

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DEL PERÚ**

**Escuela de Posgrado**



Análisis de la efectividad del enfoque regulatorio del transporte turístico con ómnibus panorámicos en base a los resultados de la fiscalización administrativa

Tesis para obtener el grado académico de Maestra en Regulación de los Servicios Públicos que presenta:

***Giannina Guerra Sáez***

Asesor:

***Juan José Martínez Ortiz***


Lima, 2025

## Informe de Similitud

Yo, JUAN JOSÉ MARTÍNEZ ORTIZ, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor de la tesis/el trabajo de investigación titulado “Análisis de la efectividad del enfoque regulatorio del transporte turístico con ómnibus panorámicos en base a los resultados de la fiscalización administrativa” de la autora Giannina Guerra Sáez, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 20 %. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 30/10/2026.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lima, 3 de noviembre de 2025.

Apellidos y nombres del asesor: MARTINEZ ORTIZ, JUAN JOSÉ	
DNI: 09392230	
ORCID: 0000-0003-1832-5797	

## AGRADECIMIENTOS

*A mis padres, José Guerra y Socorro Sáez, por su amor  
y por inspirarme en mi camino profesional, con ejemplo e  
integridad.*

*A mi esposo, Elías, por su apoyo constante para cumplir  
mis metas.*

*A Katy, mi hermana de alma, por su apoyo incondicional.*



## RESUMEN

La presente investigación analiza la efectividad del enfoque regulatorio aplicado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) respecto del servicio público de transporte especial en la modalidad de turístico, efectuado con ómnibus panorámicos, durante el período 2022 al 2025. El estudio parte de la pregunta central: ¿si el enfoque de regulación del servicio público de transporte turístico con ómnibus panorámicos en Lima Metropolitana ha sido efectivo?, y ¿qué implicancias ha tenido en la formalización, seguridad y cumplimiento normativo?

La hipótesis sostiene que, si bien la ATU adoptó un enfoque regulatorio mixto basado en las estrategias del *enforcement*, priorizó mecanismos persuasivos, diseño de regulación que no ha sido efectivo, de acuerdo con el análisis de los resultados de las acciones de fiscalización ejecutadas por la ATU. Para probar la hipótesis, se analizó conceptos de la regulación, la problemática del mercado del transporte turístico, el marco normativo del sector transporte, específicamente del transporte especial, y la información proporcionada por la ATU respecto de las autorizaciones y habilitaciones otorgadas, las fiscalizaciones realizadas en el periodo del 2022 y 2025, así como los resultados obtenidos.

En esa línea, el aporte de la presente tesis es analizar la efectividad del diseño regulatorio y la estrategia de fiscalización administrativa implementada por la ATU, para determinar si se redujo la informalidad, la asimetría de la información y si se mejoró las condiciones operativas del servicio público de transporte turístico con ómnibus panorámico, a fin de brindar un servicio seguro y de calidad, en resguardo de la vida, salud e integridad física de los usuarios.

Palabras clave: Regulación – Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – fiscalización administrativa – transporte turístico – ómnibus panorámico

## ÍNDICE

RESUMEN.....	i
ÍNDICE .....	ii
ÍNDICE DE FIGURAS .....	iv
ÍNDICE DE TABLAS .....	v
ÍNDICE DE ABREVIATURAS .....	vi
Siglas y denominaciones.....	vi
Normas .....	vi
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I: DESCRIPCIÓN DEL MERCADO DEL TRANSPORTE TURÍSTICO CON ÓMNIBUS PANORÁMICO EN LIMA METROPOLITANA Y SUS FALLAS .....	4
1.1 Aspectos generales del transporte terrestre de personas.....	4
1.1.1 El Sistema Integrado de Transportes: desde su creación a la actualidad .....	9
1.1.2 Tipos de servicio de transporte .....	11
1.1.3 El servicio de transporte especial en la modalidad de transporte turístico .....	14
1.2 Fallas del mercado del servicio de transporte turístico con ómnibus panorámicos .....	16
1.2.1 Los stakeholders involucrados .....	16
1.2.2 Fallas del mercado de transporte turístico identificados .....	18
1.2.2.1 Externalidades negativas .....	19
1.2.2.2 Asimetría de la información .....	29
1.2.3 La Autoridad de Transporte Urbano - ATU .....	30
CAPÍTULO II: LA REGULACIÓN COMO RESPUESTA A LAS FALLAS DEL MERCADO DEL TRANSPORTE TURÍSTICO CON ÓMNIBUS PANORÁMICO.....	33
2.1 El <i>Enforcement</i> .....	34
2.1.1 Estrategias de <i>enforcement</i> .....	35
2.1.1.1 La estrategia disuasiva ( <i>deterrence strategy</i> ) .....	36
2.1.1.2 La estrategia persuasiva o de obediencia ( <i>compliance strategy</i> ) .....	37
2.1.1.3 La regulación responsiva .....	39
2.1.2 El <i>enforcement</i> en el derecho administrativo peruano .....	40
2.1.2.1 Principios vinculados al <i>enforcement</i> en el derecho administrativo peruano .....	42
2.1.2.2 La fiscalización administrativa .....	43
2.1.3 Regulación de la prestación del servicio de transporte turístico con ómnibus panorámicos en Lima Metropolitana y eventos históricos relacionados.....	45
2.1.3.1 Sistema de control y monitoreo.....	48
2.1.3.2 Curso de Actualización de conocimientos en normativa de transporte y tránsito terrestre .....	49
2.1.3.3 Condiciones de acceso y permanencia para prestar el servicio público de transporte turístico.....	50

2.1.3.4	Obligaciones de los operadores de ómnibus panorámicos .....	51
2.1.3.5	Derechos de los usuarios .....	52
2.1.3.6	Infraestructura complementaria de transporte .....	52
CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE LA EFECTIVIDAD DE LA REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TURÍSTICO CON ÓMNIBUS PANORÁMICOS A PARTIR DE LA FISCALIZACIÓN ADMINISTRATIVA .....		54
3.1	Aplicación de estrategias del <i>enforcement</i> y regulación responsiva en el transporte turístico con ómnibus panorámicos .....	54
3.1.1	Estrategias del <i>enforcement</i> aplicadas .....	55
3.1.1.1	Capacitaciones como medida educativa .....	55
3.1.1.2	Fiscalizaciones orientativas .....	58
3.1.1.3	Estrategia disuasiva .....	64
3.1.2	Análisis de la efectividad del enfoque regulatorio a partir de los resultados de la fiscalización administrativa realizada al servicio de transporte turístico prestado con ómnibus panorámicos entre el periodo 2022 y 2024 .....	65
3.1.2.1	Autorización para efectuar el transporte turístico con ómnibus panorámico .....	67
3.1.2.2	Acciones de fiscalización administrativa de la ATU .....	70
3.1.2.3	Procedimientos administrativos sancionadores .....	78
3.1.2.4	Autorizaciones otorgadas sin verificación previa de condiciones técnicas .....	81
3.1.2.5	Deshabilitación del conductor .....	89
CONCLUSIONES .....		91
RECOMENDACIONES .....		95
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....		98
REFERENCIAS NORMATIVAS .....		102
ANEXOS .....		106

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Modalidades de transporte terrestre .....	12
Figura 2: Modalidades de transporte turístico .....	15
Figura 3: Composición del parque vehicular de transporte turístico .....	23
Figura 4: Ranking de tráfico terrestre urbano .....	24
Figura 5: Ratio de siniestrabilidad por años .....	26
Figura 6: Accidentes de tránsito de transporte turístico .....	26
Figura 7: Vehículos involucrados en siniestros de tránsito .....	27
Figura 8: Siniestros por uso y clase de vehículo .....	28
Figura 9: Distribución porcentual de capacitaciones por tema: 2022 al 2024 .....	58
Figura 10: Normativa emitida y plazos de adecuación.....	62
Figura 11: Infracciones por incumplir Ordenanza N° 104 del 2022 al 2023.....	74
Figura 12: Fiscalizaciones con el Reglamento de Transporte Especial del 2023 al 2024 ...	75
Figura 13: Evolución del índice de informalidad entre los años 2022 y 2024 .....	77



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Reglamentos nacionales del sector transporte .....	6
Tabla 2: Modalidades de transporte de personas .....	13
Tabla 3: Estrategias de <i>enforcement</i> regulatorio, descripción doctrinaria y autores referenciales .....	37
Tabla 4: Paraderos habilitados para ómnibus panorámicos .....	54
Tabla 5: Capacitaciones realizadas por la Dirección de Gestión Comercial de la ATU ....	57
Tabla 6: Fiscalizaciones orientativas realizadas .....	63
Tabla 7: Buses panorámicos habilitados al mes de julio de 2021 .....	67
Tabla 8: Ómnibus panorámicos habilitados al 2025 .....	69
Tabla 9: Fiscalizaciones administrativas realizadas por la ATU .....	72
Tabla 10: Ordenanza N° 104 – Fiscalizaciones realizadas los años 2022 y 2023 .....	73
Tabla 11: Reglamento de Transporte Especial – Fiscalizaciones realizadas en los años 2023 y 2024 .....	74
Tabla 12: Infracciones que evidencian la informalidad .....	77
Tabla 13: Estado del resultado de las acciones de fiscalización .....	78
Tabla 14: Vehículos turísticos sancionados .....	79
Tabla 15: Placas de vehículos con resolución de conclusión por pago en modalidad de turismo por año infracción .....	79
Tabla 16: Vehículos turísticos internados en depósito .....	80
Tabla 17: Nulidades de oficio declaradas por la DO de la ATU .....	82
Tabla 18: Verificación técnica de la ATU a ómnibus panorámicos .....	85

## ÍNDICE DE ABREVIATURAS

### Siglas y denominaciones

- ATU - Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
- CANATUR - Cámara Nacional de Turismo del Perú
- CITV - Certificado de Inspección Técnica Vehicular
- DIR - Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo de la Autoridad de Transporte Urbano
- DFS - Dirección de Fiscalización y Sanción de la ATU
- DO – Dirección de Operaciones del MTC
- INDECOPI - Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
- MML - Municipalidad Metropolitana de Lima
- MTC - Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- OCDE - Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
- OSITRAN - Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
- PNP - Policía Nacional del Perú
- PNTU - Política Nacional de Transporte Urbano
- PROTRANSPORTE - Instituto Metropolitano Protransporte de Lima
- SBS - Superintendencia de Banca y Seguros
- SCM – Sistema de control y monitoreo
- SIT - Sistema Integrado de Transporte
- SOAT - Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Certificado Contra Accidentes de Tránsito
- SSTE - Subdirección de Servicios de Transporte Especial y de Servicios Complementarios de la ATU
- TUC - Tarjeta Única de Circulación

### Normas

- LGTT - Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre
- RNAT - Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte
- TUO de la Ley N° 27444 - Decreto Supremo N° 004-2019- JUS, Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General
- TUPA de la ATU - Decreto Supremo N° 008-2023-MTC, Texto Único de Procedimientos Administrativos de la ATU.

## INTRODUCCIÓN

En el contexto urbano de Lima Metropolitana, el servicio de transporte turístico con ómnibus panorámicos ha experimentado un crecimiento acelerado, en un entorno marcado por altos niveles de informalidad, precariedad en la habilitación vehicular, y una débil supervisión institucional. Si bien se trata de un servicio de transporte especial que requiere autorización, la proliferación de operadores informales, la falta de condiciones mínimas de seguridad técnica y operativa, y la presencia de vehículos modificados no autorizados, han puesto en evidencia las limitaciones del Estado para ejercer una fiscalización efectiva y garantizar la protección de los usuarios y la integridad del servicio.

Frente a esta situación, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) aprobó el Reglamento de Transporte Especial en el año 2023, con la finalidad de ordenar la prestación del servicio, establecer requisitos técnicos y operativos, y dotarse de herramientas sancionadoras para controlar su cumplimiento. No obstante, persisten interrogantes clave sobre el diseño de la regulación aplicada y las acciones de fiscalización adoptadas por la ATU con relación a su enfoque de regulación y a su capacidad real para inducir al cumplimiento normativo voluntario por parte de los operadores del servicio turístico con ómnibus panorámico.

En ese contexto, en esta investigación se plantea responder la siguiente pregunta principal: ¿En qué medida ha sido efectivo el enfoque de regulación aplicado por la ATU al servicio público de transporte turístico con ómnibus panorámicos en Lima Metropolitana?. A partir de ello, se desarrollan las siguientes preguntas secundarias: ¿qué implicancias ha tenido dicho enfoque en la formalización y seguridad del servicio?, ¿se ha logrado el cumplimiento normativo voluntario por parte de los operadores de buses panorámicos?, y si ¿resulta necesario fortalecer las acciones de fiscalización ejecutadas por la ATU mediante la adopción de estrategias disuasivas del *enforcement*?

Al respecto, como hipótesis se sostiene que, entre las diversas estrategias del *enforcement* aplicables, la ATU optó por un enfoque mixto en el periodo comprendido entre el 2022 y 2024, combinando estrategias persuasivas, disuasivas y de regulación responsiva. Este enfoque se materializó en capacitaciones y fiscalizaciones orientativas -con carácter educativo- para persuadir a los operadores de ómnibus panorámicos hasta escalar a la imposición de multas consecutivas de un procedimiento administrativo sancionador. Sin embargo, el análisis de los resultados de las acciones de fiscalización

ejecutadas por la ATU evidencia que la efectividad del enfoque aplicado no ha sido efectiva, ya que persisten externalidades negativas que afectan la calidad del servicio como la informalidad y la inseguridad. Asimismo, prevalece la asimetría de la información, en la medida que los usuarios carecen de mecanismos confiables y accesibles para identificar si un ómnibus panorámico cumple con las condiciones técnicas y de seguridad exigidas por la normativa. Esta situación muestra la necesidad de replantear el diseño regulatorio priorizando el ejercicio de la potestad sancionadora mediante estrategias disuasivas adaptadas a las características del comportamiento del agente regulado y las consecuencias de su conducta.

En ese sentido, el objetivo general de la presente investigación ha sido evaluar la efectividad del enfoque regulatorio aplicado por la ATU para determinar si se logró incentivar la formalización y el cumplimiento normativo voluntario, a fin de garantizar un servicio seguro en resguardo de la salud e integridad física de los usuarios. Para abordar ello, como objetivos específicos tenemos: i) el análisis del marco normativo que rige al transporte especial, en particular de los ómnibus panorámicos, desde su origen a la actualidad, ii) identificar las fallas del mercado y sus externalidades, iii) desarrollar las estrategias del *enforcement*, iv) evaluar las acciones de fiscalización implementadas por la ATU al transporte turístico, y su correspondencia con las estrategias de *enforcement*; y, v) evaluar las acciones de fiscalización y los resultados de los procedimientos administrativos sancionadores ejecutados por la ATU, entre el periodo 2022 al 2024.

En esa línea, se aplicó una metodología de tipo cualitativo, basada en el enfoque jurídico – analítico que aborda el marco normativo del sector transporte, la revisión de bibliografía sobre doctrina de la regulación y la recopilación de data e información proporcionada por la ATU en atención al acceso a la información pública solicitado, sobre las autorizaciones y habilitaciones otorgadas, las fiscalizaciones realizadas entre los años 2022 y 2024 y los resultados obtenidos; información que ha sido sistematizada en tablas y gráficos que han permitido analizar las acciones implementadas por la ATU respecto de la problemática identificada en el transporte turístico con ómnibus panorámicos.

Asimismo, es pertinente mencionar que, tras la revisión de los repositorios académicos, no se han identificado investigaciones previas que aborden el análisis del transporte especial en la modalidad de turístico, brindado mediante ómnibus panorámicos en Lima Metropolitana, desde la perspectiva del *enforcement* y la

evaluación de su efectividad, a partir de los resultados de la fiscalización ejecutada por la ATU en el periodo 2022 – 2024.

La presente investigación se estructura en tres capítulos. El primer capítulo presenta el marco conceptual del sistema integrado de transporte, así como del servicio de transporte turístico, se identifica las funciones de las entidades públicas intervinientes y se describe cómo es el mercado y sus fallas, a partir de la problemática identificada que conllevó al Estado a la creación de la ATU.

El segundo capítulo desarrolla el marco teórico sobre los modelos de *enforcement*, la regulación responsiva, y la transición de la modificación normativa para el servicio público de transporte especial que incluyó un modelo mixto con la publicación de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE, a partir de la creación de la ATU; ello, con el objeto de incentivar el cumplimiento voluntario normativo y la formalización del servicio.

En el tercer capítulo se explica los mecanismos que ejecutó la ATU en el periodo del 2022 y 2025 bajo un enfoque mixto de regulación, y se analiza su efectividad a partir de la evaluación de los resultados de la fiscalización administrativa realizada por la ATU. Esto con la finalidad de conocer si persiste la problemática descrita en el primer capítulo, vinculada a la informalidad, asimetría de la información e inseguridad, así como para identificar falencias y desafíos regulatorios.

Finalmente, se presentan las conclusiones y plantean recomendaciones con el objetivo de orientar la acción de las autoridades hacia un modelo de regulación y fiscalización más efectivo que coadyuve en el logro de los objetivos de control regulatorio: promover el cumplimiento normativo voluntario alineado con los objetivos de un transporte seguro.

# **CAPÍTULO I: DESCRIPCIÓN DEL MERCADO DEL TRANSPORTE TURÍSTICO CON ÓMNIBUS PANORÁMICO EN LIMA METROPOLITANA Y SUS FALLAS**

## **1.1 Aspectos generales del transporte terrestre de personas**

El transporte se define como *“el movimiento de personas y mercancías a lo largo del espacio físico mediante tres modos principales: terrestre, aéreo o marítimo. Consecuentemente, la industria del transporte está formada por todas las empresas que se dedican a esta actividad”* (De Rus, Campos y Nombela, 2003, p. 20). Asimismo, en la industria del transporte se presentan básicamente dos tipos de actividades muy diferenciadas: la gestión de infraestructuras (construcción y operación de infraestructuras: puertos, aeropuertos, carreteras, etc.) y, por otro lado, los servicios de transporte que utilizan esas infraestructuras (navieras, líneas aéreas, empresas de autobuses, etc.), de manera que la relevancia del transporte en la economía, se explica por la dependencia que tiene la sociedad actual de la movilidad de personas, materias primas, productos intermedios y finales.

Respecto del primer tipo, gestión de infraestructuras, se cuenta con un organismo regulador denominado Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), que tiene facultades para emitir normas, fiscalizar y sancionar a las empresas que proveen los servicios, así como para atender reclamos de usuarios; mientras que, en el segundo tipo, la competencia en el mercado, la oferta y demanda son las que determinan los precios.

En ese sentido, la infraestructura de transporte es un factor esencial de la producción del servicio de transporte, la cual considera como otros factores productivos principales: trabajo, energía, equipos y el tiempo. Es importante precisar que el transporte no se demanda como actividad final, sino como medio para satisfacer otra necesidad; por ello, su utilidad está relacionada al nivel de eficiencia que ofrezca (calidad, seguridad y tiempo). En esa línea, la utilidad de las infraestructuras de transporte está relacionada a la trayectoria eficiente, articulación a la red, características adecuadas de diseño y seguridad necesaria.

Al respecto, el 7 de octubre de 1999 se publicó la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTT), para establecer lineamientos organizacionales, económicos y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre en el territorio de la República peruana, con el objetivo de satisfacer las necesidades de los

usuarios, resguardando sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección ambiental y la ciudadanía en conjunto<sup>1</sup>. Cabe agregar que este objetivo se enmarca en el derecho a la libertad de empresa contemplado en el artículo 58 de la Constitución Política del Perú, basado en una economía social de mercado; de manera que el Estado promueve la competencia y libertad de empresa, empero garantizando la protección de los consumidores o usuarios de los servicios de transporte.

En esa línea, de acuerdo con lo señalado por Mayorga (2019) la LGTT tiene fundamentos económicos y sociales, *“Desde el punto de vista económico, la regulación vigente tiene como base la eficiencia, por ello busca corregir fallas del mercado, (...). Mientras tanto, desde el lado social se protege el interés de los consumidores y usuarios (...).”* (p. 32).

De otro lado, en la referida Ley, se estableció la distribución de competencias para el transporte terrestre, constituyendo una facultad de la Policía Nacional del Perú fiscalizar la observancia de la normativa de tránsito, así como brindar fuerza pública a las autoridades; y, del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, INDECOPI) velar por la idoneidad de los servicios de transporte y la transparencia de la información que se brinde a los consumidores. Las competencias de ambos son transversales a los tres siguientes ámbitos:

- Ámbito Nacional: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ámbito Regional: Gobierno Regional
- Ámbito Provincial: Municipalidad Provincial

Asimismo, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) ejerce la función de ente rector en el ámbito de transporte terrestre y tránsito, por lo que le corresponde emitir los reglamentos nacionales previstos en la LGTT, así como toda norma complementaria que resulte necesaria para el adecuado desarrollo del sistema de transporte.

---

<sup>1</sup> Artículos 1 y 3 de la Ley N° 27181, Ley General del Transporte, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 7 de octubre de 1999.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H786969>

En el marco de sus competencias, así como para la implementación de la mencionada Ley, el MTC emitió los siguientes reglamentos nacionales que componen el marco normativo general para el sector transporte y de tránsito terrestre:

**Tabla 1: Reglamentos nacionales del sector transporte**

<b>Norma</b>	<b>Denominación</b>
Decreto Supremo N° 049-2000-MTC <sup>2</sup>	Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito
Decreto Supremo N° 033-2001-MTC <sup>3</sup>	Reglamento Nacional de Tránsito
Decreto Supremo N° 058-2003-MTC <sup>4</sup>	Reglamento Nacional de Vehículos
Decreto Supremo N° 017-2007-MTC <sup>5</sup>	Reglamento de Jerarquización Vial
Decreto Supremo N° 017-2008-MTC <sup>6</sup>	Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje
Decreto Supremo N° 034-2008-MTC <sup>7</sup>	Reglamento Nacional de la Gestión de la Infraestructura Vial
Decreto Supremo N° 017-2009-MTC <sup>8</sup>	Reglamento Nacional de Administración del Transporte

*Fuente: Elaboración propia a partir de Reglamentos nacionales del sector transporte*

- <sup>2</sup> Decreto Supremo N° 049-2000-MTC, que aprobó el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 11 de octubre del 2000.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H796029>
- <sup>3</sup> Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, que aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 24 de julio del 2001, y que, posteriormente, fue modificado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el cual aprobó el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 22 de abril del 2009.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H985332>
- <sup>4</sup> Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, que aprobó el Reglamento Nacional de Vehículos, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 12 de octubre de 2003.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H852428>
- <sup>5</sup> Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, que aprobó el Reglamento de Jerarquización Vial, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo del 2007. Actualmente derogado por la Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Supremo N° 015-2024-MTC, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 14 de setiembre de 2024.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H943457>
- <sup>6</sup> Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, que aprobó el Reglamento de Placa Única de Rodaje, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 19 de abril del 2008.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H963631>
- <sup>7</sup> Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, que aprobó el Reglamento de Placa Única de Rodaje, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 25 de octubre del 2008.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H974914>
- <sup>8</sup> Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 22 de abril del 2009.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H985333>

Es pertinente mencionar que, a través de esta LGTT, no se reconoció de forma expresa al transporte de personas como servicio público, que conciba la titularidad estatal. No obstante, en la medida de que los Gobiernos Locales o Provinciales cuentan con facultades para emitir normas o reglamentos respecto de su organización y administración, además de contar con competencias para otorgar concesiones o regular ciertos servicios de transporte público, de acuerdo al artículo 195 de la Constitución Política del Perú, se puede concluir que sí había un régimen jurídico particular que involucra al interés público.

