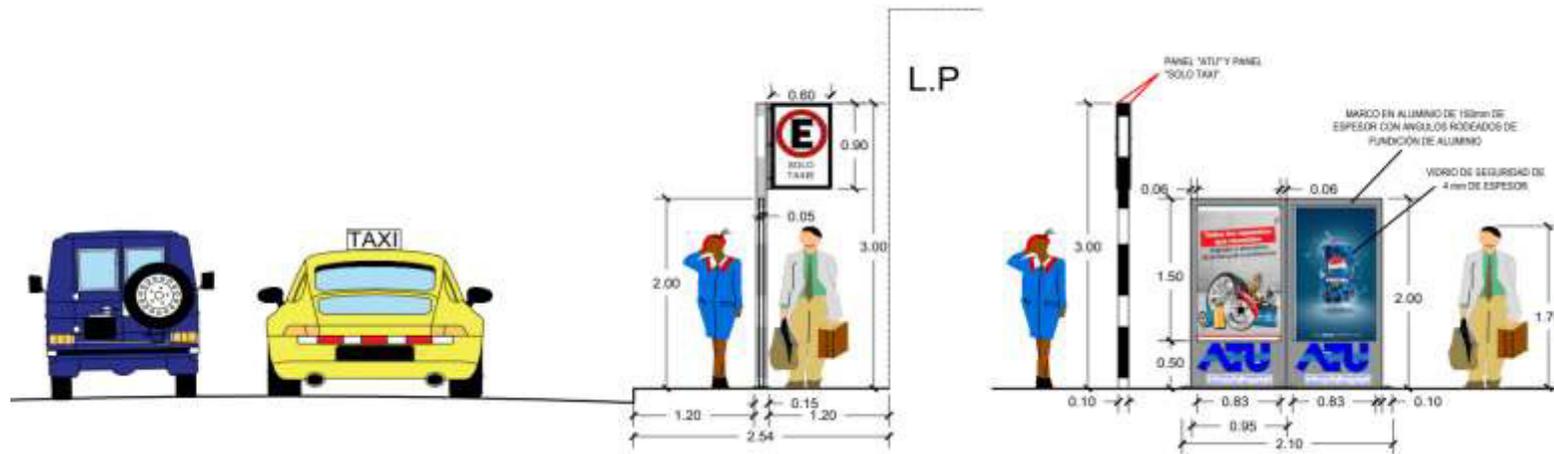
HORA	SENTIDO	AUTO	STATION WAGON	CAMIONETAS			MICRO	BUS		CAMION		SEMI TRAYLER			TRAYLER							
				PICK UP	PANEL	RURAL Combi		2 E	>=3 E	2 E	3 E	4 E	2S1/2S2	2S3	3S1/3S2	>= 3S3	2T2	2T3	3T2	>=3T3		
DIAGRA. VEH.																						
00-01	E S																					
01-02	E S																					
02-03	E S																					
03-04	E S																					
04-05	E S																					
05-06	E S																					
06-07	E S																					
07-08	E S																					
08-09	E S																					
09-10	E S																					
10-11	E S																					
11-12	E S																					
12-13	E S																					
13-14	E S																					
14-15	E S																					
15-16	E S																					
16-17	E S																					
17-18	E S																					
18-19	E S																					
19-20	E S																					
20-21	E S																					
21-22	E S																					
22-23	E S																					
23-24	E S																					
PARCIAL:		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ENCUESTADOR: _____ JEFE DE BRIGADA: _____ ING.RESPONS: _____ SUPERV.MTC: _____

Fuente: Guía simplificada del ministerio de economía y finanzas – MEF.