Es recién el 28 de diciembre del 2018 que con la promulgación de la Ley N° 30900<sup>9</sup>, Ley que crea la ATU, a través de la Primera Disposición Complementaria Final, se declaró al servicio de transporte terrestre de personas como servicio público; y, en esa línea, se modificó la definición del servicio de transporte de personas establecido en el artículo 2 de la LGTT, a través de la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto de Urgencia N° 019-2020<sup>10</sup>, señalándolo como un servicio público.

De otro lado, como parte de los reglamentos nacionales emitidos por el MTC, contamos con el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC que aprobó el Reglamento Nacional de Vehículos que establece requisitos técnicos y legales que deben acatar los vehículos que se registren, operen y que se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre; así como al Decreto Supremo N° 017-2008-MTC que aprobó el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje con la finalidad de que se identifique a los vehículos que circulen por las vías públicas terrestres, y estableciendo procedimientos para la obtención de dicha placa.

---

<sup>9</sup> Ley N° 30900, crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), publicado en el Diario Oficial El Peruano el 28 de diciembre del 2018.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1224445>

<sup>10</sup> Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 24 de enero de 2020.  
*“Primera Disposición Complementaria Modificatoria: Modificación de los artículos 2, 5, los numerales 26.1 y 26.2, del artículo 26 y el primer párrafo de la Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (...)*  
*e) Servicio de Transporte de Personas: Servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente, haciendo uso del Sistema Nacional del Transporte Terrestre, terminales terrestres, estaciones de ruta u otro tipo de infraestructura complementaria que se considere necesaria para la adecuada prestación del servicio. (...)*  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1253583>

Así también, mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC<sup>11</sup> se aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (en adelante, RNAT) que tiene por objetivo normar el servicio de transporte de mercancías, transporte terrestre (especial y regular) acorde a los lineamientos de la LGTT, respecto de los requisitos técnicos, operativos, de infraestructura, seguridad, accesos y calidad para el servicio de transporte, a lo cual el referido Reglamento lo definió como “condiciones de acceso y permanencia”.

Asimismo, establece requisitos para otorgar habilitaciones a los operadores, vehículos e infraestructura complementaria y mecanismos para que los operadores del servicio de transporte terrestre se adecúen al RNAT.

En ese sentido, según el nivel de cumplimiento de las “condiciones de acceso y permanencia” se determinará que los operadores cuenten y/o mantengan la autorización para brindar el servicio de transporte terrestre, de lo contrario podrían ser objeto de una inhabilitación o pérdida de autorizaciones administrativas reguladas en el RNAT.

La finalidad del RNAT versa en mejorar las condiciones de seguridad y calidad del servicio de transporte terrestre, fomentar una competencia sana entre empresas formales, emitir un reglamento que brinde predictibilidad y transparencia a los agentes económicos y usuarios; y que, a su vez, regule la fiscalización y la implementación de medidas administrativas y sanciones que incentiven la formalización de las empresas.

De lo antes expuesto, se desprende que solo el MTC -como ente rector- tiene competencia para regular las condiciones y requisitos para la prestación del servicio público de transporte turístico.

---

<sup>11</sup> Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 22 de abril del 2009.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H985333>

### 1.1.1 El Sistema Integrado de Transportes: desde su creación a la actualidad

De acuerdo con lo estipulado en la LGTT<sup>12</sup>, las municipalidades provinciales están facultadas para emitir normas de forma complementaria a los reglamentos nacionales emitidos por el MTC, destinadas a regular el transporte terrestre de personas dentro de su jurisdicción y acorde a sus competencias.

En esa línea, el Sistema Integrado de Transportes (en adelante, SIT) fue creado a través de la Ordenanza N° 1613<sup>13</sup> de la Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante, MML) y constituye el sistema de transporte público de personas a nivel provincial, que versa en una integración de aspectos físicos, tarifarios, de pago y operacionales, ya que el objetivo es desarrollar infraestructura para transbordos seguros, coordinados y rápidos, que operen a través de interconexiones, con modalidades de pago y tarifas aprobadas por la MML.

Cabe precisar que la MML es la autoridad encargada de brindar atención e información a los usuarios; sin embargo, el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (PROTRANSPORTE) es el responsable de la administración y control del Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad y de los Corredores complementarios; mientras que la Gerencia de Transporte Urbano es responsable de la implementación, administración y control de los demás componentes del SIT, como de los servicios de transporte regular de personas, así como de los otros servicios de transporte, de los cuales puede desprenderse el transporte especial de personas.

Es pertinente mencionar que la prestación del servicio de transporte en cualquiera de los componentes del SIT, está condicionada el otorgamiento de concesiones o autorizaciones. Asimismo, se caracterizan por contar con una integración física y operacional, es decir que implementa una infraestructura de transbordos que sean seguros, rápidos, coordinados e informados, donde se emplee una tarifa y un medio de pago o pasaje a cargo de los usuarios.

---

<sup>12</sup> Numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley N° 27181, Ley General del Transporte, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 7 de octubre de 1999.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H786969>

<sup>13</sup> Ordenanza N° 1613, que crea el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 27 de junio de 2012.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H556632>

Posteriormente, con la aprobación de la Ley N° 30900 de fecha 27 de diciembre del 2018, Ley que crea la ATU, se definió al SIT como una red de transporte público que conecte diferentes tipos de transporte de forma eficiente, permitiendo a los usuarios transbordar con facilidad y pagando una tarifa única o un sistema de tarifas integrado. De esta manera, se ha mantenido la integración física, operacional y tarifaria del SIT, tal como inicialmente había sido regulado en la Ordenanza N° 1613 de la MML, los cuales fueron desarrollados en el artículo 15 del Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, que aprobó el Reglamento de la Ley N° 30900<sup>14</sup>:

- Integración física: radica en desarrollar infraestructura especializada para que los transbordos se realicen de forma segura y con una validación de pasajes que permitan el seguimiento de los viajes.
- Integración operacional: es la interconexión entre las modalidades de transporte del SIT en un mismo entorno físico para uso de los usuarios.
- Integración tarifaria: adopción de un esquema de pagos de servicios, según la normativa aplicable al SIT, y en función a fórmulas aprobadas por la ATU sobre la base de criterios de equidad, proporcionalidad y racionalidad.
- Integración de medios de pago: se utiliza el pago en efectivo, medios magnéticos u otros.

Asimismo, el SIT pasó de ser gestionado de la MML y PROTRANSPORTE a ser gestionado por la ATU en base al proceso de transferencia y de fusión por absorción, respectivamente, autoridad que fue facultada para organizar, implementar y gestionar el SIT, en base a la política que apruebe el MTC como ente rector, pues el principal objetivo fue mejorar la movilidad urbana, reducir el tiempo de viaje, disminuir la congestión vial y promover la sostenibilidad en Lima y Callao.

La Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo (en adelante, DIR) de la ATU es el órgano de línea responsable de regular, de la interoperabilidad y funcionamiento del SIT, así como de la supervisión de la implementación de sistemas tecnológicos para la gestión del SIT.

---

<sup>14</sup> Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte urbano para Lima y Callao, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 08 de marzo del 2019.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1230384>

## 1.1.2 Tipos de servicio de transporte

En nuestro país el Sistema de Transporte comprende distintos modos: terrestre aéreo o acuático. Dentro de estas modalidades de servicios de transporte, el transporte terrestre se concibe como el desplazamiento de personas y mercancías en vías terrestres, y se subdivide en transporte público, privado e internacional.

El transporte denominado público comprende el servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto, los cuales son realizados por un transportista autorizado, para alguno de dichos fines, a cambio de una retribución económica; y se subdivide en regular y especial.

En esa línea, se entiende por transporte regular de personas al servicio brindado con las siguientes características: continuidad, regularidad, uniformidad, generalidad y obligatoriedad para atender las demandas de la población, a través de vehículos que cumplan las disposiciones establecidas en los reglamentos aprobados por el MTC.

Asimismo, esta división del transporte se presta mediante dos modalidades, el servicio estándar y el diferenciado. El primero es un servicio de transporte que se realiza desde un punto de origen hacia un destino pasando por escalas, paraderos y rutas autorizadas. Mientras que el servicio diferenciado se puede prestar desde el origen al destino con o sin escalas, con la salvedad de que se presta en vehículos con condiciones de comodidad y más servicios tales como: servicios higiénicos, calefacción, aire acondicionado, entre otros.

Respecto a los servicios de transporte especial, su antecedente se circunscribe a la definición establecida en el artículo 27 de la Ordenanza N° 131 de la MML<sup>15</sup>, en la cual se indica que el servicio público de transporte especial de pasajeros es aquel que no está sujeto a rutas, horarios o frecuencias, y se presta previa autorización de la MML<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Ordenanza N° 131, Ordenanza Marco del Transporte Terrestre en la provincia de Lima, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 25 de noviembre de 1997.  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H487081>

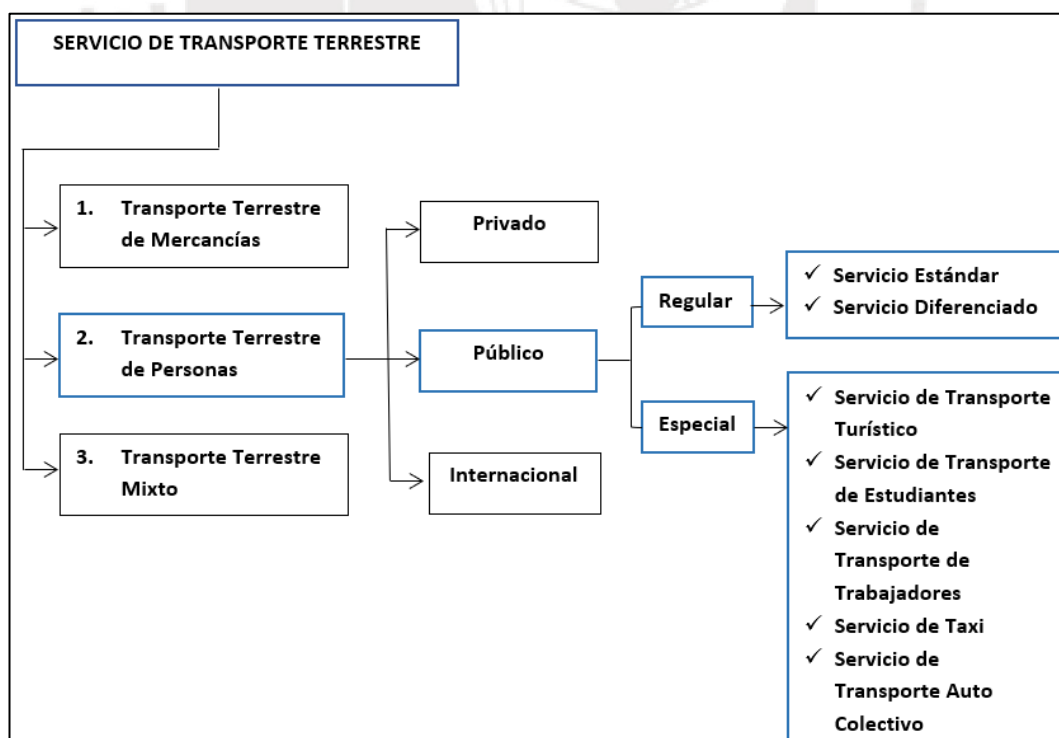
<sup>16</sup> Artículos 35 y 36 de la Ordenanza N° 131, Ordenanza Marco del Transporte Terrestre en la provincia de Lima.

Posteriormente, con la entrada en vigor del RNAT en el año 2009, se dispuso que el transporte especial se caracteriza por ser prestado con las siguientes características: obligatoriedad, sin continuidad, uniformidad, generalidad y con regularidad, para lo cual los operadores de los vehículos deben contar con autorización para brindar el servicio, el cual es realizado en los siguientes ámbitos y modalidades:

- **Ámbito nacional:** a través de las modalidades turístico, estudiantes y personal.
- **Ámbito regional:** a través de las modalidades turístico, estudiantes, personal y auto colectivo.
- **Ámbito provincial:** a través de las modalidades turístico, estudiantes personal y taxi.

A continuación, se muestra las modalidades de transporte terrestre antes descritas:

**Figura 1: Modalidades de transporte terrestre**



*Nota: Elaboración propia a partir del RNAT, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.*

Luego de aproximadamente diez años, mediante Decreto Supremo N° 005-2019-MTC que aprobó el Reglamento de la Ley N° 30900, el MTC creó a la ATU como la entidad encargada de regular, administrar y fiscalizar el adecuado funcionamiento del SIT, así como para impulsar su operatividad de forma eficiente; asimismo, en dicha Ley, consideró la misma división del transporte establecida en el RNAT como regular y especial, pero variando las modalidades de cada una como se aprecia a continuación:

**Tabla 2: Modalidades de transporte de personas**

Regular	Especial
Servicio de transporte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ferroviario masivo: metros, tranvías, etc.</li> <li>• Autobuses: buses de tránsito rápido (BTR), microbuses, otros.</li> <li>• No convencional: cables, funiculares, otros.</li> </ul>	Servicio de transporte de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Turístico terrestre</li> <li>• Trabajadores</li> <li>• Estudiantes</li> <li>• Taxis</li> <li>• Social</li> <li>• Auto colectivo</li> </ul>

*Fuente: Elaboración propia a partir del Decreto Supremo N° 005-2019-MTC*

De lo anterior, se desprende que el servicio público de transporte regular ahora comprende tres modalidades que agrupan por tipo de infraestructura de transporte: ferroviario, autobuses y los no convencionales. Mientras que en el caso del transporte especial se ha mantenido las mismas modalidades de servicio de transporte agregando al transporte social, el cual versa en transportar personas con necesidades especiales (adultos mayores, discapacitados, entre otros) en vehículos acondicionados para ello.

Asimismo, el Reglamento de la Ley N° 30900 mantuvo las características del transporte regular y especial, los cuales son efectuados con uniformidad, obligatoriedad, regularidad y generalidad, siendo la única diferencia entre ellos que las modalidades de transporte especial se realizan sin continuidad, mientras que el transporte regular se realiza de manera continua. Por consiguiente, el transporte especial se caracteriza no cumplir rutas, frecuencias o itinerarios fijos.

Las definiciones de las modalidades del transporte especial señaladas en el referido Reglamento<sup>17</sup> son las siguientes:

- Transporte turístico: implica el traslado de turistas hacia destinos o atractivos turísticos.
- Transporte de trabajadores: traslada a los trabajadores desde o hacia sus centros de trabajos.
- Transporte de estudiantes: es el traslado de estudiantes de pre escolar, escolar, técnico o superior desde o hacia sus centros educativos.
- Taxis: es el traslado exclusivo de un punto de origen hacia el destino indicado por el usuario.

Así también, es relevante mencionar que esta clasificación cuenta, a su vez, con una subclasificación, según el ámbito en que es prestado: ámbito nacional, regional y provincial, cuyas autoridades competentes son el MTC, el Gobierno Regional y las Municipalidades Provinciales, respectivamente; además de la Policía Nacional del Perú, la ATU y el INDECOPI.

### **1.1.3 El servicio de transporte especial en la modalidad de transporte turístico**

Dentro del marco normativo peruano del sector transportes, se reguló una subdivisión del transporte terrestre especial en la modalidad de transporte turístico, la cual versa en trasladar turistas por vía terrestre hacia determinados atractivos turísticos o de interés turístico, a fin de efectuar diversas actividades turísticas y/o consumir<sup>18</sup>.

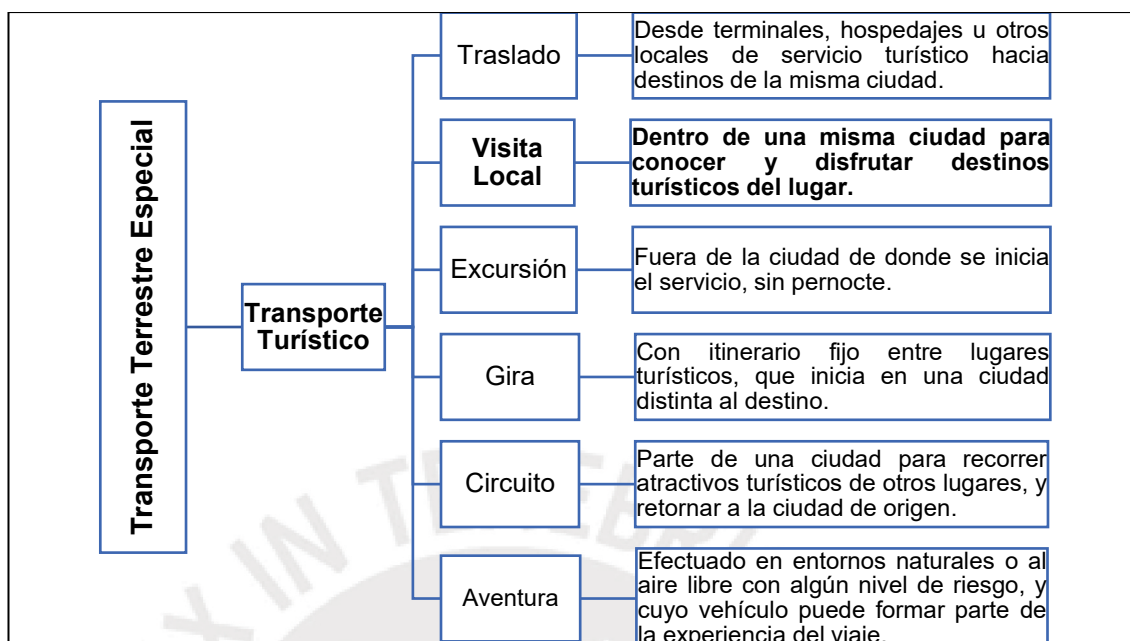
Al igual, que las demás modalidades de transporte especial, este servicio no cuenta con una frecuencia, recorrido establecido, ni horarios determinados, debido a que se caracterizan por atender una necesidad particular. Este servicio, a su vez, comprende distintas modalidades de prestación, las cuales se presentan a continuación:

---

<sup>17</sup> Artículo 17 del Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte urbano para Lima y Callao.

<sup>18</sup> Artículo 3 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 22 de abril del 2009.

**Figura 2: Modalidades de transporte turístico**



*Nota: Elaboración propia a partir del numeral 3.63.1 del artículo 3 del RNAT*

De la figura precedente, se tiene que el transporte turístico comprende seis modalidades de prestación del servicio, entre las cuales se encuentra el denominado “visitas locales” que implica transportar a visitantes dentro de un centro poblado o ciudad para facilitarles conocimiento y espacio de disfrute de atractivos turísticos de la zona. Este es el servicio prestado a través de los ómnibus panorámicos utilizados en la ciudad de Lima para recorrer sus atractivos turísticos.

Los ómnibus panorámicos son un tipo de vehículos que se caracterizan por tener una infraestructura especial: dos pisos, de los cuales el segundo piso cuenta con techo plegable con la finalidad de que los usuarios disfruten y tengan una vista panorámica del paisaje. Además, deben exhibir letras que digan “servicio turístico” en la parte frontal, posterior y lateral.

De acuerdo con las disposiciones establecidas en el RNAT, estos vehículos deben ser originales de fábrica y correspondiente a la categoría M3 clase III, y contar, entre otras, con las siguientes características técnicas<sup>19</sup>: bus con motor posterior

<sup>19</sup> Numeral 23.1.2.1 del artículo 23 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

y de una altura de 4300mm, que debe tener una certificación del fabricante que acredite la estabilidad del bus, detección de fuego en motor y revestimiento interno que ayude a retardar el fuego, rampa de acceso, puertas eléctricas y de uso manual, espejos al interior y exterior del bus, los pasillos de ambos pisos deben estar conectados, y la escalera debe tener pasamanos y descender en el sentido del avance del bus.

Como condiciones técnicas se ha previsto que los buses deben estar fijos a la estructura del vehículo y entre los asientos se haber una distancia de setenta y cinco (75) centímetros; y, en cuanto a comodidades<sup>20</sup>, los asientos de los ómnibus panorámicos deben contar con cabezales de seguridad, TV, aire acondicionado y equipo de sonido.

Adicionalmente, los ómnibus panorámicos deben cumplir con las condiciones técnicas estipuladas en el RNV, y los conductores de los ómnibus panorámicos deben acreditar que cuentan con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Certificado Contra Accidentes de Tránsito (en adelante, SOAT).

## **1.2 Fallas del mercado del servicio de transporte turístico con ómnibus panorámicos**

### **1.2.1 Los stakeholders involucrados**

#### **a) Empresas operadoras**

Son empresas que proveen el servicio de transporte turístico y pueden contar con un bus panorámico o una flota de vehículos que deben cumplir con condiciones técnicas necesarias para la prestación del servicio. Asimismo, son responsables de obtener las autorizaciones y habilitaciones, tanto para los vehículos como para los conductores, además de verificar el cumplimiento de los estándares de calidad del servicio.

Para ello deben adquirir vehículos que cumplan con la categoría y carrocería establecida para ofrecer el servicio de transporte turístico, contar con pólizas de SOAT y con el Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV).

---

<sup>20</sup> Numeral 23.1.3.3 del artículo 23 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

También deben realizar el mantenimiento respectivo de la flota vehicular, contar con equipo de transmisión inalámbrico GPS para el rastreo del vehículo en tiempo real, de acuerdo con las características establecidas por la DIR.

#### **b) Conductores**

Los conductores de buses panorámicos trasladan a los usuarios desde paraderos autorizados para trasladarlos hacia puntos turísticos de la ciudad.

Es relevante mencionar que los conductores no deben estar en el registro de personas con sentencias condenatorias por delitos de violencia familiar, contra mujeres, niños, o por delitos contra la libertad o explotación sexual, entre otros. Asimismo, las empresas operadoras son responsable de la selección del personal que conducirá los vehículos, los cuales deben prestar el servicio en condiciones mentales y físicas requeridas para el desempeño de sus funciones, de manera que no se comprometa el bienestar de los usuarios. Además, los conductores deben contar con la habilitación por parte de la ATU y con capacitaciones.

Finalmente, es obligación de los conductores llevar el Curso de Actualización de la Normativa de Transporte y Tránsito Terrestre para Conductores del Servicio de Transporte Terrestre, de conformidad al cronograma que apruebe el MTC.

#### **c) Usuarios**

Los usuarios son consumidores finales del servicio de transporte turístico, sean nacionales o extranjeros, quienes tienen expectativas de contar con un servicio de calidad, seguro y accesible.

#### **d) Asociaciones del sector turismo**

Las empresas formales que prestan el servicio de transporte turístico se han agremiado formando asociaciones como la Cámara Nacional de Turismo del Perú (en adelante, CANATUR) que es una asociación civil sin fines de lucro de las personas naturales o empresas que realizan actividades de turismo a nivel nacional, con la finalidad de, entre otros, compartir información de interés

del gremio, cautelar sus derechos, participar activamente con aportes en proyectos normativos que puedan repercutir o afectar sus actividades empresariales, asesorar u orientar al gremio.

#### **e) Operadores informales**

Son aquellos operadores de buses panorámicos que no cuentan con autorización ni habilitación para brindar el servicio de transporte turístico, ni cumplen con el marco normativo del sector; por lo que representan un riesgo al mercado de este servicio al desarrollarse una competencia desleal, además, de representar un riesgo para los usuarios que desconocen que su condición de informales.

### **1.2.2 Fallas del mercado de transporte turístico identificados**

Los mercados tienen un papel importante en la economía, los cuales al ser perfectamente competitivos (situación ideal), *“garantizan que la economía sea eficiente en el sentido de Pareto”* (Stiglitz, 2000, p.69). Cabe resaltar que los mercados no siempre se encontrarán en condiciones ideales que permitan satisfacer a todas las partes, y he ahí donde aparecen tanto las fallas de mercado como la necesidad de la participación del Estado en dichos mercados.

En el mercado de transporte terrestre ha sido frecuente ver infraestructura deteriorada o en mal estado, o usar un servicio proveído por informales, inseguro y con índices de siniestrabilidad, así como empresas que ofrecen servicios de calidad con precios elevados pero que sí cumplen la regulación del mercado; no obstante, podrían ver afectada su permanencia en el mercado frente a los informales ante la existencia de una competencia depredadora. En ambos escenarios quienes terminan perjudicados son los consumidores.

Adicionalmente, se identifican externalidades negativas producto de la contaminación atmosférica, la congestión vehicular, el ruido provocado por los motores de los vehículos que proveen el servicio y accidentes que incrementan tanto el número de víctimas en la sociedad como de daños materiales.

A continuación, se describe las fallas de mercado existentes dentro del mercado de transporte turístico con ómnibus panorámicos.

### 1.2.2.1 Externalidades negativas

#### a) La informalidad

La informalidad en el servicio de transporte turístico con buses panorámicos en Lima y Callao constituye un problema estructural que compromete la seguridad vial, la calidad del servicio y la imagen del destino turístico, debido a que, en los últimos años, Lima ha experimentado un aumento en la circulación de buses panorámicos destinados al transporte turístico, muchos de los cuales operan en condiciones irregulares.

Uno de los principales problemas radica en la operación de vehículos que no cumplen con las condiciones técnicas mínimas exigidas por la RNAT, ya que en talleres informales y clandestinos se advirtió que custers han sido sometidas a alteraciones estructurales sin supervisión técnica adecuada, sin cumplir con los estándares mínimos de seguridad, lo cual incrementa la probabilidad de siniestros viales.

Sobre el particular, la CANATUR advirtió sobre los riesgos asociados al uso de vehículos modificados de manera no autorizada para actividades turísticas<sup>21</sup>, ya que, son utilizadas para ofrecer servicios panorámicos sin cumplir con las exigencias normativas establecidas que exige que las unidades utilizadas para transporte de personas cuenten con sistemas de seguridad activa y pasiva — como frenos ABS, suspensión neumática, y mecanismos contra incendios— requisitos que en gran medida no son respetados por los operadores informales.

Para graficar las consecuencias de la informalidad respecto de la modificación ilegal custers para construir un ómnibus panorámico, tenemos el lamentable caso del accidente ocurrido el 9 de julio del 2017 en el cerro San Cristóbal por un ómnibus panorámico de la empresa ATEM- CA S.A.C., conocida como Green Bus. Del resultado de las investigaciones realizadas al vehículo accidentado, se determinó que el chasis había sido modificado para contar con una carrocería más grande de modo que pueda transportar una mayor cantidad de pasajeros a la

---

<sup>21</sup> El Comercio. (2023, noviembre 28). *Modifican buses panorámicos turísticos para duplicar su capacidad: la controversia por exigencias de seguridad.* <https://elcomercio.pe/lima/transporte/modifican-buses-panoramicos-turisticos-para-duplicar-su-capacidad-en-chorrillos-miraflores-y-cercado-de-lima-la-controversia-por-exigencias-de-seguridad-chasis-de-custers-noticia/>

aprobada en su tarjeta de identificación vehicular, por lo que no reunía los estándares mínimos de seguridad para brindar el servicio.

Al respecto, el Departamento de Investigación de Accidentes de Tránsito concluyó en el Informe Técnico N° 279-17-DIVPIAT-PNP/DEPIAT-G.3<sup>22</sup>, que el ómnibus panorámico contaba con una Tarjeta de Identificación Vehicular de marca Hyundai County III. Sin embargo, dicho bus originalmente de fábrica era un bus convencional de pasajeros de un solo piso, de manera que el chasis había sido alargado en ambos extremos, al igual que la barra de dirección, ello para lograr incrementar la longitud de la estructura del ómnibus panorámico, así como el número de asientos.

Cabe agregar que esta alteración del vehículo se realizó en un taller informal, el cual se agenció de proveedores que le faciliten las piezas necesarias para la modificación del ómnibus hasta la empresa contratada para obtener el certificado de fabricación, e incluso el Centro de Inspección Técnica Vehicular emitió el certificado de conformidad sin haber efectuado la verificación correspondiente.

Asimismo, CANATUR manifestó que esta situación no solo representa un grave peligro para la integridad física de los pasajeros, sino que también afecta negativamente la imagen del turismo nacional, promoviendo un servicio precario y carente de las condiciones mínimas de calidad. Además, ha señalado la debilidad de los mecanismos de fiscalización por parte de las autoridades competentes, lo que ha permitido la expansión de un mercado informal en el que operan estas unidades sin autorización ni control técnico<sup>23</sup>.

Otra problemática identificada, ha sido el crecimiento de la informalidad por parte de empresas o personas naturales, ya sea porque no cuentan con las autorizaciones o habilitaciones lo que significa que operan de forma ilegal, o porque contando con las autorizaciones sus vehículos no cumplen con estándares

---

<sup>22</sup> Información obtenida de la Exposición de Motivos de la Resolución Ministerial N° 278-2019-MTC/01.02 que dispuso la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC y establece otras disposiciones.

<sup>23</sup> El Comercio. (2023, octubre 5). *Buses panorámicos transformados vuelven al Centro de Lima: ¿por qué su retorno supone un peligro?* <https://elcomercio.pe/lima/buses-panoramicos-transformados-vuelven-al-centro-de-lima-por-que-su-retorno-supone-un-peligro-atu-municipalidad-de-lima-noticia/>

de seguridad, constituyendo un cumplimiento parcial de la normativa del sector como se explicó anteriormente.

Al respecto, del 31 de enero y 28 de febrero de 2021, durante las acciones de verificación realizadas por la MML<sup>24</sup> respecto al servicio de transporte turístico hacia el Cerro San Cristóbal, se identificaron un total de veinte unidades vehiculares destinadas a dicho recorrido, de las cuales seis de las placas registradas no figuraban en el listado oficial de vehículos debidamente autorizados para operar en esta modalidad, representando el 30% de unidades informales con destino al cerro San Cristóbal. Adicionalmente, se han detectado las siguientes irregularidades:

- Uso de personal denominado “captadores” o “jaladores” para promocionar servicios turísticos.
- Circulación de vehículos turísticos por rutas que no han sido habilitadas oficialmente para este tipo de servicios.
- Uso indebido de zonas que no se encuentran autorizadas para el acceso y descenso de pasajeros, como para el estacionamiento o espera de los vehículos, lo que generó caos y desorden en el centro histórico de Lima.

A ello se suma la ausencia de pólizas de seguro válidas, licencias operativas y personal capacitado para la conducción de este tipo de unidades, configurando así un servicio que opera fuera del marco legal y con niveles de riesgo significativos para los pasajeros y transeúntes.

Finalmente, la elevada demanda de servicios turísticos accesibles —en contraste con la rigidez y los costos de la formalidad— ha incentivado el crecimiento de esta modalidad informal, lo cual representa un riesgo en términos económicos, al generar una competencia desleal frente a las empresas que sí cumplen con la normativa, afectando la sostenibilidad del transporte turístico formal.

## **b) La contaminación atmosférica**

El parque automotor de Lima constituye una de las principales fuentes de emisiones contaminantes atmosféricas en la ciudad. Esta situación se explica,

---

<sup>24</sup> Exposición de Motivos de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE de fecha 7 de abril de 2022. Págs. 30 a 31.

principalmente, por tres factores interrelacionados: el crecimiento desordenado del número de vehículos, la antigüedad del parque vehicular, y el deficiente sistema de transporte público.

En primer lugar, la alta concentración de vehículos en Lima —que representa más del 60% del total nacional— genera un volumen constante de emisiones provenientes de motores a combustión interna, especialmente aquellos que utilizan diésel, gasolina de bajo octanaje y gas licuado de petróleo sin control adecuado. Estos motores emiten gases como óxidos de nitrógeno (NOx), monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles (COV), así como partículas suspendidas (PM10 y PM2.5), todos ellos nocivos para la salud y el ambiente.

De acuerdo a lo señalado por el Servicio de Meteorología e Hidrología (SENAMHI)<sup>25</sup>: *“(...) un alto porcentaje de tránsito vehicular lento está estrechamente relacionado con el incremento de emisiones de contaminantes del aire, mientras que un bajo porcentaje de éstas, se relaciona a una disminución de emisiones”.*

En segundo lugar, un componente crítico es la antigüedad de la flota vehicular. Vehículos con más de 15 o 20 años de uso tienden a carecer de tecnologías modernas de control de emisiones, lo que incrementa considerablemente su impacto ambiental. Estudios recientes realizados en Lima indican que un vehículo antiguo puede generar decenas de veces más contaminantes que un vehículo moderno, incluso si ambos operan bajo condiciones similares<sup>26</sup>.

Al respecto, año 2021, la ATU tenía registrado 122 operadores de 838 vehículos<sup>27</sup> habilitados para brindar transporte turístico, los cuales se distribuyen de la siguiente forma:

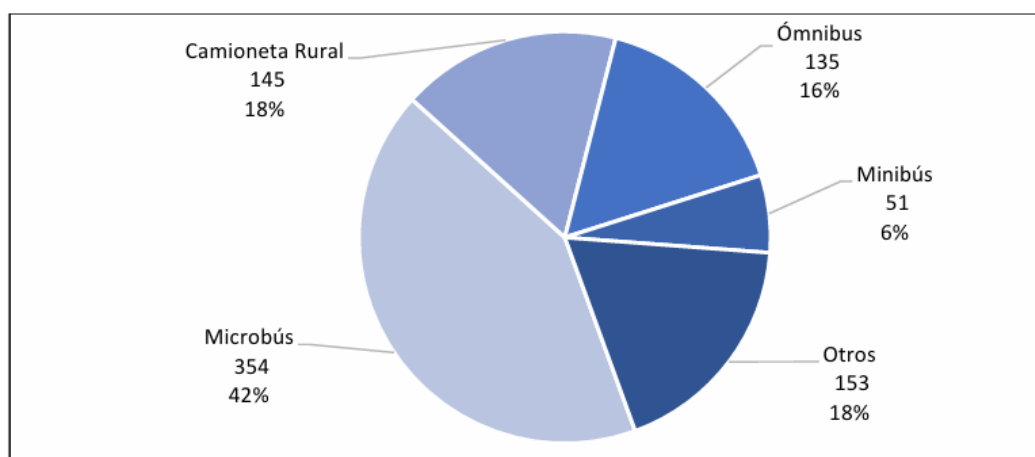
---

<sup>25</sup> Boletín Vigilancia de Calidad del Aire. Área metropolitana de Lima y Callao. Enero 2024. P. 8. [https://repositorio.senamhi.gob.pe/bitstream/handle/20.500.12542/3144/1/Bolet%c3%adn-vigilancia-calidad-del-aire-ene\\_2024.pdf](https://repositorio.senamhi.gob.pe/bitstream/handle/20.500.12542/3144/1/Bolet%c3%adn-vigilancia-calidad-del-aire-ene_2024.pdf)

<sup>26</sup> ATU. (2023). *Parque automotor causa más de la mitad de la contaminación del aire en Lima y Callao* [Nota de prensa]. Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao. <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/818675>

<sup>27</sup> Exposición de Motivos de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE de fecha 7 de abril de 2022. Pág. 15.

**Figura 3: Composición del parque vehicular de transporte turístico**



Fuente: Adaptado de la Exposición de Motivos de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE

De acuerdo, a la ATU, dentro de la clasificación “Otros”, se identificaron a diecinueve (19) ómnibus panorámicos.

Para el año 2022, se identificaron aproximadamente 265 empresas dedicadas al transporte turístico que prestan servicios en el Centro Histórico de Lima, movilizand una flota cercana a 620 vehículos. Esta se compone principalmente por cuarenta (40) unidades de tipo panorámico, sesenta y uno (61) microbuses, 150 ómnibus y 442 vans, reflejando una amplia diversidad de formatos vehiculares utilizados para la atención de visitantes en dicha zona. En cuanto a la logística operativa, la Alameda Chabuca Granda se ha consolidado como un nodo estratégico para la gestión del flujo turístico. En esta zona se contabilizan más de 1400 operaciones de embarque y desembarque mensuales, lo cual ha permitido alcanzar una cifra acumulada de más de 143 mil pasajeros transportados en lo que va del año, evidenciando una alta demanda por servicios turísticos en el centro histórico limeño<sup>28</sup>, así como congestión vehicular.

Asimismo, según el “registro de vehículos autorizados para el servicio público de transporte especial al 2021 de la ATU, se precisa que el 0.4% de vehículos que brindan el servicio público de transporte especial en las modalidades de

<sup>28</sup> Diario Oficial El Peruano, *Municipalidad de Lima y CANATUR buscan potenciar el turismo en el Centro Histórico*, 15 de septiembre de 2021. Disponible en: <https://elperuano.pe/noticia/195656-municipalidad-de-lima-y-canatur-buscan-potenciar-el-turismo-en-el-centro-historico>

estudiantes, de trabajadores y turístico tienen una antigüedad mayor a 20 años y el 3.6% presentan una antigüedad mayor a 15 años”<sup>29</sup>.

Finalmente, la congestión vehicular, producto de un transporte público insuficiente y una infraestructura vial sobrecargada, provoca que los vehículos operen de manera ineficiente —a bajas velocidades y con detenciones frecuentes— lo cual aumenta el consumo de combustible y la emisión de contaminantes por kilómetro recorrido. Esto se ve reflejado en un ranking realizado en Sudamérica por *Tomtom Traffic* en el año 2023, tomado por la Sociedad de Comercio Exterior de Perú, donde se observa que Lima es la quinta ciudad con un índice alto de congestión que repercute en la cantidad de tiempo perdido conduciendo y generando emisiones atmosféricas<sup>30</sup>:

**Figura 4: Ranking de tráfico terrestre urbano – 2023**

Ranking mundial	Ciudad	Tiempo de viaje por cada 10 km	Promedio de rapidez en hora punta	Congestión (%)	Tiempo usado en hora punta
5	Lima	28m 30s	17 km/h	61%	157 horas
19	Bogotá	25m 30s	20 km/h	50%	117 horas
23	Buenos Aires	24m 30s	22 km/h	39%	88 horas
33	Sao Paulo	23m	21 km/h	48%	105 horas
36	Recife	22m 40s	21 km/h	51%	116 horas
37	Montevideo	22m 20s	25 km/h	26%	55 horas

Fuente: Adaptado de ComexPerú, *Transporte público en Lima: en riesgo de empeorar aún más*, 5 de junio de 2023, disponible en: <https://www.comexperu.org.pe/articulo/transporte-publico-en-lima-en-riesgo-de-empeorar-aun-mas>

Como se puede advertir, estos factores configuran un escenario de deterioro progresivo de la calidad del aire en diversas zonas de una ciudad, con implicancias directas en la salud pública, pues generan enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

Frente a ello, por ejemplo, el Ministerio del Ambiente ha previsto un Plan de Acción para el Mejoramiento de la Calidad del Aire de Lima y Callao 2021–2025<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Exposición de Motivos de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE de fecha 7 de abril de 2022. Pág. 15.

<sup>30</sup> ComexPerú, *Transporte público en Lima: en riesgo de empeorar aún más*, 5 de junio de 2023, disponible en: <https://www.comexperu.org.pe/articulo/transporte-publico-en-lima-en-riesgo-de-empeorar-aun-mas>

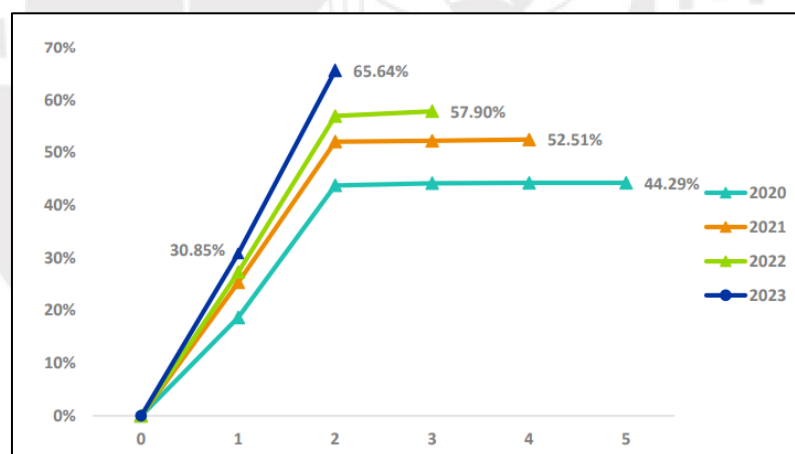
<sup>31</sup> MINAM. (2021). *Plan de Acción para el Mejoramiento de la Calidad del Aire de Lima y Callao 2021–2025*. Ministerio del Ambiente. [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2090922/PAMCA\\_Lima-Callao.pdf.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2090922/PAMCA_Lima-Callao.pdf.pdf)

aprobado por Resolución Ministerial N° 142-2021-MINAM; asimismo, el MTC a través de los reglamentos nacionales emitidos y la Política Nacional de Transporte Urbano (en adelante, PNTU) aprobada por Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, ha considerado promover un transporte urbano sostenible de modo que mitigue la contaminación atmosférica, considerando que el objetivo principal de la PNTU es proporcionar a los ciudadanos un transporte que garantice la seguridad, confianza y calidad, con una gestión pública articulada, de modo que sea sostenible económica y ambientalmente.

### c) La inseguridad hacia el usuario

De acuerdo con un reporte estadístico<sup>32</sup> efectuado por la Superintendencia de Banca y Seguros (en adelante, SBS) respecto del índice de siniestralidad del SOAT obtenido de las compañías de Seguros, se tiene la siguiente data que muestra cómo se ha incrementado por año los accidentes vehiculares, inclusive durante el contexto de pandemia:

**Figura 5: Ratio de siniestralidad por años**



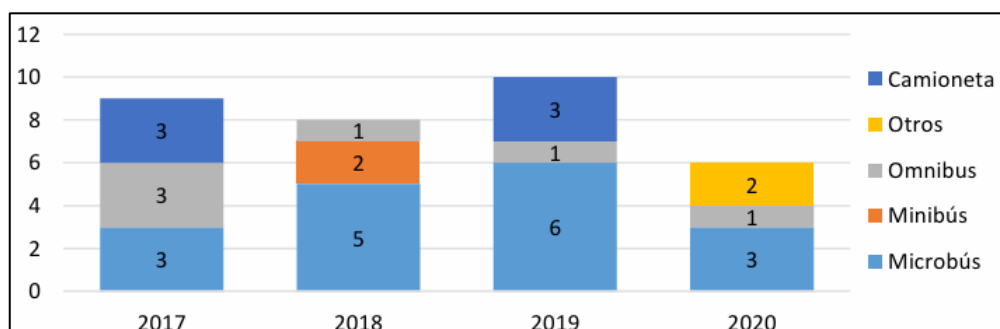
Fuente: Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), *Estadísticas del SOAT 2024*, 2024, disponible en: <https://www.sbs.gob.pe/Portals/0/Estadisticas%20SOAT%202024.pdf> (P. 19)

Respecto del transporte turístico involucrados en accidentes de tránsito en el periodo 2017 al 2020, se identificó que los microbuses registraron un punto más alto en el 2019 con seis (06) unidades involucradas. En contraste, los ómnibus y

<sup>32</sup> Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), *Estadísticas del SOAT 2024*, 2024, disponible en: <https://www.sbs.gob.pe/Portals/0/Estadisticas%20SOAT%202024.pdf>

minibuses mostraron una participación más moderada, aunque en el año 2017 se registró tres (03) accidentes de ómnibus, según la siguiente figura<sup>33</sup>:

**Figura 6: Accidentes de tránsito de transporte turístico**



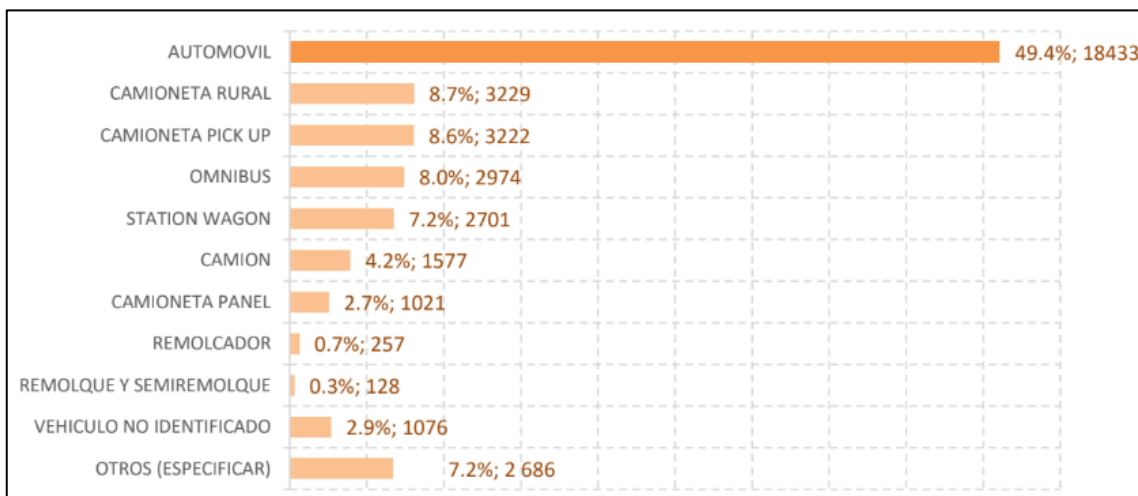
Fuente: Adaptada de la Exposición de Motivos de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE

De otro lado, para el año 2022, de acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial<sup>34</sup>, el parque vehicular mayor involucrado en siniestros viales en Lima Metropolitana ascendió a 37,304 unidades. Dentro de este grupo, los automóviles concentraron la mayor proporción de incidentes, representando el 49.4% del total (18,433 unidades). A continuación, se ubicaron las camionetas rurales (8.7%, con 3,229 unidades), las camionetas tipo pick up (8.6%, con 3,222 unidades) y los ómnibus (8.0%, con 2,974 unidades), evidenciando así los tipos de vehículos con mayor recurrencia en este tipo de eventos, ubicándose los ómnibus en general sin especificar si corresponde al rubro turístico en el cuarto puesto, como se aprecia a continuación:

<sup>33</sup> Exposición de Motivos de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE de fecha 7 de abril de 2022. Pág. 27.