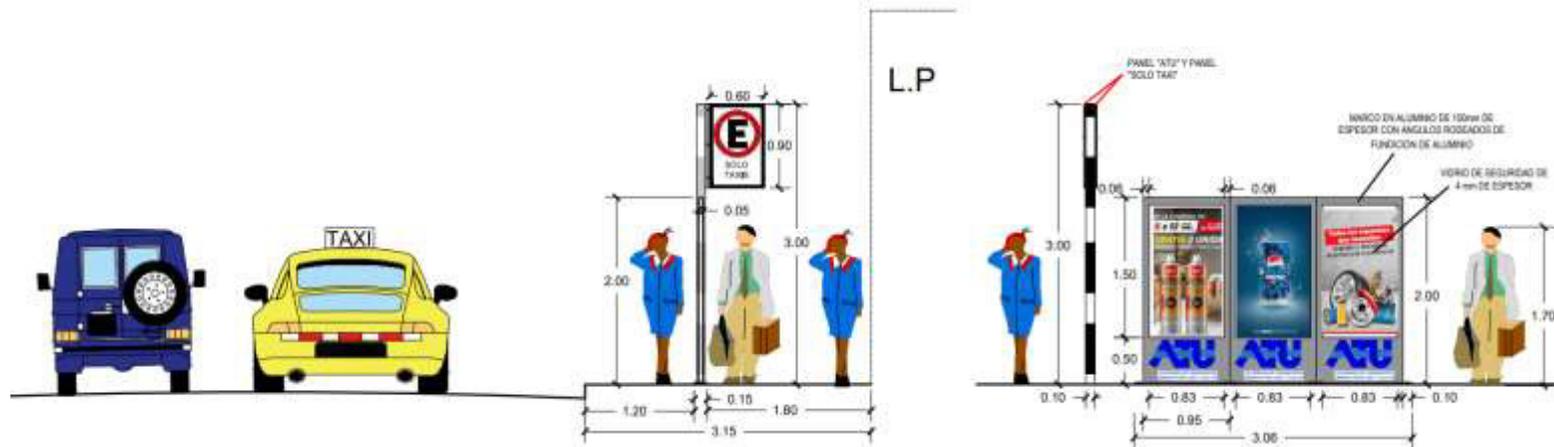
Directiva que regula la evaluación técnica para la habilitación, deshabilitación, ampliación o reducción de paraderos de vehículos que prestan el servicio público de transporte especial en la modalidad de taxi independiente en Lima y Callao.

Ilustración 29: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 2 Paneles de 2.00 m de alto.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

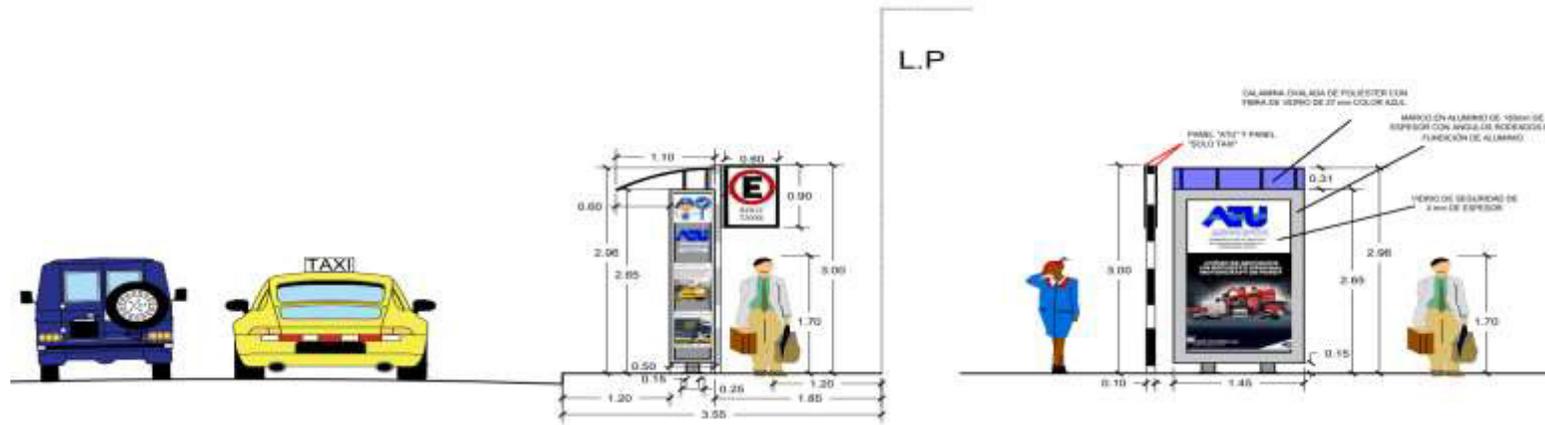
Ilustración 30: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 3 Paneles de 2.00 m de alto.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