<sup>34</sup> Observatorio Nacional de Seguridad Vial, *Boletín estadístico de siniestralidad vial: Lima Metropolitana y Callao 2022*, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2023, disponible en: <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-lima-metropolitana-y-callao-2022/>

**Figura 7: Vehículos involucrados en siniestros de tránsito – 2022**



Fuente: Adaptado del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC, Boletín estadístico de siniestralidad vial: Lima Metropolitana y Callao 2022, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2023, disponible en: <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-lima-metropolitana-y-callao-2022/>

Mientras que para el año 2024, la SBS<sup>35</sup> identificó 121 siniestros por tipo de vehículo ómnibus que realizan servicios turísticos, tal como se puede visualizar en la siguiente figura:

**Figura 8: Siniestros por uso y clase de vehículo**

**Cuadro N° 10 – Número de siniestros por uso y clase de vehículo  
Año 2024**

Uso / Clase	AUTO	CAM	CPAN	CPUP	CRUR	MAQ	MIC	● OMN ●	REM	SW	VMEN	VMU	Total
ALQ	2	-	1	3	1	-	-	-	-	-	128	-	135
AMB	-	-	19	9	2	-	-	-	-	-	-	-	30
CARG	29	1,752	244	3,106	11	17	1	-	471	-	240	3	5,874
ESC	1	-	-	24	24	-	45	3	-	-	-	-	97
ESP	37	5	1	205	7	-	-	2	-	-	664	-	921
FUN	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
INT	-	-	-	-	109	-	-	-	-	-	-	-	109
INTP	68	-	-	50	265	-	305	1,285	-	-	-	-	1,973
PART	12,375	-	9	2,381	5,710	-	252	-	2	909	26,657	28	48,323
PERS	161	-	3	117	81	-	253	878	-	-	-	-	1,493
● TUR ●	112	-	-	19	66	-	80	121	-	-	-	-	398
URB	2,007	-	44	278	1,161	-	1,541	2,031	-	184	57	1,777	9,080
<b>Total</b>	<b>14,793</b>	<b>1,757</b>	<b>321</b>	<b>6,192</b>	<b>7,437</b>	<b>17</b>	<b>2,477</b>	<b>4,320</b>	<b>473</b>	<b>1,093</b>	<b>27,746</b>	<b>1,808</b>	<b>68,434</b>

Fuente: Adaptado de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), Estadísticas del SOAT 2024, 2024, disponible en: <https://www.sbs.gob.pe/Portals/0/Estadisticas%20SOAT%202024.pdf>. P. 14

<sup>35</sup> Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), Estadísticas del SOAT 2024, 2024, disponible en: <https://www.sbs.gob.pe/Portals/0/Estadisticas%20SOAT%202024.pdf>

Al respecto, las incidencias de accidentes generados por transportes turísticos con ómnibus panorámicos se han producido por factores como: i) la informalidad en la prestación de dicho servicio por empresas que evaden las exigencias normativas, circulando sin contar con autorizaciones; ii) no cumplir con condiciones técnicas, ya que operan con buses modificados por talleres clandestinos y en condiciones que no reúnen los requisitos mínimos para brindar a los usuarios seguridad, comodidad y calidad; iii) factor humano debido al exceso de velocidad, imprudencia del conductor por exceso de confianza.

El incumplimiento normativo por parte de las empresas y operadores de buses panorámicos, se ha visto reflejado en la ocurrencia de varios accidentes originados justamente porque se dota el servicio con ómnibus panorámicos que no cumplen con los estándares técnicos necesarios<sup>36</sup>; tal ha sido el caso más lamentable y grave acontecido en el Cerro San Cristóbal el año 2017, donde hubo diez fallecidos, entre los cuales se identificó a un turista chileno y una turista Canadiense, y cuarenta y dos heridos, de los cuales varias personas en estado crítico de salud, así como otro accidente de tránsito donde hubo cuatro heridos debido a que un bus panorámico se empotró en el Puente Villarán en San Isidro en junio del año 2024, cuando trasladaba a un grupo de modelos que iban a participar en el Miss Teen Universal, lo que evidencia que aún existe un índice de accidentabilidad.

Cabe agregar que los proveedores de servicios deben garantizar que los bienes y servicios ofrecidos sean entregados en condiciones previamente acordadas o, en su defecto, bajo parámetros razonables y previsibles, conforme a la naturaleza del producto o servicio, las circunstancias en las que se contrata, y la normativa aplicable<sup>37</sup>.

Sin embargo, respecto del accidente ocurrido en el cerro San Cristóbal, se tiene que la empresa del ómnibus panorámico siniestrado transportó pasajeros en una cantidad mayor a la capacidad permitida de asientos en su vehículo de Placa de

---

<sup>36</sup> Infobae, *Buses panorámicos modificados por S/ 7 mil continúan circulando por Lima y Callao y representan un peligro*, 20 de agosto de 2024, disponible en: <https://www.infobae.com/peru/2024/08/20/buses-panoramicos-modificados-por-s-7-mil-continuan-circulando-por-lima-y-callao-y-representan-un-peligro/>

<sup>37</sup> Artículo 25 de la Ley N° 29571, que aprueba el Código de Protección y Defensa del Consumidor, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 2 de setiembre del 2010. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H682697>

Rodaje ACE-920, incumpliendo el artículo 161 de la Ordenanza N° 104<sup>38</sup>, que estipula que la capacidad máxima de pasajeros en un vehículo debe circunscribirse al número de asientos disponibles, prohibiéndose expresamente el transporte de personas de pie o en asientos no autorizados.

En atención a esta disposición, mediante Resolución N° 1653-2018/SPC-INDECOPI dictada por la Sala Especializada en Protección al Consumidor del INDECOPI, se confirmó la Resolución 159-2017/CC3 de fecha 10 de noviembre de 2017, emitida por la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 3, que halló responsable a la empresa de transporte turístico ATEM-CA S.A.C. por exceder la capacidad autorizada de su vehículo identificado con la placa ACE-920<sup>39</sup>, contraviniendo así el artículo 25 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, conducta que comprometió el deber de seguridad que corresponde a todo proveedor de servicios, así como la integridad física de los usuarios.

Igualmente, la informalidad también ha repercutido en incidentes y/o accidentes ocasionados contra los fiscalizadores de la ATU debido a la fuga de conductores intervenidos, lo cual a su vez representa un riesgo potencial a la vida por las maniobras del vehículo con consecuencias como intento de atropello o daño a la salud e integridad de los fiscalizadores y de los transeúntes de la zona.

### 1.2.2.2 Asimetría de la información

En nuestro país la asimetría de la información es una falla del mercado de las más preocupantes con relación a la calidad del servicio que se brinda, pues un usuario no podrá determinar a simple vista la seguridad del servicio en cuanto a: estado del ómnibus panorámico, frenos, estabilidad del motor, peso, si cuenta con los mantenimientos al día, si el chofer está o no capacitado, entre otros aspectos que nos permiten concluir que un consumidor no podrá protegerse a sí mismo, en tanto

---

<sup>38</sup> Ordenanza N° 104, Reglamento del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros en Ómnibus y otras modalidades para la provincia de Lima, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 4 de marzo de 1997. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H486283>

<sup>39</sup> Párrafo 37 de la Resolución N° 1653-2018/SPC-INDECOPI, de fecha 4 de julio de 2018: “(...) la Comisión tuvo en cuenta que de la información obtenida de La Positiva Seguros y Reaseguros S.A., compañía aseguradora contratada por la denunciada para cubrir los potenciales riesgos del vehículo objeto de investigación, se tenían 47 copias de cartas de garantías emitidas para la activación de la cobertura de gastos médicos del SOAT con las copias de las indemnizaciones realizadas a los pasajeros accidentados; y, del Oficio 678-17 DIRNOS-DIRETTSV-PNP/DIVIPIAT-DEPIAT, emitido por la Dirección de Tránsito, Transportes y Seguridad Vial, se registraron 10 pasajeros fallecidos y 42 de pasajeros lesionados; concluyendo que pese a que el número de asientos con los que contaba la unidad de la denunciada era de 34 (más el chofer), la Empresa de Transportes transportaba un número mayor de pasajeros”.

que las empresas que proveen el servicio de transporte turístico cuentan con información que los usuarios desconocen.

En efecto, como se pudo advertir en los ítems precedentes, el otro punto de quiebre es la informalidad identificada en el servicio de transporte turístico, el cual también se caracteriza por empresas que no cuentan con habilitación para los ómnibus panorámicos o para sus conductores, y emplean “jaladores” para cubrir el número de asientos sin brindar información oportuna e idónea a los usuarios respecto de las condiciones de seguridad y servicio de calidad del bus, incluso, sobre los precios, recorridos, tiempo de viaje, capacidad del bus, dado que no cuentan con puntos de venta formales o páginas web que puedan detallar dicha información.

Esta desinformación afecta la capacidad de los usuarios para tomar decisiones racionales y seguras sobre el servicio a contratar, propiciando que operadores informales puedan ofrecer el servicio en igualdad de condiciones de mercado que aquellos sí cumplen la normativa, generando así una competencia desleal.

Por lo antes expuesto, corresponde la intervención del Estado en la regulación del servicio de transporte turístico para minimizar la problemática identificada y superar los riesgos a la vida, salud, seguridad y propiedad.

### **1.2.3 La Autoridad de Transporte Urbano - ATU**

Inicialmente, la MML contaba con facultades y competencias normativas, de fiscalización y sanción respecto del transporte terrestre de personas; sin embargo, desde el año 2019, estas competencias fueron transferidas a la ATU a través de la Ley N° 30900, Ley que crea la ATU, y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, como parte de la PNTU, con miras a una solución a la problemática identificada en el transporte urbano y transporte terrestre de personas. En ese sentido, la ATU inició el ejercicio de las funciones transferidas el 23 de octubre de 2019<sup>40</sup>.

---

<sup>40</sup> Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 34-2019-ATU/PE. Publicada el 16 de octubre del 2019.

Acorde al artículo 3 de la Ley N° 30900, la ATU es un organismo técnico especializado, adscrito al MTC, dotado de autonomía en los ámbitos administrativo, funcional y financiero, cuya finalidad es estructurar, ejecutar, gestionar y garantizar el SIT para satisfacer las necesidades de traslado de pasajeros en condiciones seguras y accesibles y con servicio de transporte accesible, sostenible ambientalmente y eficiente.

Además, tiene competencia regulatoria, de manera que puede emitir disposiciones complementarias necesarias para la puesta en marcha del SIT en Lima Metropolitana y en la Provincia Constitucional del Callao. Dentro de este marco, se incluye la regulación del servicio público de transporte especial en sus distintas modalidades —turístico, de trabajadores y de estudiantes—, lo cual le permite aprobar reglamentos que definan los requisitos para el acceso, la continuidad y la operación de dichos servicios.

Asimismo, es responsable de otorgar derechos mediante la emisión de autorizaciones y habilitaciones a vehículos y conductores, a través de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y de Servicios Complementarios<sup>41</sup> (en adelante, SSTE), unidad orgánica de la Dirección de Operaciones, responsable de la gestión operacional y del mantenimiento de los servicios de transporte especial y complementarios.

Adicionalmente, la ATU tiene competencia para fiscalizar dentro de las jurisdicciones de la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, con la finalidad de promover un servicio de transporte en condiciones de calidad, que tenga cobertura, tecnología moderna, y que sea ambientalmente limpio y sustentable. Así, la ATU cuenta con tres formas de fiscalización: de gabinete, de campo y auditorías anuales aleatorias.

En virtud de dicha competencia, ejerce la facultad de sancionar a los operadores y conductores que prestan servicios de transporte, en caso de incumplimiento de la normativa aplicable, además, puede aplicar las medidas preventivas comprendidas en el RNAT y en la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023/ATU-PE, con relación a las conductas infractoras identificadas por acciones u omisiones en la que incurre el conductor o titular del servicio de transporte

---

<sup>41</sup> Artículo 87 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 155-2024-ATU/PE.

turístico, así como por cumplir parcialmente o no cumplir las condiciones de acceso y permanencia.

Así, como resultado de la fiscalización en caso de incumplimientos identificados, la ATU procede a sancionar a los infractores con multas, suspensiones, cancelaciones o inhabilitaciones, según la gravedad de la infracción.

Asimismo, la ATU puede utilizar mecanismos de incentivos para que los infractores cumplan con pagar la sanción pecuniaria impuesta (fraccionamiento de la multa, reducción del porcentaje de la multa por pronto pago o suscripción de compromisos de cese de actos).

No obstante, es pertinente mencionar que, a través de la publicación de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022/ATU-PE que aprobó el Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en las modalidades de turístico, de trabajadores y de estudiantes en Lima y Callao, dejada sin efecto por la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023/ATU-PE, la ATU otorgó plazos de adecuación a dicho Reglamento con la finalidad de que los operadores de cualquier modalidad de transporte especial puedan implementar sus disposiciones de manera voluntaria. Asimismo, efectuó fiscalizaciones preventivas de corte orientativo sin iniciar procedimientos administrativos sancionadores ni aplicar sanciones ante infracciones incurridas, este análisis ha sido desarrollado en el Capítulo III de la presente investigación.

Finalmente, la ATU administra el Registro de los Servicios de Transporte Terrestre de Personas, en los cuales se lleva un registro de los conductores y de las flotas de servicios del SIT, y cuenta con un centro de gestión y monitoreo del SIT que versa en utilizar medios tecnológicos e instalar equipos que faciliten el seguimiento de las actividades y operaciones del SIT, el cual también ha sido considerado para los ómnibus panorámicos, de acuerdo a las disposiciones contempladas en la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023/ATU-PE.

## **CAPÍTULO II: LA REGULACIÓN COMO RESPUESTA A LAS FALLAS DEL MERCADO DEL TRANSPORTE TURÍSTICO CON ÓMNIBUS PANORÁMICO**

En el sector transportes, el rol del Estado articula la libertad de empresa y de mercado con una intervención enmarcada en el principio de subsidiaridad<sup>42</sup>, es decir, que interviene en el mercado asumiendo la función de supervisor y corrector en pro del interés general de la sociedad y sus necesidades, y siempre que los agentes económicos regulados no estén en condiciones de hacerlo. Por ello, el Estado establece reglas de juego entre los agentes del mercado sin recaer en una intervención arbitraria o impositiva, toda vez que en una economía social de mercado el objetivo es el desarrollo del país, garantizando tanto los derechos de libre empresa como los derechos de los consumidores de productos o servicios ofrecidos.

En consecuencia, el Estado procurará la satisfacción de las necesidades e interés de los usuarios en materia de transporte terrestre, en resguardo de la seguridad e integridad de los ciudadanos.

No obstante, como se describió en el capítulo precedente, se identificaron externalidades negativas y asimetría de la información en la prestación del servicio de transporte turístico, lo que conllevó a la emisión de reglamentos nacionales a fin de que se mejoren las condiciones del servicio en cuanto a calidad y seguridad. Sin embargo, la intervención del Estado no solo se debe limitar a una regulación que establezca estándares mínimos y autorizaciones administrativas para la prestación del servicio, sino también a verificar el cumplimiento de la normativa emitida en el sector, siendo de suma importancia fiscalizar la operabilidad y prestación del servicio de transporte turístico.

Por consiguiente, el objetivo de la presente tesis es analizar qué tipo de regulación ha sido implementada por la ATU en la fiscalización del transporte turístico con ómnibus panorámicos, así como determinar si dicha regulación ha sido efectiva; es decir, si se logró incentivar la formalización y que los agentes cumplan el marco normativo de forma voluntaria, de modo que brinden un servicio seguro y de calidad, en resguardo de la salud de los usuarios y la protección del medio ambiente. Para ello, en el presente

---

<sup>42</sup> **Constitución Política del Perú, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 29 de diciembre de 1993.**  
"Artículo 60.- El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional. La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal."  
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H682678>

capítulo se desarrollará el concepto del *enforcement*, los tipos de estrategias que comprende y las herramientas con las que se puede contar para diseñar una regulación, a partir de los cuales podremos identificar el régimen regulatorio y mecanismos que aplicó la ATU.

## 2.1 El *Enforcement*

El *enforcement*<sup>43</sup> es un término anglosajón referido al cumplimiento de las leyes establecidas por una autoridad, que comprende un conjunto de acciones y medidas que se implementan para regular el comportamiento de los individuos, organizaciones o entidades, a fin de garantizar el cumplimiento de las leyes. En esa línea, el *enforcement* incluye actividades de supervisión, inspección, fiscalización y sanción, llevadas a cabo por autoridades como organismos de regulación y otras entidades encargadas de supervisar y verificar el cumplimiento de las leyes, de modo que ante un incumplimiento normativo procede a aplicar sanciones.

De acuerdo a Baldwin, Cave y Lodge (2012), las fuentes de incumplimiento normativo se manifiestan en los siguientes escenarios: i) de forma intencional, cuando los sujetos regulados deciden infringir deliberadamente las normas en función de un cálculo racional entre los costos de cumplimiento y los beneficios de su trasgresión; ii) por la ambigüedad normativa, la excesiva complejidad en la regulación o una deficiente comunicación institucional, lo cual genera confusión entre los regulados sobre el contenido y alcance de sus obligaciones legales; y, iii) limitación de los recursos técnicos o económicos de los agentes regulados para dar cumplimiento efectivo a las exigencias regulatorias (P. 233-236).

Para enfrentar estas distintas manifestaciones del incumplimiento, los autores señalan que es necesario adoptar enfoques regulatorios diferenciados y estratégicos. Así, proponen abandonar una visión puramente punitiva del control normativo y avanzar hacia modelos que integren mecanismos de promoción del cumplimiento, tales como el enfoque basado en la cooperación, la regulación responsiva y la implementación de incentivos.

---

<sup>43</sup> De acuerdo con la definición del término "*enforcement*" del Diccionario de Cambridge es: "*the process of making people obey a law or rule, or making a particular situation happen or be accepted*", cuya traducción en español es "aplicación" que, bajo un contexto legal, sería aplicación de la ley.  
<https://dictionary.cambridge.org/es/diccionario/ingles-espanol/enforcement>

Estos enfoques parten del reconocimiento de que una regulación efectiva no sólo depende de la existencia de normas, sino también de factores como la legitimidad percibida del regulador, la equidad en la aplicación de las reglas y la claridad del régimen normativo. Desde esta perspectiva donde el *enforcement* debe ser comprendido como “*smart regulation*”, los autores subrayan que la eficacia regulatoria requiere una intervención que comprenda las motivaciones detrás del incumplimiento, y que combine, cuando sea necesario, instrumentos coercitivos con herramientas de apoyo y persuasión.

Por su parte, para Stigler (1974) el objetivo del *enforcement* no es eliminar por completo las conductas ilícitas, sino minimizar el costo social generado por: i) el daño causado por las infracciones, ii) el costo de aplicar la ley (policías, fiscalizadores, jueces, inspecciones); y, iii) el costo para los infractores (condenas, multas), ya que los infractores toman decisiones comparando los costos y beneficios que esperan obtener de cumplir o incumplir una norma (p. 62-63). Es decir, si obtendrá un beneficio mayor al costo, optará por cometer una infracción. En esa línea, concluye que un *enforcement* excesivo puede ser ineficiente, si el costo por perseguir ciertos delitos es mayor al daño que causan, por lo que propone un enfoque selectivo y racional de *enforcement* basado en intereses económicos e incluso políticos, así lo que se busca es una eficiencia económica.

### **2.1.1 Estrategias de *enforcement***

Particularmente, en sectores donde existen fallas de mercado, como externalidades negativas o asimetrías de información, el *enforcement* se vuelve esencial para corregir desequilibrios y proteger el interés público.

Al respecto, literatura especializada ha identificado diversas estrategias de *enforcement*, entre las cuales destacan:

**Tabla 3: Estrategias de *enforcement* regulatorio, descripción doctrinaria y autores referenciales**

<b>Estrategias de <i>enforcement</i></b>	<b>Descripción doctrinaria</b>	<b>Autores referenciales</b>
<b>Disuasión</b>	Basada en la imposición de sanciones para prevenir el incumplimiento.	Huamán Taboada, P. C. M. (2022) Ramírez García (2020)
<b>Persuasión</b>	Enfocada en la educación y cooperación con los regulados.	Huamán Taboada, P. C. M. (2022) Ramírez García (2020)
<b>Regulación responsiva</b>	Adaptación de la respuesta regulatoria según el comportamiento del regulado.	Ayres & Braithwaite (1992)
<b>Regulación inteligente</b>	Combinación de instrumentos regulatorios para lograr eficacia.	Gunningham (2015)
<b>Meta-regulación</b>	Supervisión de los propios sistemas de regulación.	
<b>Estrategias de criterio</b>	Aplicación de estándares específicos para evaluar el cumplimiento.	OECD (2019)

*Fuente: Elaboración propia en base a Ayres & Braithwaite (1992), Gunningham (2015), Huamán Taboada, P. C. M. (2022) Ramírez García (2020), OCDE (2019).*

Para efectos de este trabajo, se destacarán los argumentos de las estrategias disuasiva y persuasiva, y la regulación responsiva.

#### **2.1.1.1 La estrategia disuasiva (*deterrence strategy*)**

La estrategia disuasiva, como componente central del *enforcement* regulatorio, se basa en la noción de que los agentes sujetos a regulación responden racionalmente ante incentivos y amenazas. En este marco, la amenaza creíble de una sanción proporcional, previsible y ejecutable actúa como mecanismo preventivo frente al incumplimiento normativo, por lo que la disuasión no busca únicamente castigar, sino fundamentalmente evitar que la infracción ocurra (Jordán, 2022, P. 76).

Desde el plano teórico, la disuasión tiene una doble dimensión: por un lado, busca evitar que un individuo reincida (disuasión específica), y por otro, pretende generar un efecto ejemplificador hacia los demás miembros de la comunidad regulada (disuasión general). Esta lógica resulta particularmente útil en contextos donde el

poder sancionador del Estado cumple un rol estabilizador en sectores sensibles como el transporte, el medio ambiente o la defensa nacional (Bustos Carrasco & Rodríguez Márquez, 2004). El principio rector de esta estrategia radica en la proporcionalidad entre la amenaza percibida y la conducta que se quiere evitar.

Además, como advierte Jordán (2022), la disuasión en escenarios complejos — especialmente en la llamada “zona gris”, donde las reglas son ambiguas y la autoridad no siempre está claramente definida— requiere ser complementada con elementos de credibilidad institucional, comunicación estratégica y un sistema robusto de *enforcement* (P.67). En estos entornos, el objetivo, no es únicamente sancionar, sino condicionar el comportamiento de los actores mediante una arquitectura normativa clara, transparente y eficaz.

Por lo tanto, si bien la disuasión sigue siendo un pilar del derecho administrativo sancionador, su eficacia está condicionada al entorno político, institucional y normativo en el que se despliega y debiese ser parte de una estrategia más amplia que articule fiscalización, pedagogía normativa y confianza pública.

#### **2.1.1.2 La estrategia persuasiva o de obediencia (*compliance strategy*)**

La estrategia persuasiva en el marco del *enforcement* regulatorio constituye un enfoque orientado a la promoción del cumplimiento normativo voluntario, sustentado en herramientas no coercitivas como la asistencia técnica, la educación normativa y la comunicación institucional directa.

Esta estrategia se fundamenta en la premisa de que gran parte de las conductas infractoras no obedecen necesariamente a una voluntad dolosa, sino a factores estructurales como el desconocimiento normativo, la limitada capacidad operativa de los administrados o la complejidad técnica de los marcos regulatorios (Mufdi Guerra, 2020, p. 13).

Desde esta perspectiva, el ejercicio de la función de control no se agota en la fiscalización tradicional ni en el inicio automático de procedimientos sancionadores, sino que incorpora mecanismos previos como la emisión de advertencias formales, el otorgamiento de plazos razonables para la subsanación voluntaria y la creación de espacios de diálogo entre regulador y regulado. Así,

tales mecanismos buscan fortalecer la legitimidad del proceso regulatorio, mediante un ejercicio institucional basado en la persuasión antes que en la coacción (Calle, 2022, p. 10).

Este modelo de intervención presenta ventajas no solo desde el punto de vista del cumplimiento efectivo, sino también en términos de eficiencia administrativa. Al priorizar una relación más colaborativa con los sujetos regulados, se reducen los costos operativos asociados a la fiscalización directa, se minimizan los niveles de litigiosidad y se propicia el desarrollo de una cultura regulatoria sostenida en el tiempo.

Así las cosas, el uso de estrategias persuasivas permite al Estado desplegar su capacidad interventora de forma más inteligente y proporcional, sin menoscabar el ejercicio de su potestad sancionadora cuando esta resulte indispensable (Luyo, 2024). Por ejemplo: que las autoridades remitan cartas orientativas a los agentes regulados sobre las posibles infracciones, e incluso recibir respuesta de parte de ellos generándose así una retroalimentación y cooperación entre las partes (Ochoa, 2016, p. 173).

Así también, Bardach & Kagan (1982) plantean el *enforcement* como un proceso en que los reguladores y agentes regulados negocian el cumplimiento de la norma, donde no se ejerce la facultad punitiva del Estado, sino más bien, una postura flexible que versa en el diálogo y acuerdos entre las partes, una estrategia persuasiva, donde el regular puede tener la discrecionalidad de aplicar o no las reglas y normas (p. 52-57).

De lo expuesto se concluye que, el *enforcement* comprende el conjunto de actividades y medidas que implementa un órgano regulador con la finalidad de que los agentes regulados cumplan las leyes; para lo cual, ejerce la potestad sancionadora ante una conducta infractora (estrategia disuasiva) o aplica una estrategia distinta como papeletas educativas o advertencias (estrategia persuasiva); será el regulador quien elija cuál de las estrategias empleará.

### 2.1.1.3 La regulación responsiva

En la evolución de las herramientas estatales para inducir el cumplimiento normativo, el concepto de *enforcement* ha adquirido un papel central, especialmente en sectores donde existen asimetrías de información, externalidades negativas o altos riesgos sociales, como es el caso del transporte turístico.

Una de las contribuciones teóricas más influyentes proviene de Ayres y Braithwaite (1992), quienes desarrollan el modelo de regulación responsiva (*responsive regulation*). Esta corriente propone que los Estados no deben aplicar un único tipo de respuesta regulatoria, sino más bien adaptar sus acciones según la conducta del regulado.

Así, en lugar de partir directamente del castigo, la regulación responsiva recomienda comenzar por estrategias persuasivas y de colaboración —por ejemplo, asistencia técnica, guías voluntarias de cumplimiento o auditorías cooperativas— y escalar progresivamente hacia sanciones severas solo ante incumplimientos sistemáticos o maliciosos.

Esta estructura escalonada, conocida como la pirámide del *enforcement*, permite combinar eficiencia regulatoria con legitimidad institucional, reduciendo los costos de fiscalización y fortaleciendo el cumplimiento sostenible (Ayres y Braithwaite, 1992, p. 161).

Asimismo, los mencionados autores buscan promover una cultura de autocontrol o autorregulación aplicada por las mismas empresas, donde por propia decisión ejecuten mecanismos internos y estratégicos para el cumplimiento normativo, de manera que evidencien una actitud positiva de cooperación para el cumplimiento de los objetivos de la autoridad administrativa, para lo cual se pueden proporcionar incentivos.

Complementariamente, Gunningham (2011) introduce una visión multidimensional del *enforcement*, en la que destaca que ninguna estrategia regulatoria, por sí sola, es suficiente para garantizar el cumplimiento. En cambio, propone enfoques híbridos que integren sanciones formales, incentivos, normas sociales y mecanismos voluntarios de cumplimiento.

Según este autor, el *smart regulation* implica utilizar la combinación correcta de instrumentos, actores y niveles de intervención para responder adecuadamente a la complejidad de los sectores regulados. Gunningham aplica este enfoque particularmente en áreas de alto riesgo como el medio ambiente o la seguridad ocupacional, pero sus fundamentos son extrapolables al transporte turístico, donde intervienen múltiples operadores con distintos niveles de formalidad, capacidad y compromiso.

Ambas perspectivas coinciden en que un *enforcement* efectivo requiere algo más que capacidad sancionadora: exige inteligencia regulatoria, diálogo institucional, y mecanismos proporcionales de respuesta.

Por su parte, para la OCDE el cumplimiento de las normas debe materializarse a través de una regulación responsiva, basada en la identificación del perfil y comportamiento de los agentes regulados (OCDE, 2019). En esa línea, la OCDE señala que una regulación responsiva genera mayores y mejores resultados que una regulación basada solo en una potestad sancionadora o castigadora, pues el objetivo final es lograr el cumplimiento de las normas.

### **2.1.2 El *enforcement* en el derecho administrativo peruano**

En el marco del derecho administrativo peruano, el concepto de *enforcement* alude al conjunto de acciones mediante las cuales el Estado, a través de sus entidades competentes, garantiza la observancia efectiva del ordenamiento jurídico por parte de los administrados.

Estas acciones no se limitan al ejercicio sancionador, sino que abarcan un abanico más amplio de mecanismos preventivos, disuasivos y correctivos orientados a inducir comportamientos conformes con la legalidad.

En este contexto, Bonifaz y Montes (2015) sostienen que el *enforcement* comprende tanto estrategias *ex ante* como *ex post* a la infracción. Las primeras incluyen instrumentos de prevención, difusión normativa y educación regulatoria, con el objetivo de generar una cultura de cumplimiento voluntario; las segundas, en cambio, se vinculan

con el uso de la potestad sancionadora, la cual debe ejercerse cuando las medidas preventivas resultan insuficientes para corregir el incumplimiento (P. 4-5).

El derecho administrativo peruano reconoce la potestad sancionadora de la Administración como una función legítima y reglada, sujeta a los principios de legalidad, tipicidad, razonabilidad, debido procedimiento y proporcionalidad, conforme lo establece la Ley N° 27444.

Sin embargo, como destacan Bonifaz y Montes (2015), el enfoque clásicamente punitivo ha ido cediendo paso a modelos más complejos, en los que se busca integrar criterios económicos, racionalidad institucional y selección eficiente de casos para mejorar el impacto del *enforcement* sobre la conducta de los agentes regulados (P. 6).

En esta misma línea, Huergo (2019) plantea que el *enforcement* debe entenderse como un proceso institucionalizado a través del cual el Estado asegura el cumplimiento de sus decisiones, combinando mecanismos de disuasión, prevención y corrección. Así, el autor enfatiza que reducir el *enforcement* a la simple aplicación de sanciones resulta insuficiente y contraproducente, sobre todo en contextos como el peruano, donde las limitaciones presupuestales y operativas demandan una selección estratégica de los casos que se fiscalizan o sancionan (P. 551).

Desde esta perspectiva, el *enforcement* adquiere un carácter sistémico, en tanto se concibe como una verdadera política pública orientada a modular la relación entre el Estado y los administrados, bajo criterios de eficacia, eficiencia y racionalidad administrativa.

Al respecto, en nuestro país, cada entidad pública emite su propio marco normativo, no se cuenta con políticas transversales para determinar un único tipo de regulación, sea de carácter exclusivamente sancionador, que sería el predominante, o una regulación responsiva, la cual podría generar más beneficios al existir flexibilidad en la aplicación de las leyes al promoverse una cooperación de cumplimiento normativo y reducción de costos a ambas partes.

No obstante, si nos remitimos al numeral 239.1 del artículo 239 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 004-2019- JUS (en adelante, TUO de la Ley N° 27444), observamos que la actividad de fiscalización ha sido regulada bajo un enfoque de

cumplimiento normativo, de prevención, gestión del riesgo, y de tutela de bienes jurídicos protegidos, lo que nos permite concluir que ya no encarna estrictamente una potestad sancionadora de carácter “castigador”, sino que la fiscalización también comprende medidas persuasivas como la ejecución de fiscalizaciones orientativas para los administrados para que mejoren su gestión, al comunicárseles los riesgos identificados.

De este modo, se concluye que el modelo peruano de *enforcement* se encuentra en transición desde un enfoque predominantemente sancionador hacia otro más integral, que articula medidas preventivas, correctivas y punitivas bajo principios de legalidad, eficiencia institucional y eficacia regulatoria.

#### **2.1.2.1 Principios vinculados al *enforcement* en el derecho administrativo peruano**

El ejercicio del *enforcement* en el derecho administrativo peruano se encuentra orientado por un conjunto de principios que aseguran su legitimidad, racionalidad y eficacia. Estos principios no solo se encuentran desarrollados en el TUO de la Ley N° 27444, sino que también han sido perfilados por la jurisprudencia constitucional y la doctrina especializada en derecho administrativo sancionador.

Uno de los principios fundamentales es el principio de legalidad, que establece que toda actuación de la Administración debe estar previamente autorizada por norma con rango de ley. En el ámbito sancionador, este principio implica que solo se puede sancionar por infracciones previamente tipificadas, y con procedimientos previamente regulados.

El principio de tipicidad complementa al anterior, exigiendo que las conductas sancionables y las sanciones aplicables estén expresamente previstas en el ordenamiento jurídico. Su función garantista evita que la Administración actúe con discrecionalidad ilimitada o cree infracciones por analogía.

El principio de proporcionalidad, por su parte, obliga a que las medidas adoptadas por la Administración sean idóneas, necesarias y equilibradas en relación con la gravedad del incumplimiento. Este principio adquiere especial relevancia dentro del *enforcement*, ya que permite ajustar la intensidad de la intervención estatal al nivel de afectación del interés público involucrado.

Asimismo, el principio de debido procedimiento garantiza que todo administrado sea objeto de una actuación imparcial, con derecho a la defensa, acceso al expediente, posibilidad de presentar pruebas y a obtener una decisión motivada. Este principio no solo asegura la corrección formal del procedimiento, sino que también contribuye a la aceptabilidad y eficacia del *enforcement*.

De lo expuesto, el *enforcement* es entonces también regido por los principios de eficiencia y racionalidad administrativa, en la medida que los recursos públicos son limitados y debe priorizarse la intervención estatal en aquellos casos donde exista mayor impacto en bienes jurídicos o mayor riesgo de incumplimiento estructural. Ello, implica no solo sancionar más, sino sancionar mejor y de forma estratégica, dentro de un modelo de regulación inteligente. En consecuencia, se tiene que estos principios orientan el ejercicio de potestades como la fiscalización, la imposición de multas o la cancelación de autorizaciones, buscando evitar el uso arbitrario del poder público.

En síntesis, estos principios no solo estructuran el ejercicio del poder sancionador administrativo, sino que constituyen pilares esenciales para el diseño e implementación de políticas de *enforcement* coherentes con el Estado de Derecho y con la protección eficaz del interés público.

#### **2.1.2.2 La fiscalización administrativa**

La fiscalización administrativa es una manifestación concreta del *enforcement* en el derecho público peruano. A través de ella, el Estado supervisa el cumplimiento de las obligaciones normativas impuestas a los administrados, interviniendo mediante visitas inspectoras, requerimientos de información, actos de verificación o evaluaciones técnicas.

Su objetivo es constatar el grado de adecuación de las conductas privadas al marco normativo y, en su caso, iniciar procedimientos correctivos o sancionadores. Esta potestad, reconocida en el TUO de la Ley N° 27444, debe ejercerse conforme a los principios de razonabilidad, legalidad, predictibilidad, no discriminación, y respeto del debido procedimiento.

Así, la fiscalización no puede utilizarse como una forma de acoso ni como medio para imponer cargas arbitrarias, sino como un instrumento técnico-jurídico al servicio del interés público y del cumplimiento normativo.

En la práctica peruana, y a manera de ejemplo, entidades como la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral (SUNAFIL), el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) ilustran modelos diferenciados de fiscalización sectorial, cuyas competencias están reguladas por sus respectivas normas de creación y funcionamiento:

- SUNAFIL, creada mediante la Ley N° 29981 y regulada también por la Ley General de Inspección del Trabajo (Ley N° 28806), realiza inspecciones laborales para verificar el cumplimiento de normas sobre condiciones de trabajo, remuneraciones, seguridad y salud ocupacional. Sus actuaciones pueden concluir con medidas de subsanación, requerimientos formales o la imposición de sanciones administrativas.
- OEFA, en virtud de la Ley N° 29325 del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (SINEFA), ejerce la fiscalización ambiental a nivel nacional. Aplica una fiscalización basada en riesgos, priorizando actividades o sectores con mayor potencial de daño ambiental, y utiliza mecanismos como monitoreos inopinados, supervisiones programadas y requerimientos documentales. Su régimen sancionador se encuentra desarrollado en normas específicas como la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2018-OEFA-CD.
- ATU, establecida mediante la Ley N° 30900 y reglamentada por el Decreto Supremo N° 003-2019-MTC (Reglamento de Organización y Funciones - ROF de la ATU) y en el Texto Integrado del ROF con Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 193-2023-ATU/PE, despliega actividades de fiscalización sobre empresas operadoras y conductores para asegurar la legalidad del servicio, la seguridad vial y el cumplimiento de estándares técnicos. Utiliza operativos en vía pública, control documental y sistemas digitales de seguimiento.

Estos ejemplos revelan que la fiscalización no es un acto aislado, sino un proceso que debe planificarse estratégicamente, ejecutarse con criterios técnicos y articularse con otras funciones administrativas como la supervisión, la inducción al cumplimiento o la sanción. En consecuencia, un *enforcement* eficaz exigiría que la fiscalización se desarrolle con enfoque preventivo, capacidad operativa y estándares de transparencia y control.

### **2.1.3 Regulación de la prestación del servicio de transporte turístico con ómnibus panorámicos en Lima Metropolitana y eventos históricos relacionados**

Entre las décadas de 1920 y 1930, el régimen normativo para la provisión del servicio formal de buses en Lima comenzó a perfilarse, culminando en 1941 con la emisión del *“Reglamento para el Transporte Colectivo de Pasajeros en Ómnibus”*. Posteriormente, en el año 1990, empezó un proceso de liberalización del transporte público en Lima, permitiendo la entrada de nuevos operadores y modalidades de servicio, incluyendo el transporte turístico.

De acuerdo con la Defensoría del Pueblo (2008), el Decreto Legislativo N° 651 de 1991 facilitó el ingreso de numerosos operadores y la importación de vehículos usados con la finalidad de que empresas privadas ingresen al mercado de transporte de pasajeros, tanto urbano como interurbano. Esto marcó el inicio de un modelo empresarial basado en firmas afiliadoras y operadores individuales, lo cual propició una sobreoferta de unidades y un sistema desregulado con deficiencias de calidad y seguridad (p. 60).

Así, conforme a dicha Entidad, durante los años siguientes, no se implementó una regulación específica para modalidades de transporte como los ómnibus panorámicos, lo que generó vacíos normativos y falta de control frente a nuevas formas de transporte turístico. Asimismo, la Defensoría del Pueblo señaló que entre los años 2008 y 2012, la MML intentó establecer controles sobre la antigüedad de los vehículos (Ordenanzas N° 104, 954, 1109), pero sin una política específica para el transporte turístico.

En ese contexto, recién en el año 2009, se aprobó el RNAT que fue el primer reglamento cuyo objeto fue regular en una sola norma el transporte público y privado de personas, mercancías, así como el transporte especial, incluyendo el servicio de transporte turístico terrestre, contemplando el otorgamiento de títulos habilitantes a conductores y vehículos para la prestación de los servicios. Sin embargo, no había una regulación específica que exija condiciones técnicas y legales mínimas con las que deben contar

los ómnibus panorámicos para la prestación del servicio de transporte turístico, con la finalidad de que brinde seguridad y un servicio de calidad.

Ello, se ha podido evidenciar con la problemática desarrollada en el capítulo precedente, donde el libre acceso al mercado del sector privado para prestar dicho servicio se caracterizó por la informalidad, mediante el uso de ómnibus panorámicos modificados, el incumplimiento de las reglas de tránsito, la prestación del servicio sin contar con las autorizaciones y habilitaciones para los conductores y buses, entre otros, que demostraron la falta de un marco regulatorio y de adopción de medidas de control y fiscalización para erradicar el riesgo que representa a la vida y salud ofrecer un servicio de transporte turístico que denota inseguridad.

En atención a lo antes descrito, mediante Ley N° 30900 de fecha 27 de diciembre del 2018, el MTC creó a la ATU con facultades de regulación, gestión, operación y fiscalización del SIT, con el objeto de que se atiendan las necesidades de la población respecto de un transporte seguro, accesible y eficiente, ambiental y económicamente sustentable, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 5 de la referida Ley. Posteriormente, en el mes de marzo de 2019, se aprobó el reglamento de la referida Ley.

Así, con relación a una regulación específica para el transporte turístico con ómnibus panorámicos en Lima Metropolitana, la ATU aprobó la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE de fecha 8 de abril de 2022, que aprobó la Versión 001 del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en las modalidades de turístico, de trabajadores y de estudiantes en Lima y Callao (en adelante, Reglamento de Transporte Especial), orientada a mejorar la seguridad técnica de los vehículos y a formalizar el servicio especial en todas sus modalidades.

Cabe agregar que la Primera Disposición Complementaria Final de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE, dispuso que cuando se apruebe el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la ATU (en adelante, TUPA de la ATU), recién estaría vigente el Reglamento de Transporte Especial. Salvo las disposiciones complementarias finales (Segunda, Tercera y Cuarta) y transitorias (Quinta y Sexta), las cuales sí entraron en vigencia desde su publicación.

Al respecto, el TUPA de la ATU se aprobó el 13 de junio de 2023, mediante Decreto Supremo N° 008-2023-MTC<sup>44</sup>, por lo que el Reglamento de Transportes Especial entró en vigor el 14 de junio del 2023; y, por consiguiente, la Ordenanza N° 104-MML quedó derogada tácitamente.

Sin embargo, un mes después, el 14 de julio de 2023, la ATU aprobó la versión V002 del Reglamento de Transporte Especial a través de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE, siendo la nueva versión de dicho reglamento pues la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE fue dejada sin efecto; por lo que se concluye que recién a partir del 14 de julio de 2023 entró en vigencia las disposiciones relacionadas a las condiciones de acceso y permanencia, derechos y obligaciones del transporte especial (turístico, de estudiantes y trabajadores), los cuales si bien forman parte del SIT, anteriormente no se encontraban previstos en el RNAT, ya que se le daba un tratamiento aislado que fue corregido con este Reglamento. Además, el mencionado Reglamento comprendió:

- Requisitos para la obtención y renovación de títulos habilitantes;
- Obligaciones legales, técnicas y administrativas de los operadores;
- Estándares de calidad del servicio y trato al usuario; y,
- Procedimientos de fiscalización y régimen sancionador.

Respecto de las condiciones técnicas mínimas, prohibió expresamente el uso de vehículos modificados o transformados, es decir, aquellos que no hayan sido diseñados y fabricados originalmente para operar como ómnibus panorámicos y estableció criterios técnicos exigidos para los buses panorámicos, entre los cuales figuran: chasis con motor trasero (para reducir riesgo en caso de colisión frontal), estructura integral diseñada para uso en doble nivel; y, certificación de fabricación original como bus panorámico. La finalidad del Reglamento de Transporte Especial fue garantizar un nivel básico de seguridad estructural, proteger a los usuarios ante accidentes y prevenir la proliferación de flotas adaptadas informalmente, que representan un riesgo considerable en la vía pública. A continuación, se desarrollarán las principales disposiciones.

---

<sup>44</sup> Modificado por Decreto Supremo N° 002-2025-MTC, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 7 de febrero de 2025.

### 2.1.3.1 Sistema de control y monitoreo

El uso de tecnología para la prestación de los servicios públicos es necesario y una práctica común ya que facilita a los usuarios el acceso a información sobre los conductores y/o vehículos y el tipo de servicio a usar, lo cual, a su vez, permite superar la asimetría de la información.

Al respecto, la ATU implementó un sistema de códigos QR (Quick Response o respuesta rápida) colocado en cada vehículo como una identificación externa del mismo, para acceder a información sobre la prestación del servicio a fin de disminuir la vulnerabilidad de los usuarios. No obstante, a fin de ejecutar la simplificación administrativa, esta última obligación fue eliminada con la Versión 002 del Reglamento de Transporte Especial, quedando vigente únicamente el sistema de control y monitoreo (en adelante, SCM).

El SCM se concibe como una plataforma digital que permitiría al usuario colocar la placa del vehículo a utilizar para visualizar información, tanto del vehículo como del conductor. Además, podría ver y compartir su viaje en tiempo real, observar si el ómnibus panorámico transita con exceso de velocidad, ver el historial de viajes, calificar el servicio y poder realizar sugerencias o reclamos.

El objetivo del SCM sería minimizar las externalidades negativas de inseguridad y siniestrabilidad, que involucra la supervisión de los vehículos utilizando tecnología, y que sería de acceso gratuito para el usuario a través de una aplicación móvil. Sin embargo, la ATU estableció un plazo de adecuación para aquellos operadores que ya contaran con autorización para prestar el servicio de transporte turístico, toda vez que su exigencia estaba supeditada a la aprobación del TUPA de la ATU, de acuerdo con la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de Transporte Especial Versión 001, el cual fue aprobado el 13 de junio de 2023.

Así también, en el referido Reglamento, se dispuso que la ATU emitiría una Resolución que determine las características y funcionalidad del SCM. Sin embargo, hasta la fecha, no ha emitido dicha normativa. Por consiguiente, solo se cuenta con dos opciones virtuales ubicadas en el portal web de la ATU para que un usuario pueda verificar si el ómnibus panorámico a contratar cuenta con autorización para brindar el servicio de transporte turístico y si el conductor se encuentra habilitado para ello, accediendo a los siguientes links:

- <https://sistemas.atu.gob.pe/ConsultaVehiculo>: se coloca la placa del vehículo
- <http://sistemas.atu.gob.pe/ConsultaCredencial>: se coloca el número del documento de identidad del conductor.

### **2.1.3.2 Curso de Actualización de conocimientos en normativa de transporte y tránsito terrestre**

De conformidad con lo dispuesto en el RNAT, es obligación de los conductores de vehículos de transporte terrestre llevar el curso de Actualización de la Normativa de Transporte y Tránsito Terrestre para Conductores del Servicio de Transporte Terrestre (en adelante, curso de actualización), de acuerdo al cronograma que apruebe el MTC.

Cabe agregar que mediante Resolución Directoral N° 008-2023-MTC/18, de fecha 27 de marzo de 2023, se aprobó la Directiva N° 001-2023- MTC/18 *“Directiva que Regula el Curso de Actualización de la Normativa de Transporte y Tránsito para los Conductores del Servicio de Transporte Terrestre”*, que se fundamentó en la prevención de riesgos asociados al factor humano comprendido como el factor principal de accidentes de tránsito respecto del factor vehicular (fallas técnicas) y del factor ambiental (factores climatológicos y/o estado de la vía). Así, esta Directiva comprende disposiciones específicas para regular el curso, además de establecer que es exigible cada cinco (05) años a los conductores que prestan el servicio de transporte terrestre. Asimismo, tiene como objetivo prevenir el acoso sexual sobre los pasajeros más vulnerables como adolescentes y niñas, y fomentar buenas prácticas en los conductores que no tienen conocimiento suficiente para la atención y trato a los clientes.