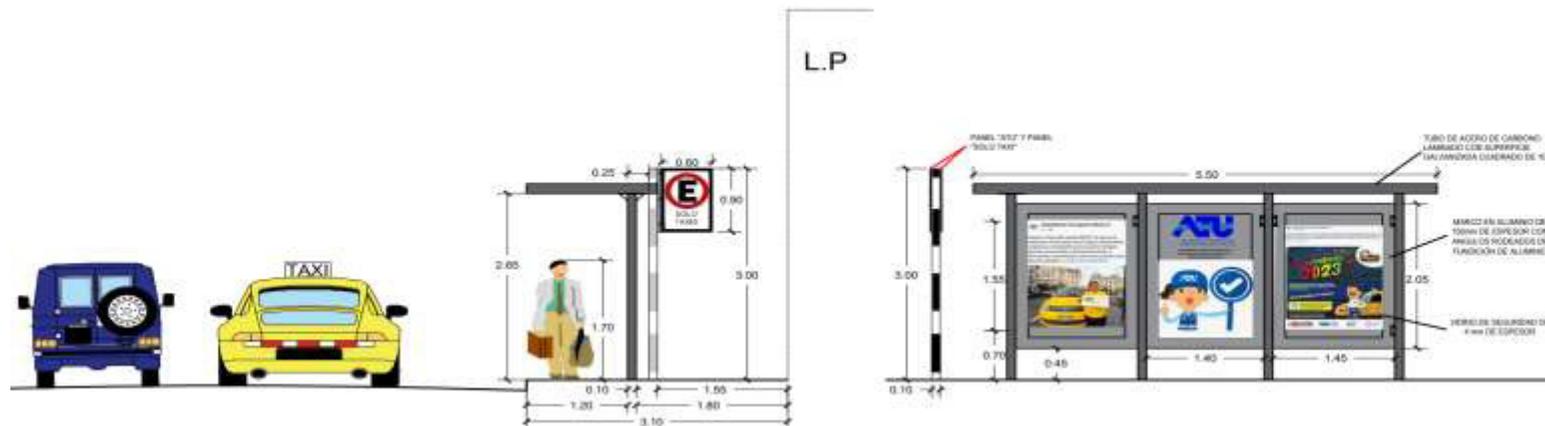
Directiva que regula la evaluación técnica para la habilitación, deshabilitación, ampliación o reducción de paraderos de vehículos que prestan el servicio público de transporte especial en la modalidad de taxi independiente en Lima y Callao.

Ilustración 31: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 1 Panel con techo de calamina ovalada de 2.96 m de alto.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

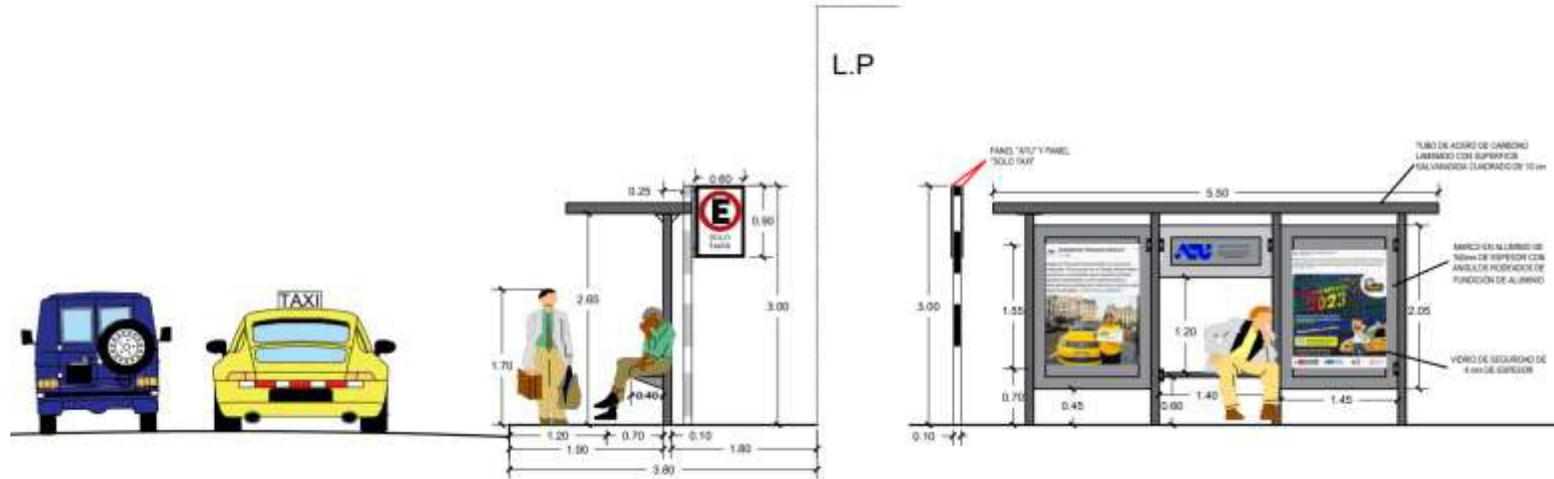
Ilustración 32: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 3 Paneles con techo de aluminio con 4.00 m de alto.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.

Directiva que regula la evaluación técnica para la habilitación, deshabilitación, ampliación o reducción de paraderos de vehículos que prestan el servicio público de transporte especial en la modalidad de taxi independiente en Lima y Callao.

Ilustración 33: Señalética Vertical + Módulo Publicitario de 3 Paneles con techo de aluminio y banca con 4.00 m de alto.



Fuente: Elaborado por la Subdirección de Servicio de Transporte Especial y Servicios Complementarios.