Respecto al cronograma del curso, éste fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2022-MTC para desarrollarse del 1 de julio de 2023 al 1 de enero de 2024. Sin embargo, el cronograma se modificó por Decreto Supremo N° 013-2023-MTC publicado el 31 de agosto de 2023, para que sea obligatorio a partir del 1 de enero de 2025 para el caso del transporte especial de personas. Adicionalmente, en la modificatoria se incluyó que las actas de control que consignen el incumplimiento de dicha obligación entre el 1 de julio hasta agosto de 2023, serían solo de carácter

orientativo. Por consiguiente, la exigencia de contar con dicho curso sería aplicable desde el 1 de enero de 2025.

### **2.1.3.3 Condiciones de acceso y permanencia para prestar el servicio público de transporte turístico**

Son exigencias obligatorias para que empresas operadoras o personas naturales puedan ofrecer el servicio de transporte turístico y permanecer autorizados, así como para poder contar con acceso y permanencia en la habilitación de los conductores y de los ómnibus panorámicos.

La habilitación del conductor se acredita con una credencial otorgada por la SSTE mientras que la habilitación de los ómnibus panorámicos se acredita con la Tarjeta Única de Circulación (en adelante, TUC) física o electrónica también otorgada por la SSTE. Ambas habilitaciones son emitidas en conjunto con la autorización para prestar el servicio de transporte turístico, el cual es intransferible y tiene una vigencia de diez (10) años. De no solicitar la renovación al vencimiento del plazo, dicha autorización se extingue.

Esta autorización del servicio implica que las empresas operadoras cuenten con SOAT y CITV vigentes, presenten la relación de conductores con el número de su licencia de conducir de categoría profesional vigente y acorde al tipo de vehículo a operar, una relación de los vehículos con sus respectivas placas únicas de rodaje y la indicación de que dichos buses cuentan con chasis rodante original de fábrica, es decir, que no hayan sido modificados para ampliar el número de ejes, estructura o el largo, además de acreditar la titularidad de los buses o, en su defecto, presentar el contrato de arrendamiento financiero u operativo de una entidad supervisada por la SBS y/o por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores (CONASEV).

Finalmente, deben presentar una declaración jurada de antecedentes penales de los conductores e indicar que el conductor no se encuentra inscrito en el subregistro de personas condenadas por delitos del artículo 2 de la Ley N° 30901, Ley que implementa un subregistro de condenas y establece la inhabilitación definitiva para desempeñar actividad, profesión, ocupación u oficio que implique el cuidado, vigilancia o atención de niñas, niños o adolescentes.

De otro lado, una condición de permanencia es que la antigüedad máxima de los buses panorámicos es de quince (15) años, contados desde el año siguiente del año del modelo del vehículo. Por consiguiente, la habilitación vehicular será otorgada por el mismo plazo de vigencia de la autorización del servicio, o hasta que se cumplan los años de antigüedad del bus panorámico o por el plazo previsto en los contratos de arrendamiento suscritos. En cualquiera de los casos, la renovación de la habilitación vehicular se tramita junto al de la autorización del servicio.

Además, el Reglamento precisa que los operadores podrán solicitar una nueva habilitación en tres supuestos: para incluir un nuevo vehículo a su flota, para sustituirlo o para renovar la habilitación vehicular, más no podrán habilitar vehículos que hayan sido de propiedad de un operador sancionado con la cancelación de la autorización del servicio.

En suma, se concluye que las condiciones de acceso y permanencia para brindar el servicio de transporte turístico son las habilitaciones de conductores y vehículos, la autorización del servicio, implementar el SCM, cumplir las condiciones técnicas vehiculares establecidas en el Reglamento de Transporte Especial, y no incurrir en alguna de las causales de deshabilitación, sea de conductores o de los vehículos.

#### **2.1.3.4 Obligaciones de los operadores de ómnibus panorámicos**

De lo descrito en el ítem precedente, se colige que es obligación de los operadores contar con conductores y vehículos habilitados, tener SOAT, TUC y CITV, tramitar la autorización del servicio a prestar y cumplir con todas las disposiciones establecidas en el Reglamento de Transporte Terrestre, entre las cuales se encuentran:

- No obstruir la vía pública
- No obstaculizar la fiscalización ni agredir, física ni verbalmente, a los fiscalizadores
- Atender los requerimientos de información de la ATU y no entregar información falsa
- Cumplir los mandatos de la ATU y en el plazo previsto

- Participar en las capacitaciones que la DO apruebe
- En caso de accidentes, deben presentar un informe preliminar y final a la Dirección de Fiscalización de la ATU
- Dar mantenimiento a sus vehículos y operar cumpliendo las condiciones establecidas en el Reglamento
- Implementar una página web con información de la empresa, condiciones del servicio, restricciones y advertencias
- Verificar que los conductores cumplan con sus obligaciones como no consumo alimentos o bebidas mientras ejecute el servicio, no agresiones, usar los paraderos autorizados, custodiar la seguridad de los usuarios
- Que los conductores hayan cursado la actualización de conocimientos en transporte
- El reporte de los conductores sobre la hora de inicio y fin del servicio en el SCM, nombre del conductor e incidencias

#### **2.1.3.5 Derechos de los usuarios**

Son derechos de los usuarios de ómnibus panorámicos a ser transportados previo pago del precio del servicio, en vehículos habilitados que cuenten con CITV, SOAT y que cumplan las condiciones técnicas establecidas en el Reglamento de Transporte Especial, a ser informados de forma previa sobre el servicio, a no ser discriminados, a contar con la colaboración del conductor para las personas con alguna discapacidad física o por requerimiento de personas vulnerables como embarazadas, adultos mayores, niños o personas con animales de asistencia a los cuales se les permitirá su ingreso.

Por su parte, los usuarios están obligados a cumplir las instrucciones de seguridad brindadas de forma previa al servicio, no perturbar la visibilidad del conductor, con concertar con el conductor para evadir u obstaculizar la fiscalización de las autoridades, no agredir ni causar daños a personas ni al vehículo ni perturbar la tranquilidad de los demás turistas o usuarios.

#### **2.1.3.6 Infraestructura complementaria de transporte**

Los paraderos de los ómnibus panorámicos constituyen una infraestructura complementaria de transporte habilitada por la SSTE, para que los buses puedan

usarlo como embarcadero y desembarcadero de los usuarios que elijan conocer atractivos turísticos. Estos paraderos son gratuitos y de uso exclusivo para los buses habilitados para prestar dicho servicio.

Actualmente, la ATU habilitó nueve (09) paraderos señalizados para los ómnibus panorámicos, tanto en la pista con casilleros de líneas pintadas como con la instalación de postes y letreros, cuyas ubicaciones son:

**Tabla 4: Paraderos habilitados para ómnibus panorámicos**

Cercado de Lima	Miraflores
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alameda Chabuca Granda: ingreso por Jr. Camaná (3 casilleros)</li> <li>- Plaza San Martín: Cuadra 9 del Jr. de la Unión (3 casilleros)</li> <li>- Parque de la Exposición: Cuadra 8 de la Av. 28 de Julio (3 casilleros)</li> <li>- Parque de la Muralla: Primera cuadra del Jr. Amazonas (2 casilleros)</li> <li>- Parque de la Reserva: Vía auxiliar de la vía expresa (1 casillero)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bulevar San Ramón: Cuadra 4 de la Av. Diagonal</li> <li>- Huaca Pucllana: Cuadra 7 de la calle General Borgoño</li> <li>- Bulevar de Artesanías: Cuadra 53 de la Av. Petit Thouars.</li> <li>- Parque Intihuatana: Malecón de la Reserva</li> <li>- Parque Alfredo Salazar</li> </ul> <p>(Todos cuentan con 1 casillero)</p>

Fuente: *Elaboración propia a partir de* <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/1092235-usa-transporte-formal-la-atu-implementa-nueve-paraderos-para-el-servicio-turistico-autorizado-en-lima>

Respecto del uso de los paraderos, tanto los buses como los usuarios deben procurar ingresar y salir de forma ordenada y segura, evitar el deshecho o desperdicios en la vía pública. Asimismo, los conductores no podrán hacer uso del paradero como un punto de limpieza o mantenimiento de los buses ni como estacionamiento fijo.

El marco regulatorio especializado antes expuesto, responde a la necesidad de corregir la fragmentación normativa que por años caracterizó a este tipo de transporte. Por tanto, se desprende que la normativa ha ido evolucionando con los años, comprendiendo aparentemente mayores exigencias en la prestación del servicio de transporte urbano, así como para el transporte especial en la modalidad de turístico.

## **CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE LA EFECTIVIDAD DE LA REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TURÍSTICO CON ÓMNIBUS PANORÁMICOS A PARTIR DE LA FISCALIZACIÓN ADMINISTRATIVA**

### **3.1 Aplicación de estrategias del *enforcement* y regulación responsiva en el transporte turístico con ómnibus panorámicos**

Los bienes jurídicos protegidos del marco normativo del transporte terrestre de personas son la vida, la salud, la integridad física, así como la seguridad, siendo el objetivo del Estado prevenir la ocurrencia de accidentes y garantizar la seguridad de los usuarios durante la ejecución del servicio de transporte turístico. El medio ambiente es otro bien jurídico protegido, por lo que la autoridad procurará establecer exigencias a fin de minimizar o prevenir la contaminación ambiental producto de las emisiones atmosféricas que generan los vehículos y la congestión vehicular producto del incremento del parque automotor.

Estos bienes jurídicos protegidos están estrechamente vinculados con los derechos a la salud e integridad personal, el derecho a vivir en un ambiente equilibrado y apropiado para el desarrollo, así como el derecho de los consumidores a contar con servicios de calidad. En consecuencia, las sanciones serán determinadas en función a las conductas, factores o circunstancias que puedan suscitarse, de modo que la cuantía podrá variar según la gravedad de la infracción por acción u omisión tipificada como tal en el Reglamento de Transporte Especial, así como en base a los atenuantes o agravantes.

En esa línea, la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE, que aprobó la versión 002 del Reglamento de Transporte Especial, regula el servicio público de transporte especial, reflejando un modelo normativo que combina componentes característicos de la regulación responsiva y elementos propios del *enforcement* disuasivo, al no dejar de ejercer la ATU su potestad sancionadora.

A continuación, se describirá el enfoque mixto aplicado por la ATU y, en base al análisis de la información obtenida por acceso a la información pública, nos permitirá comprender si dicha regulación logró los objetivos de incentivar el cumplimiento voluntario normativo y la formalización del servicio.

### **3.1.1 Estrategias del *enforcement* aplicadas**

El *enforcement* comprende el conjunto de actividades y medidas que implementa un órgano regulador ejerciendo la potestad sancionadora ante una conducta infractora (estrategia disuasiva) o aplicando una estrategia distinta como papeletas educativas o advertencias (estrategia persuasiva).

Por su parte, el enfoque de regulación responsiva formulado por Ayres y Braithwaite (1992), comprende una exigencia escalonada por parte de la autoridad, teniendo en consideración el comportamiento de los agentes regulados: ya sean cooperativos en el cumplimiento normativo o que resistan a ello. Así, contempla medidas educativas, recomendaciones o de advertencia, como la aplicación de las sanciones más severas ante conductas infractoras que incurrir en agravante, por ejemplo. Por tanto, no nos encontramos ante una regulación que versa exclusivamente en implementar un régimen sancionador puro (castigador), tal sería el enfoque implementado por la ATU.

#### **3.1.1.1 Capacitaciones como medida educativa**

La ATU, a través de la Dirección de Gestión Comercial que es el área responsable de adoptar las acciones que aseguren la adecuada difusión de los reglamentos, realizó capacitaciones y charlas informativas para fortalecer los conocimientos y capacidades de usuarios, operadores y sociedad civil en general sobre el SIT, con el objetivo de determinar el nivel de cumplimiento normativo. Estas acciones se enmarcan en un rol preventivo y persuasivo de la ATU ante las conductas infractoras.

En ese sentido, se requirió información sobre las capacitaciones realizadas a las empresas y conductores que brindan el servicio de transporte turístico con ómnibus panorámico, en el periodo del 2022 al 2024; ante lo cual remitió información de las capacitaciones efectuadas a operadores del transporte turístico en general<sup>45</sup> y no disgregada por cada modalidad. A continuación, se muestra el número de capacitaciones realizadas por temática y por año:

---

<sup>45</sup> Ver Figura 2: Modalidades de transporte turístico, que comprende el traslado, visita local, excursión, gira, circuito y aventura.

**Tabla 5: Capacitaciones realizadas por la Dirección de Gestión Comercial**

N°	TEMAS	2022	2023	2024	TOTAL
1	Fiscalización de transporte especial	1	0	0	1
2	Autorizaciones y obligaciones del transportista	2	0	3	5
3	Condiciones para el acceso y permanencia	0	3	0	3
4	Conociendo el TUPA y paraderos autorizados	0	2	1	3
5	Atractivos turísticos	0	2	3	5
6	Educación financiera	0	1	0	1
7	Autoconocimiento y gestión de las emociones	0	2	4	6
8	Comunicación asertiva	0	2	5	7
9	Seguridad vial y primeros auxilios	0	2	8	10
10	Transporte con enfoque de género y trato preferente a personas con discapacidad	0	0	8	8
11	Habilidades blandas	0	0	6	6
12	Sesiones de inglés	0	68	24	92
	<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>82</b>	<b>62</b>	<b>147</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de la Carta N° D-007647-2025-ATU/GG-UACGD-AIP

De la revisión realizada al cuadro remitido por la ATU con Carta N° D-007647-2025-ATU/GG-UACGD-AIP<sup>46</sup>, se observa que entre los años 2022 y 2024 la Dirección de Gestión Comercial de la ATU llevó a cabo capacitaciones en la modalidad de presencial y virtual, respecto a:

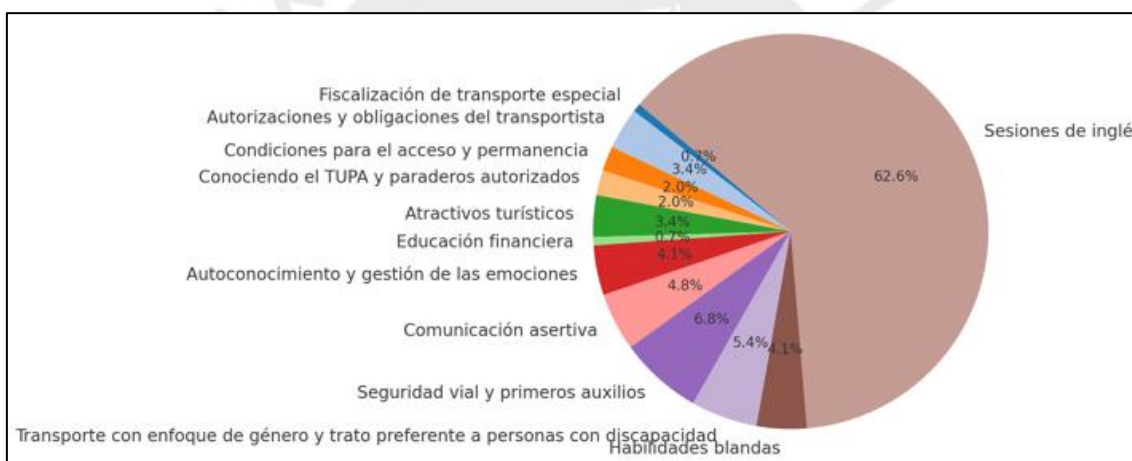
- Difundir los derechos y deberes del servicio de transporte turístico, contemplados en los reglamentos emitidos,
- Las acciones de fiscalización y títulos habilitantes
- Reeducar comportamientos y actitudes de los conductores y otros usuarios viales hacia una cultura de seguridad vial y respeto a su entorno, sensibilizando respecto a las consecuencias por incumplimiento de las normas de tránsito y la imprudencia en el tránsito vial
- Concientizar sobre el adecuado uso del servicio de transporte y sobre los derechos de las personas con discapacidad
- Erradicar la violencia hacia las mujeres, busca prevenir cualquier tipo de violencia física, psicológica o sexual, y garantizar a mujeres y hombres el ejercicio de sus derechos en igualdad.

<sup>46</sup> Ver Anexo N° 1.

Sin embargo, respecto de las disposiciones establecidas en el Reglamento de Transporte Especial N° 1, 2, 3 y 4, solo hubo tres (03) capacitaciones de la versión 001 en el año 2022 y de la versión 002 en el año 2023 solo hicieron tres (3) capacitaciones sobre las condiciones de acceso y permanencia, y dos (02) sobre el TUPA de la ATU y los paraderos. Respecto de las autorizaciones y obligaciones, hicieron tres (03) capacitaciones en el año 2024, y sobre la tipificación y fiscalización ninguna del 2023 al 2024. Con relación a las capacitaciones sobre seguridad vial y primeros auxilios, realizaron diez (10), lo que demuestra su interés en reducir contingencias y/o accidentes de tránsito.

Para mejor apreciación de la priorización realizada por la ATU en sus capacitaciones se presenta el siguiente gráfico:

**Figura 9: Distribución porcentual de capacitaciones por tema: 2022 al 2024**



*Nota: Elaboración propia*

De lo anterior se tiene que la ATU priorizó realizar capacitaciones para mejorar el comportamiento de los conductores y la atención al servicio al cliente como se puede visualizar en los ítems N° 7, 8, 10, 11 y 12 del Tabla N° 5, lo cual representa el 81% del total de capacitaciones realizadas del 2022 al 2024. Sin embargo, respecto de la difusión de las disposiciones y obligaciones establecidas en el Reglamento de Transporte Especial, en tres años realizó el 8.1%, y sobre seguridad vial el 6.8%.

De otro lado, respecto del SCM contemplado en el Reglamento de Transporte Especial para que los operadores de buses panorámicos implementen tecnología en sus buses, de modo que la ATU pueda supervisarlos mientras realizan el

servicio y, a su vez, los usuarios accedan a información relevante sobre el servicio mediante el ingreso a un aplicativo móvil, se observa que no efectuaron ninguna capacitación. Probablemente se haya debido a que, hasta la fecha, la ATU no ha emitido la norma que especifique las características y funcionalidad del SCM que se debe de instalar en los buses.

### **3.1.1.2 Fiscalizaciones orientativas**

Respecto de la estrategia persuasiva implementada a través de recomendaciones o advertencias, la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE adoptó de manera implícita este enfoque responsivo al incluir un periodo de fiscalización orientativa con la finalidad de que los agentes regulados puedan implementar las disposiciones del Reglamento de Transporte Especial de forma progresiva y sin ser sancionados aun cuando hayan podido incurrir en alguna conducta infractora de acuerdo a la tipificación de infracciones y sanciones. Este tipo de fiscalización fue ejecutado debido a que dicho Reglamento implicó modificaciones, nuevas obligaciones y prohibiciones para los operadores y conductores de ómnibus panorámicos.

No obstante, dicho mecanismo no debía contraponerse al artículo 3 de la LGTT, pues recordemos que la intervención del Estado se orienta a garantizar la seguridad y salud de los usuarios, así como proteger el medio ambiente.

En concordancia con ello, la fiscalización orientativa implementada por la ATU con relación a las obligaciones, infracciones y sanciones comprendidas en el Reglamento de Transporte Especial, no fue aplicable para aquellas conductas que revisten de mayor gravedad o constituyen agravantes como causar accidentes de tránsito o atentar contra la integridad física de los fiscalizadores o la agresión física o verbal a los usuarios, ya que implica una puesta en peligro de los bienes jurídicos protegidos por el marco normativo, esto es: la salud y seguridad de los usuarios e inclusive de terceras personas como los transeúntes de la zona donde operan los ómnibus panorámicos. Por tanto, estas conductas infractoras merecen una sanción de mayor rigurosidad.

Lo señalado en el párrafo precedente, se evidencia con la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 169-2023-ATU/PE aprobada el 16 de julio de 2023, que

estableció la aplicación de una fiscalización orientativa por el plazo de treinta (30) días calendarios, es decir hasta el 15 de agosto de 2023, para distintas infracciones de las Tablas de Infracciones y Sanciones del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi en Lima y Callao, aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 029-2022-ATU/PE y del Reglamento de Transporte Especial, aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE, siempre que no se configure la agravante “con accidente de tránsito” que involucren daños personales y no se atente la integridad física o verbal de los fiscalizadores o los usuarios. En ambos casos, la norma especificó a qué códigos de infracciones le son aplicables.

De lo anterior se tiene que, se ha considerado el accidente de tránsito y la afectación a la integridad física o verbal a los fiscalizadores como un agravante para que en estos casos sí se inicien los procedimientos sancionadores y se aplique las sanciones respectivas.

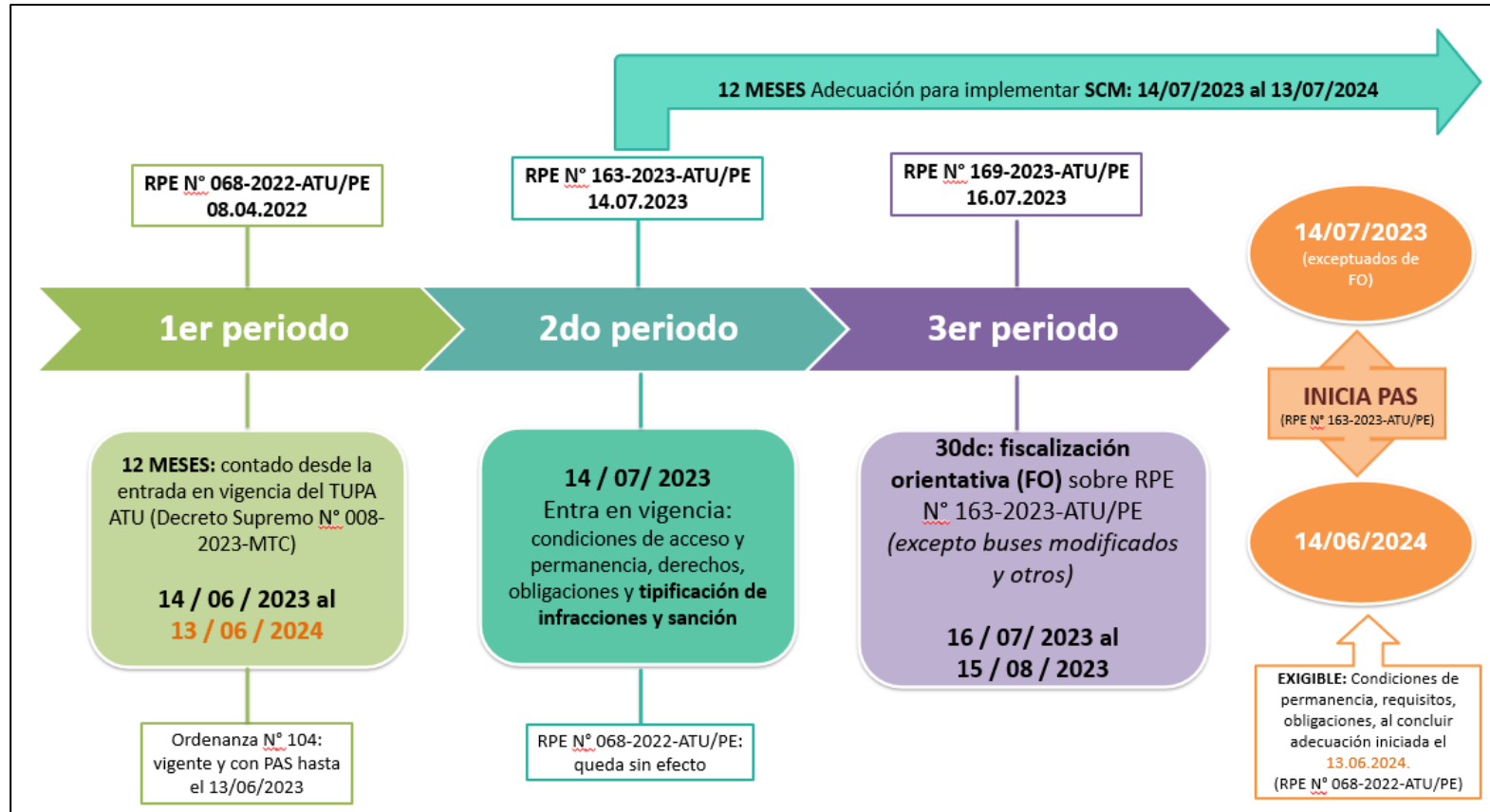
En ese contexto, corresponde mencionar que esta Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 169-2023-ATU/PE se enmarca en lo dispuesto en el artículo 245 del TUO de la Ley N° 27444 con relación a que las entidades de la administración pública con potestad sancionadora procuren fiscalizar con finalidad orientativa para incentivar el cumplimiento voluntario de las normas, a través de la identificación de riesgos y la notificación de alertas a los administrados.

Un supuesto distinto es el SCM que se incluyó el Reglamento, ya que, al ser una medida de carácter tecnológico, la ATU estimó necesario establecer un periodo de transición que permita a los nuevos operadores familiarizarse progresivamente con su funcionamiento, por un periodo de (12) doce meses. De manera que, de identificarse alguna infracción con relación a este sistema, se emitirían actas de conformidad dando a conocer la infracción al operador o conductor bajo un carácter solamente educativo, siendo concordante con la disposición establecida en el artículo 245 del TUO de la Ley N° 27444 relacionada a que las entidades públicas procuran realizar fiscalizaciones con una finalidad orientativa, de modo que sirva para alertar a los administrados y además permita identificar los riesgos.

Finalmente, con relación a la fiscalización orientativa aplicada por la ATU, tenemos que se impartió, básicamente, hasta en tres periodos teniendo en consideración los plazos de adecuación establecidos en la normativa emitida por la ATU:

- Primer periodo de doce (12) meses, contabilizado a partir de la entrada en vigencia de la versión 001 del Reglamento de Transporte Especial, es decir desde el 14 junio de 2023, fecha en que se aprobó el TUPA de la ATU, hasta el 13 de junio de 2024 que sería el periodo de adecuación. Sin embargo, considerando que dicho Reglamento se publicó el 08 de abril de 2022, prácticamente, la norma ha sido de público conocimiento con catorce (14) meses de anticipación debido a la demora de la aprobación del TUPA.
- Segundo periodo, en paralelo al primero, los operadores que contaban con autorización de forma previa a la aprobación de la versión 002 del referido Reglamento, tuvieron un periodo de adecuación de doce (12) meses para implementar el SCM; es decir del 14 de julio de 2023 al 13 de julio del 2024, y si en dicho periodo se detentaban infracciones sobre el SCM, éstas serían solo educativas.
- Tercer periodo de treinta (30) días calendario, de acuerdo con la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 169-2023-ATU/PE de fecha 16 de julio de 2023, que estableció la fiscalización orientativa para las infracciones tipificadas en el Reglamento de Transporte Terrestre versión 002, cuyo vencimiento fue el 15 de agosto de 2023.

Figura 10: Normativa emitida y plazos de adecuación



Nota: Elaboración propia

Adicionalmente, es pertinente mencionar que, de acuerdo con la normativa antes expuesta y considerando los plazos de adecuación establecidos, la ATU realizó las siguientes fiscalizaciones orientativas los años 2023 y 2024, de acuerdo a la información remitida con Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP<sup>47</sup>:

**Tabla 6: Fiscalizaciones orientativas realizadas**

<b>Año / Mes</b>	<b>Cantidad de imposición de Actas</b>
<b>2023</b>	<b>73</b>
Dic	73
<b>2024</b>	<b>694</b>
Ene	137
Feb	81
Mar	111
Abr	198
May	66
Jun	101

*Fuente: Adaptado a partir de la Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP*

Del cuadro precedente se tiene que, durante dichas fiscalizaciones orientativas, la ATU emitió 767 actas que alertaron a los operadores y/o conductores sobre las infracciones detectadas al Reglamento de Transporte Especial durante la realización del servicio de transporte turístico. Esta información fue proporcionada de forma general, sin especificar cuántas corresponden a buses panorámicos, ya que la ATU no cuenta con data digital disgregada que permita contar con ese nivel de detalle.

Por consiguiente, se concluye que desde que se aprobó el Reglamento de Transporte Especial versión 001 el 8 de abril de 2022, hasta el 13 de junio de 2024, fecha en que venció el primer plazo de adecuación, las empresas, operadores y conductores tuvieron más de dos años aproximadamente para implementar las disposiciones a su servicio y vehículos, así como para conocer sus derechos y obligaciones, tanto a título individual con la publicación normativa, como a través de las capacitaciones realizadas por la ATU aun cuando estas hayan sido más enfocadas al comportamiento de los conductores de los ómnibus panorámicos que propiamente sobre las disposiciones normativas.

<sup>47</sup> Ver Anexo N° 2.

### 3.1.1.3 Estrategia disuasiva

El régimen sancionador adoptado se sustenta en el enfoque de sanciones disuasivas, según el cual las multas reflejan el beneficio económico obtenido indebidamente por el infractor, tomando en cuenta la probabilidad de detección y sanción. Bajo este criterio, la ATU ha planteado una metodología de sanciones predefinidas, conforme a lo establecido en RNAT, considerando la gravedad de las infracciones, el tipo de sanción aplicable y la imposición de medidas preventivas, a su vez, enmarcada en los principios de legalidad, proporcionalidad y razonabilidad.

Al respecto, se contempló una lógica económico – disuasiva sustentada en la potestad sancionadora que ostenta la ATU y que implica sanciones pecuniarias y no pecuniarias aplicables a las empresas operadoras, al vehículo como al conductor, basado en una evaluación del costo evitado o beneficio ilícito que la infracción genera para el infractor, en combinación con una estimación de la probabilidad de detección del acto infractor. Para ello, tomó como referencia los lineamientos empleados en el RNAT con relación a la gravedad del daño, perjuicio económico causado y la intencionalidad del infractor; y, según corresponda, se determina la gradualidad de las sanciones.

Así, la probabilidad de detección podría basarse en antecedentes empíricos observados en el sector transporte como antecedentes de la detección de infracciones y cantidad de fiscalizadores, lo que permitiría ajustar el valor de la multa en función del riesgo y la gravedad de la infracción según el bien jurídico afectado. Mientras que el costo evitado es calculado en función a los requisitos administrativos como contar con la autorización, habilitación, SOAT, TUC, CITV, entre otros.

El objetivo es internalizar en el infractor las consecuencias de su conducta irregular, especialmente con la imposición de sanciones económicas que sean disuasivas y proporcionales con la finalidad de lograr disuadir a los agentes regulados.

Entre las infracciones con multas disuasivas tenemos: prestar el servicio con un vehículo cuya habilitación se encuentra en trámite, o que siendo de su propiedad no se encuentre habilitado, pudiendo aplicarse una multa de 0.5 unidades

impositivas tributarias (en adelante, UIT) debido a que se obtuvo ingresos por brindar el servicio sin estar habilitado. Sin embargo, esta sanción puede ser mayor al constituir como una agravante la suspensión y/o inhabilitación como resultado de la imposición de una medida preventiva o de una sanción administrativa; ya que se replica el beneficio ilícito obtenido: siendo la primera vez antes de que esté suspendido o inhabilitado, y la segunda vez cuando el vehículo ya estuvo suspendido o inhabilitado.

Así también, a modo de ejemplo, tenemos a la obstrucción de las acciones de fiscalización realizadas por la ATU, tipificada como una obligación de no hacer muy grave, ya que darse a la fuga representa un riesgo potencial a la vida por las maniobras del vehículo con consecuencias como intento de atropello o daño a la salud e integridad de los fiscalizadores, usuarios y de los transeúntes de la zona. Esta infracción se agrava si ocurre un accidente de tránsito, pues se multa con 2 UIT, se cancela la licencia de conducir e incluso se inhabilita de forma definitiva para obtener nueva licencia.

Medidas como la cancelación de la licencia o la inhabilitación definitiva refuerzan el carácter disuasivo del régimen sancionador aplicado, según la cual la severidad de la sanción debe compensar los beneficios obtenidos ilegalmente por el infractor y desincentivar futuras conductas infractoras (Becker, 1968, p. 181).

Por tanto, esta combinación de estrategias sería coherente con los principios de la “escalera regulatoria”, la cual reforzaría el rol de la ATU para promover la formalidad sin descuidar la protección de bienes jurídicos como la vida, la seguridad y la integridad de los usuarios del transporte turístico, cuya efectividad será analizada en el siguiente acápite en base a los resultados de las acciones de fiscalización que realizó la ATU entre el periodo 2022 y 2024, considerando que el Reglamento de Transporte Especial se publicó el año 2022.

### **3.1.2 Análisis de la efectividad del enfoque regulatorio a partir de los resultados de la fiscalización administrativa realizada al servicio de transporte turístico prestado con ómnibus panorámicos entre el periodo 2022 y 2024**

De acuerdo a lo desarrollado en el acápite precedente, tenemos que el Reglamento de Transporte Especial ha sido coherente con la finalidad establecida en el TUO de la Ley N° 27444, ya que no es una norma exclusivamente castigadora al incluir, como primera etapa, que las entidades públicas puedan efectuar supervisiones o fiscalizaciones solo

para advertir o educar a los administrados respecto de las obligaciones a su cargo; y, como segunda etapa, cuando no se consiga los resultados esperados, proceder a fiscalizar aplicando las sanciones que correspondan ante la detección de una infracción, previo inicio de un procedimiento administrativo sancionador. Ello con el objetivo de lograr el cumplimiento voluntario de la normativa.

La Dirección de Fiscalización y Sanción de la ATU (en adelante, DFS) realiza acciones de fiscalización para verificar el cumplimiento del marco normativo vigente y la prestación de los servicios de transporte turístico con buses panorámicos, para lo cual aprueba el Plan Anual de Fiscalización, conduce y monitorea el procedimiento de determinación de infracciones consecutivas de sanción, de acuerdo a la tipificación de infracciones y sanciones establecida en el Reglamento de Transporte Especial.

En esa línea, como se explicó en el segundo capítulo, la DFS emitió la Versión 001 del Reglamento de Transporte Especial el 8 de abril de 2022, que comprendió la regulación específica para el transporte turístico con relación a la obligación de contar con autorizaciones, títulos habilitantes, establecer su tramitología, así como señalar los derechos y obligaciones de las empresas, conductores y usuarios.

Por tanto, al ser una nueva normativa para el mercado de transporte turístico, la autoridad consideró necesario implementarlo de forma progresiva para evitar un impacto negativo a las empresas u operarios en su economía, sobre todo, para aquellas que quisieran reincorporarse de nuevo al mercado o para los que tramitaran por primera vez sus autorizaciones y habilitaciones, propiciando facilidad de ingreso al mercado con la simplificación administrativa; y, para que puedan adecuar sus vehículos a las nuevas disposiciones establecidas en el Reglamento de Transporte Especial, con lo cual la ATU realizó capacitaciones y promovió la ejecución de fiscalizaciones orientativas para fomentar el cumplimiento voluntario.

En virtud de lo expuesto, para la presente investigación, por acceso a la información pública del portal de transparencia de la ATU, se procedió a solicitar información entre el periodo 2022 y 2025, respecto de las autorizaciones y habilitaciones otorgadas y/o declaradas nulas, así como de los procedimientos administrativos sancionadores efectuados y las sanciones impuestas, con la finalidad de identificar brechas entre la regulación diseñada y su implementación en la práctica.

### 3.1.2.1 Autorización para efectuar el transporte turístico con ómnibus panorámico

De acuerdo a la Primera Disposición Complementaria Final de la versión 001 del Reglamento de Transporte Especial, se dispuso que este reglamento no entraría en vigencia hasta que se apruebe el TUPA de la ATU, por lo que se mantenía la vigencia de las ordenanzas municipales de la MML, entre las cuales se encuentra la Ordenanza N° 104, vigente desde el 28 de enero de 1997. Si bien entre los años 2008 y 2012 la MML intentó establecer controles sobre la antigüedad de los vehículos y ordenar el SIT, no hubo una política o regulación específica para el transporte turístico.

En dicho contexto, hasta el 13 de junio de 2023 que se aprobó el TUPA de la ATU como se indicó anteriormente (ver Figura 11), los operadores que querían realizar transporte turístico debían estar inscritos y autorizados por la Dirección Municipal de Transporte Urbano de la MML, y, además, cumplir con los requisitos de su TUPA, presentar recibos de pago por las tasas de inscripción, registro y constatación de forma previa a la entrega de la autorización y contar con certificado de ITV y póliza de seguro.

Al respecto, al mes de julio de 2021, la SSTE de la ATU verificó que había diecisiete (17) ómnibus panorámicos habilitados para el transporte turístico, información obtenida del Informe N° D-000279-2021-ATU-DO-SSTE<sup>48</sup>, los cuales se listan a continuación:

**Tabla 7: Buses panorámicos habilitados al mes de julio de 2021**

N°	PLACA	DATOS_TITULAR	VENCIMIENTO CIVT	CENTRO DE INSPECCIÓN TÉCNICA
1	F1U960	TRANSPORTE TURÍSTICO VR TOURS E.I.R.L.	10/12/2021	CHECK & GO S.A.C.
2	AJV911	FREDDY & LUISA TOUR E.I.R.L.	10/12/2021	CHECK & GO S.A.C.
3	D2S957	GUMARS TRAVEL S.R.L	12/12/2021	REVISIONES TÉCNICAS DEL PERÚ S.A.C.
4	A1J789	<i>No colocaron este dato</i>	09/09/2021	CENTRO DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES JARDEL PERÚ S.A.C.
5	F5M957	CLEAR BUS TOURS PERU SAC	16/06/2021	REVISIONES TÉCNICAS DEL PERÚ S.A.C.

<sup>48</sup> Ver Anexo N° 3.

N°	PLACA	DATOS_TITULAR	VENCIMIENTO CITV	CENTRO DE INSPECCIÓN TÉCNICA
6	F4T780	SOLBUS TRANSPORTE TURÍSTICO E.I.R.L.	30/04/2021	INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES NORWICH S.A.C.
7	F4R890	INVERSIONES Y SERVICIOS MIRABUS E.I.R.L.	30/04/2021	INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES NORWICH S.A.C.
8	F4O781	SOLBUS TRANSPORTE TURÍSTICO E.I.R.L.	S/N	INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES NORWICH S.A.C.
9	F1L960	METROMOBIL COMPANY S.A.	S/N	S/N
10	D8K955	CORPORACIÓN METROMOBIL S.A.	28/05/2021	CENTRO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR JICAMARCA S.A.C.
11	D5K968	L. METROMOBIL INTERNACIONAL E.I.R.L.	03/06/2021	CENTRO DE INSPECCIONES TÉCNICO VEHICULARES GRUPO J & J S.A.C.
12	D5F955	METROMOBIL COMPANY S.A.	28/05/2021	CENTRO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR JICAMARCA S.A.C.
13	D4P969	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.	27/05/2021	CITV OMEGA S.A.C.
14	B1N710	REMANDO S.A.C.	23/05/2019	REVISIONES TÉCNICAS DEL PERÚ S.A.C.
15	ASE218	METROMOBIL COMPANY S.A.	23/06/2021	CENTRO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR JICAMARCA S.A.C.
16	AJM901	METROMOBIL COMPANY S.A.	30/04/2021	JULIA PECHE CHAMBE INVERSIONES E.I.R.L.
17	D1J966	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.	02/07/2021	CITV OMEGA S.A.C.

*Fuente: Adaptado a partir del Informe N° D-000279-2021-ATU-DO-SSTE*

Sin embargo, del cuadro precedente se observa que solo cuatro (04) ómnibus panorámicos contaban con el Certificado de ITV vigente, mientras que de trece (13) ya había vencido su vigencia. El desarrollo de las implicancias de esta inobservancia normativa será desarrollado en el acápite 3.2.5 del presente capítulo.

Posteriormente, con la entrada en vigencia del Reglamento de Transporte Especial, se estableció que la autorización para el servicio de transporte turístico con ómnibus panorámicos se otorga por una vigencia de diez (10) años, en conjunto con las habilitaciones del conductor (entrega de una credencial) y del vehículo (entrega del TUC físico o electrónico), ambas habilitaciones son otorgadas por la SSTE de la ATU. Cabe agregar que la autorización del servicio implica que las empresas operadoras cuenten con SOAT y Certificado de ITV vigentes.

Al respecto, de la información proporcionada por la SSTE de la ATU mediante Carta N° D-000186-2025-ATU/DO-SSTE<sup>49</sup>, a la fecha se cuenta con doscientos setenta y seis (276) conductores habilitados para realizar transporte turístico. Sin embargo, no cuentan con data específica sobre cuántos de estos conductores se encuentran habilitados para el transporte con buses panorámicos.

Con relación a la habilitación vehicular al 2025, en la Carta N° D-007686-2025-ATU\_GG-UACGD-AIP<sup>50</sup> la ATU señala que se cuenta con diez (10) ómnibus panorámicos habilitados para el servicio de transporte turístico en Lima:

**Tabla 8: Ómnibus panorámicos habilitados al 2025**

N°	PLACA	DATOS_TITULAR	TUC	FECHA_EMISION	FECHA_VIGENCIA	AÑO
1	F3R960	PERUVISION GROUP S.A.C.	T202301003904E	11/07/2023	11/07/2033	2019
2	BCQ477	PERUVISION GROUP S.A.C.	T202301004928E	20/07/2023	11/07/2033	2018
3	F4V967	SOLBUS TRANSPORTE TURISTICO E.I.R.L.	T202301023261E	24/11/2023	24/11/2033	2018
4	CKA546	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.	T202301024815E	30/12/2023	14/08/2033	2024
5	CLP013	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.	T202401006614E	26/04/2024	14/08/2033	2024
6	BCQ548	TICKET & TECHNOLOGY PERU S.A.C.	T202401014106E	25/06/2024	31/12/2033	2018
7	BCR256	TICKET & TECHNOLOGY PERU S.A.C.	T202401014140E	25/06/2024	31/12/2033	2018
8	D8V958	TICKET & TECHNOLOGY PERU S.A.C.	T202401014307E	27/06/2024	31/12/2033	2018
9	CNG070	TRANSPORTES TURISTICO TREBOL TOURS VIP S.A.C.	T202401019735E	12/09/2024	21/08/2033	2025
10	CPR158	VILLAR-ROMERO S.A.C.	T202501000283E	8/01/2025	8/01/2035	2025

*Fuente: Adaptado a partir de la Carta N° D-007686-2025-ATU\_GG-UACGD-AIP*

De las Tablas 7 y 8 se concluye que, del año 2021 al 2025, disminuyó el número de ómnibus panorámicos habilitados para el servicio de transporte turístico, debido a la aplicación del Reglamento de Transporte Especial vigente que no solo

<sup>49</sup> Ver Anexo N° 4.

<sup>50</sup> Ver Anexo N° 5.

contiene los requisitos necesarios para su operatividad sino que, además, se cuenta con una autoridad que realiza acciones de fiscalización en el marco de la tipificación de infracciones y sanciones aprobada en el referido reglamento que, anteriormente, no habrían sido efectuadas por la MML en base a las infracciones establecidas en la Ordenanza N° 104.

### **3.1.2.2 Acciones de fiscalización administrativa de la ATU**

La Ordenanza N° 104 se mantuvo vigente hasta el 13 de junio de 2023, fecha en que se aprobó el TUPA de la ATU, ya que la entrada en vigencia del Reglamento de Transporte Especial se encontraba supeditado a dicha aprobación, de conformidad con la Primera Disposición Complementaria Final. Sin embargo, recordemos que esta versión no incluyó la tipificación de infracciones y sanciones que fue recién establecida con la versión 002 del referido Reglamento, el cual fue aprobado el 14 de julio de 2023. Empero, su aplicación quedó suspendida por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 169-2023-ATU/PE, debido a que se dispuso que por treinta (30) días calendario se aplique una fiscalización orientativa para que los operadores y conductores pudieran tomar conocimiento de la actual tipificación, el cual concluyó el 15 de agosto de 2023.

Adicionalmente, la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de Transporte Especial dispuso un plazo excepcional de doce (12) meses para que los operadores del transporte turístico, conductores y vehículos puedan adecuarse a los requisitos y obligaciones establecidas, el cual es contado desde su entrada en vigencia con la aprobación del TUPA de la ATU. Este plazo comprendió el periodo del 14 de junio de 2023 al 13 de junio de 2024, fecha en que de advertirse que los administrados no se adecuaron, y, por ende, no cumplieron las disposiciones normativas, correspondía iniciar los procedimientos administrativos sancionadores (en adelante, PAS) que correspondan.

Sin embargo, este plazo de adecuación no beneficiaba a aquellos operadores que realicen el servicio de transporte turístico con ómnibus panorámicos modificados. Por tanto, de advertirse estos casos, a partir del 14 de junio de 2023, los requisitos condiciones y obligaciones establecidas en el Reglamento de Transporte Especial eran de exigencia obligatoria. No obstante, para el inicio de PAS y aplicación de

sanciones, recién se efectivizaría a partir del 14 de julio de 2023, fecha en que se aprobó la versión 002 que sí contenía la tipificación de infracciones y sanciones. En consecuencia, hasta el 13 de junio de 2023, la ATU aplicaría las tipificaciones establecidas en la Ordenanza N° 104 y, a partir del 14 de junio de 2024, se inició la exigibilidad de las disposiciones del Reglamento de Transporte Especial y la aplicación de la tipificación de infracciones ante la identificación de incumplimientos; con excepción de aquellas empresas o conductores que operaban con buses panorámicos modificados, ya que en estos casos no podían acogerse al plazo de adecuación, por lo que, de detectarse incumplimientos, desde el 14 de julio de 2023 podía aplicarse las respectivas sanciones consecutivas de un PAS<sup>51</sup>.

Cabe añadir que lo señalado en el párrafo precedente concuerda con las acciones de fiscalización orientativa realizadas por la ATU, ya que estas fueron realizadas hasta el mes de junio del 2024, como se puede observar en la Tabla N° 6 del presente capítulo.

Asimismo, debe tenerse en consideración que al haberse publicado la Versión 001 del Reglamento de Transporte Especial el 8 de abril de 2022, las empresas operadoras y conductores que brindan el servicio de transporte turístico, pudieron familiarizarse y tomar conocimiento de los requisitos y de las disposiciones técnicas exigibles por parte de la ATU, al transcurrir más de dos años para adecuar su servicio; máxime si en paralelo, la ATU estuvo realizando capacitaciones y fiscalizaciones orientativas para que adquieran conocimiento respecto de la “nueva” regulación y adapten sus vehículos y servicio a las exigencias aprobadas (profesionalización del conductor, antigüedad vehicular, implementación de página web, propiedad y titularidad, dispositivos de confort básicos, entre otras).

Al respecto, con la finalidad de determinar la efectividad de las estrategias del *enforcement* implementadas por la ATU con el objetivo de incentivar la formalización y el cumplimiento voluntario de las obligaciones reglamentarias, se solicitó por acceso a la información pública de la ATU, información relacionada a los PAS iniciados y las sanciones aplicadas en el periodo del 2022 al 2025. Sin embargo, la información remitida por la ATU no contiene data específica sobre el transporte con ómnibus panorámicos, pues indicó que no cuentan con data

---

<sup>51</sup> Ver Figura 11: Normativa emitida y plazos de adecuación.

digitalizada del servicio de transporte turístico desgregado por cada modalidad de transporte turístico.

No obstante, es relevante mencionar que la data entregada por la ATU contribuye al análisis del presente trabajo ya que permite identificar si se redujo la informalidad, la asimetría de la información y si se mejoró las condiciones operativas del transporte turístico, el cual incluye al transporte con ómnibus panorámico; de modo que se brinde un servicio seguro y de calidad, en resguardo de la vida, salud e integridad física de los usuarios.

En ese contexto, a continuación, se muestra las fiscalizaciones realizadas por la ATU por año y por vehículo, de acuerdo con la información remitida con Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP<sup>52</sup>:

**Tabla 9: Fiscalizaciones administrativas realizadas por la ATU**

<b>CANTIDAD DE:</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Fiscalizaciones por año</b> <i>(Actas no conformes)</i>	8	26	66	<b>100</b>
<b>Vehículos fiscalizados</b>	7	17	62	<b>86</b>

*Fuente: Elaboración propia adaptada de la información remitida con Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP*

La cantidad de fiscalizaciones indicadas por la ATU corresponde a las actas denominadas “no conforme”, las cuales contienen conductas infractoras identificadas por la autoridad en cada año señalado. Respecto de las actas denominadas “conformes” la ATU señaló que no se encuentran digitalizadas. Con relación a los vehículos, la información comprende el número de vehículos fiscalizados, los cuales pudieron ser intervenidos en distintos años.

Asimismo, con el objeto de analizar la conducta de los agentes regulados del transporte turístico, en las siguientes Tablas<sup>53</sup> se presenta información desglosada

---

<sup>52</sup> Ver Anexo N° 2.

<sup>53</sup> Ibidem.

sobre el tipo de conductas infractoras detectadas por año, según la vigencia de la normativa aplicable:

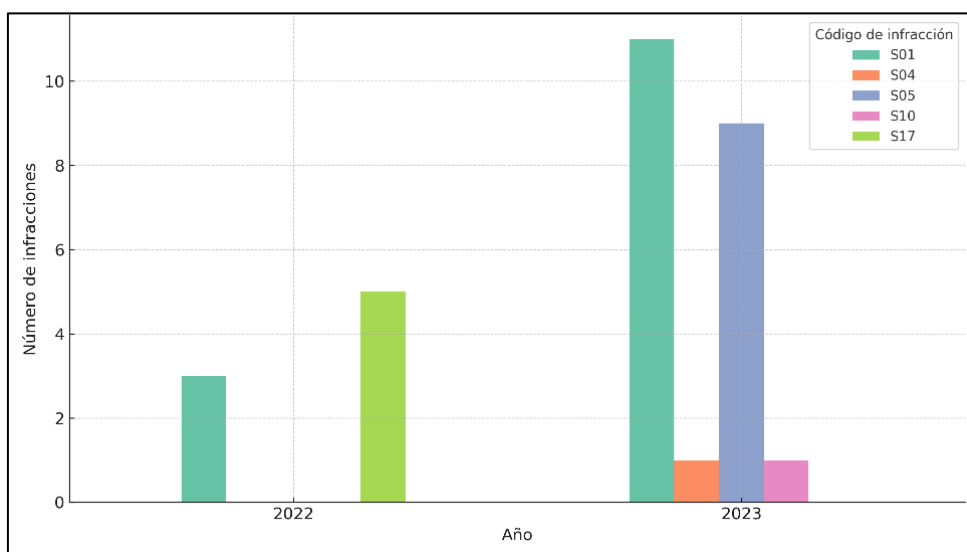
**Tabla 10: Ordenanza N° 104 – Fiscalizaciones realizadas los años 2022 y 2023**

Infracción	Código de infracción	N° Fiscalizaciones
<b>AÑO 2022</b>		
Prestar el servicio sin la autorización respectiva	S01	3
Carecer de dispositivos de seguridad	S17	5
<b>TOTAL</b>		<b>8</b>
<b>AÑO 2023</b>		
Prestar el servicio sin la autorización respectiva	S01	10
No tener póliza de seguro	S04	1
Circulación de vehículos sin elementos de identificación del servicio y empresa	S05	11
Conductores sin llevar credenciales de servicio	S10	1
<b>TOTAL</b>		<b>23</b>
<b>TOTAL DE FISCALIZACIONES (2022 + 2023)</b>		<b>31</b>

*Fuente: Elaboración propia adaptada de la información remitida con Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP*

Del cuadro se desprende que en el año 2023 se incrementó el número de fiscalizaciones realizadas, lo cual permitió advertir el número de empresas operarias que efectuaban transporte turístico sin contar con autorización, siendo a nuestra consideración la infracción más preocupante. Además, se identificó más variedad de conductas infractoras relacionadas a la identificación del tipo de servicio y empresa que lo presta, así como con relación a las credenciales con las que deben contar los conductores en contraste con el año 2022, tal como se aprecia a continuación:

**Figura 11: Infracciones por incumplir Ordenanza N° 104 del 2022 al 2023**



*Nota: Elaboración propia*

Cabe agregar que las infracciones contenidas en la Ordenanza N° 104 eran aplicables hasta el 13 de junio de 2023, fecha en que se aprueba el TUPA de la ATU. Sin embargo, dicha Ordenanza no incluyó tipo de calificación a las infracciones (muy graves, graves o leves) como si fue estipulado en la tipificación de infracciones y sanciones del Reglamento de Transporte Especial.

Respecto del periodo del 2023 al 2024, se elaboró la siguiente Tabla 11 que resume las fiscalizaciones<sup>54</sup> realizadas por año, las infracciones detectadas y su calificación, considerando que desde el 14 de julio de 2023 la ATU podía iniciar PAS y aplicar sanciones por ser la fecha en que se aprobó la versión 002 del Reglamento de Transporte Especial, el cual contenía la tipificación de infracciones y sanciones.

**Tabla 11: Reglamento de Transporte Especial – Fiscalizaciones realizadas en los años 2023 y 2024**

Infracción	Código de infracción	Calificación	N° Fiscalizaciones
<b>AÑO 2023</b>			
Infracción del propietario y/o conductor: ejecutar el servicio de transporte turístico sin contar con autorización otorgada por la SSTE	TU.1	Muy grave	3

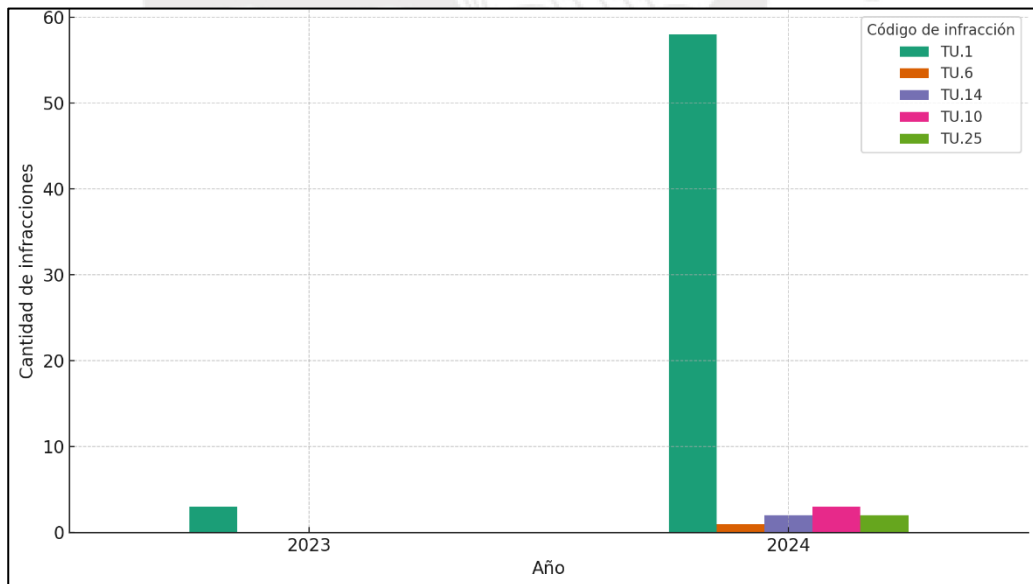
<sup>54</sup> Ibidem.

Infracción	Código de infracción	Calificación	Nº Fiscalizaciones
<b>TOTAL</b>			<b>3</b>
<b>AÑO 2024</b>			
Infracción del propietario y/o conductor: ejecutar el servicio de transporte turístico sin contar con autorización otorgada por la SSTE	TU.1	Muy grave	58
Infracción del operador: dar el servicio sin contar con conductor habilitado	TU.6		1
No tener CITV vigente	TU.14		2
Infracción del conductor: conductor no está habilitado y conduce vehículo habilitado	TU.10		3
No tener SOAT vigente	TU.25	Grave	2
<b>TOTAL</b>			<b>66</b>
<b>TOTAL DE FISCALIZACIONES (2023 + 2024)</b>			<b>69</b>

Fuente: Elaboración propia adaptada de la información remitida con Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP

Para mayor claridad respecto de la información detallada en el cuadro precedente sobre las conductas infractoras recurrentes por año fiscalizado, se presenta la siguiente figura:

**Figura 12: Fiscalizaciones con el Reglamento de Transporte Especial del 2023 al 2024**



Nota: Elaboración propia

El gráfico evidencia una elevada recurrencia de la infracción tipificada como TU.1, vinculada a brindar el servicio de transporte turístico sin haber obtenido la

autorización correspondiente por parte de la SSTE, lo que a su vez implica que no cuenta con documentación o con las condiciones mínimas operativas. Esta infracción se registra en los tres años analizados y alcanza su punto crítico en el año 2024, donde se detectó dicho incumplimiento en cincuenta y ocho (58) de las sesenta y seis (66) fiscalizaciones realizadas, lo que demuestra la renuencia de los operadores para cumplir con los requisitos básicos establecidos por el Reglamento de Transporte Especial.

Por otro lado, en el año 2024 se observa más incumplimientos por parte de los operadores y conductores relacionados a condiciones técnicas, títulos habilitantes de vehículos o de los conductores, contar con documentación (SOAT, credencial, TUC u otro) y con relación a aspectos de seguridad, ya que se desprende que hubo obstrucción a la fiscalización y/o intento de fuga.

Asimismo, se observa que la ATU incrementó las acciones de fiscalización y control entre el segundo periodo del año 2023 al 2024 en comparación con el año 2022 y el primer periodo del año 2023, probablemente alertado por la cantidad de infracciones detectadas por incumplimiento de la Ordenanza N° 104, considerando que en ese lapso de tiempo los agentes regulados debieron internalizar las nuevas disposiciones del Reglamento de Transporte Especial y adecuar su servicio, vehículos y conductores al mismo.

De lo expuesto, se concluye que los operadores continúan accediendo o permaneciendo en el mercado del servicio de transporte turístico sin cumplir requisitos básicos, a pesar de que los agentes regulados contaron con más de dos años para adecuar el servicio ofrecido y a sabiendas de que desde el 14 de junio de 2024 iniciaba la exigibilidad de las disposiciones del Reglamento de Transporte Especial, de modo que en caso de incumplimientos podía aplicarse sanciones consecutivas de un PAS a partir del 14 de julio de 2023 (fecha en que entró en vigencia la versión 002 del referido Reglamento).

Lo más alarmante es el índice de informalidad que aún persiste en dicho mercado, el cual es obtenido de los incumplimientos detectados con los siguientes códigos de infracción según la normativa aplicable:

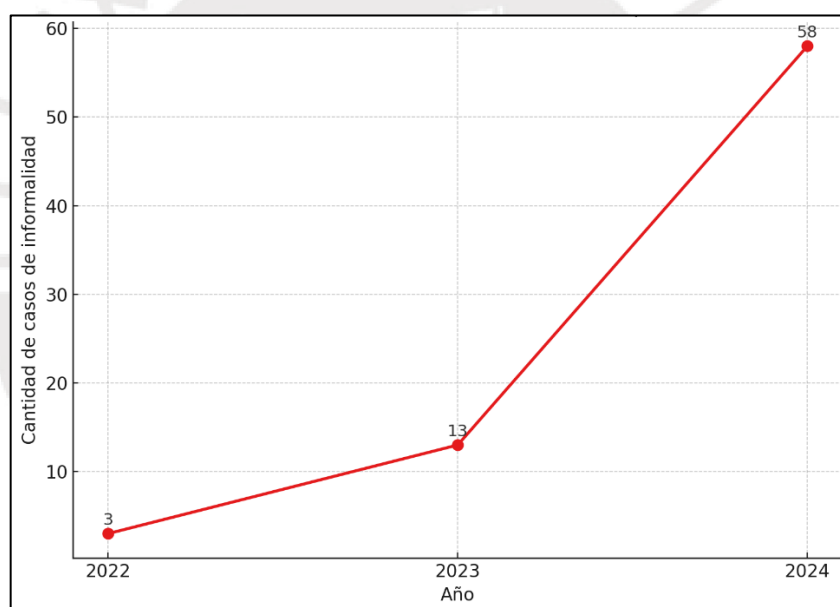
**Tabla 12: Infracciones que evidencian la informalidad**

NORMA	CÓDIGO	INFRACCIÓN
Ordenanza N° 104	S-01	Prestar el Servicio sin la autorización respectiva (con internamiento del vehículo)
RPE N° 163-2023/ATU-PE	TU.1	Ofrecer y/o prestar el Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de turístico sin contar con la Autorización de Servicio otorgada por la SSTE.

*Nota: Elaboración propia*

Como se apreciará en la siguiente figura, de las cien (100) fiscalizaciones realizadas entre el periodo 2022 y 2024, se observa un crecimiento sostenido de la informalidad en dicho periodo.

**Figura 13: Evolución del índice de informalidad entre los años 2022 y 2024**



*Nota: Elaboración propia*

Asimismo, corresponde agregar que la evolución del índice de informalidad en dicho periodo está vinculado con el número de fiscalizaciones realizadas por la ATU, lo cual puede asociarse a una etapa baja de fiscalización en el año 2022 que fue ascendiendo hasta el año 2024.

Sin perjuicio de ello, lo cierto es que se advierte un crecimiento de operadores no autorizados, posiblemente motivado por la demanda de usuarios y la percepción de bajo riesgo de sanción producto de la falta de fortalecimiento de acciones de

fiscalización, así como por la existencia de plazos de adecuación y fiscalizaciones orientativas en aplicación del marco regulatorio, el cual no habría resultado efectivo.

En suma, el comportamiento del índice de informalidad durante el periodo analizado evidencia una problemática latente en la capacidad de la ATU para controlar el crecimiento de servicios turísticos no formales. Asimismo, manifiesta la necesidad de reforzar las estrategias de fiscalización orientadas al cumplimiento integral del Reglamento de Transporte Especial, más allá de los requisitos mínimos de los títulos habilitantes.

### 3.1.2.3 Procedimientos administrativos sancionadores

De las cien (100) fiscalizaciones administrativas realizadas por la ATU<sup>55</sup> entre el periodo 2022 y 2024, se tiene la siguiente información con relación a si se iniciaron los respectivos PAS y el estado en que se encuentran.

**Tabla 13: Estado del resultado de las acciones de fiscalización**

<b>ESTADO</b>	<b>N°</b>
No asignado	32
Asignado para inicio PAS	37
En proceso de validar notificación	10
PAS en curso (IFI)	7
Resolución de sanción	4
Resolución de conclusión por pago	10
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

*Fuente: Elaboración propia adaptada de la información remitida con Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP*

De la información proporcionada por la ATU hasta el año 2024<sup>56</sup>, solo han concluido cuatro (04) PAS con sanción y se emitieron diez (10) resoluciones de conclusión de PAS por pago, en virtud del beneficio de reconocimiento voluntario

<sup>55</sup> Ibidem.

<sup>56</sup> Ibidem.

de responsabilidad<sup>57</sup>, el cual no los exonera de posibles sanciones no pecuniarias y/o el dictado de medidas administrativas. Respecto de los vehículos sancionados, la ATU remitió la siguiente información:

**Tabla 14: Vehículos turísticos sancionados**

<b>PLACAS DE VEHÍCULOS SANCIONADOS EN MODALIDAD DE TURISMO POR AÑO E INFRACCIÓN</b>			
<b>Etiquetas de fila</b>	<b>2022</b>	<b>2024</b>	<b>Total general</b>
<b>A3D960</b> (infracción S04)	1		1
<b>D4P969</b> (infracción TU.01)		1	1
<b>D5F955</b> (infracción TU.01)		2*	2
<b>F1L960</b> (infracción TU.01)		1	1
<b>F4V967</b> (infracción TU.14)		1	1
<b>Total general</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>6</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de la información remitida con Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP

\* En el caso del vehículo de placa D5F955, cuenta con dos resoluciones de sanción.

Del cuadro precedente se concluye que hubo dos (02) PAS con sanción adicionales a los reportados en el cuadro anterior. Asimismo, se observa que un mismo vehículo de placa D5F955, pese a ya contar con una resolución de sanción por realizar el servicio de transporte turístico sin la autorización otorgada por la SSTE, continuó operando, lo cual implicó la imposición de una segunda sanción.

De otro lado, a continuación, se muestra los vehículos sancionados que se acogieron al reconocimiento voluntario de responsabilidad, lo que implicó que la DFS emita las resoluciones de conclusión de PAS por pago, con la condición de que los administrados no presenten descargos ni interpongan recursos impugnatorios.

**Tabla 15: Placas de Vehículos con resolución de conclusión por pago en modalidad de turismo por año e infracción**

<b>Etiquetas de fila</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Total general</b>
<b>AVS727</b> (infracción TU.14)		1	1
<b>AVT874</b> (infracción S01)	1		1

<sup>57</sup> Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 198-2023-ATU/PE que aprobó el Reglamento que regula el régimen de beneficios aplicables al pago de multas impuestas por la ATU para Lima y Callao, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 19 de setiembre de 2023. De otro lado, por Resolución Directoral N° 037-2023-ATU/DFS de fecha 26 de setiembre de 2023, la DFS aprobó el "Formato de reconocimiento de responsabilidad".

Etiquetas de fila	2023	2024	Total general
<b>BXL536</b> (infracción TU.01)		1	1
<b>BXN395</b> (infracción TU.01)		1	1
<b>CMF501</b> (infracción TU.01)		1	1
<b>D5X958</b> (infracción TU.01)		1	1
<b>D8K955</b> (infracción TU.01)		1	1
<b>F1L960</b> (infracción TU.01)		1	1
<b>F4O954</b> (infracción TU.01)		1	1
<b>F4V967</b> (infracción TU.14)		1	1
<b>Total general</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>10</b>

*Fuente: Elaboración propia a partir de la información remitida con Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP*

Considerando la data consignada en ambos cuadros, se desprende que los vehículos de placas F1L960 (azul) y F4V967 (verde) tuvieron inicio de PAS; sin embargo, por el reconocimiento voluntario obtuvieron la resolución de conclusión. Por tanto, se puede concluir que el total de vehículos sancionados entre el 2022 y 2024, ha sido de trece (13) vehículos en total.

Sin embargo, no se ha podido contar con información relacionada al tipo de sanción y/o medidas administrativas impuestas a los vehículos del cuadro precedente debido a que la ATU no remitió dicha información solicitada, a excepción de la siguiente data relacionada al número de vehículos internados en depósito por año:

**Tabla 16: Vehículos turísticos internados en depósito**

VEHÍCULOS INTERNADOS EN DEPÓSITO EN MODALIDAD DE TURISMO				
Denominación	2022	2023	2024	Total
Cantidad de vehículos	0	1	8	<b>9</b>

*Fuente: Elaboración propia a partir de la información remitida con Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP*

Al respecto, de los trece (13) vehículos detallados anteriormente, se tiene que uno (01) de ellos fue sancionado por realizar el servicio sin autorización correspondiente a la infracción S01 tipificada en la Ordenanza N° 104, la cual estuvo vigente hasta el año 2023, y que involucraba el internamiento del vehículo.

Asimismo, se puede observar que, respecto de las sanciones aplicadas en el año 2024, nueve (09) de los vehículos fueron sancionados por el código de infracción TU.01 que corresponde al incumplimiento por prestar el servicio de transporte sin autorización otorgada por la SSTE, infracción que contempla el internamiento preventivo del vehículo como medida preventiva en el Reglamento de Transporte Especial. En consecuencia, se puede concluir que la data sobre los vehículos internados en depósito se correlaciona con los vehículos sancionados en los años 2023 y 2024.

Es relevante mencionar que, pese a que no se ha contado con información sobre las sanciones y/o medidas impuestas, así como de los posibles archivos de PAS, la data proporcionada por la ATU permite evidenciar que no hubo un cumplimiento voluntario de la normativa ni una disminución de la informalidad aun con el esfuerzo realizado por la autoridad con las fiscalizaciones orientativas, capacitaciones y el periodo de adecuación aplicado como estrategias persuasivas aplicadas.

Asimismo, se puede concluir que la ATU no contaría con los recursos logísticos y humanos para poder ejecutar más acciones de fiscalización para identificar servicios que operan sin autorización, impulsar los PAS y aplicar las sanciones y medidas que correspondan como parte de la estrategia disuasiva estipulada en el Reglamento de Transporte Especial.

#### **3.1.2.4 Autorizaciones otorgadas sin verificación previa de condiciones técnicas**

En el presente acápite se abordará dos casos que evidencian el otorgamiento de autorizaciones para la prestación del servicio turístico a ómnibus panorámicos que no cumplían con las condiciones técnicas exigidas por la normativa vigente. Esta situación pone en evidencia las limitaciones del modelo regulatorio basado en la aplicación estricta de los principios de presunción de veracidad y de buena fe procedimental establecidos en los numerales 1.7 y 1.8 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la Ley N° 27444, en tanto que las autoridades confiaron en la documentación presentada por los administrados sin efectuar una verificación previa rigurosa en resguardo de la seguridad de los usuarios.

El artículo 24 del Reglamento de Transporte Especial contempla la deshabilitación vehicular por disposición de la ATU, la cual se puede producir por: razones de antigüedad, flota o vehículo chatarrado, la SSTE cancela la autorización, pérdida o destrucción total del vehículo, causal sobreviniente que haga imposible la continuación de la habilitación, resultado de un PAS con acto firme, declaración de nulidad de la habilitación vehicular por la DO del MTC y cancelación de la autorización del servicio.

Sobre el particular, de acuerdo con la información proporcionada por la SSTE de la ATU mediante Carta N° D-007800-2025-ATU/GG-UACGD-AIP<sup>58</sup>, a la fecha, la Dirección de Operaciones de la ATU (en adelante, DO de la ATU) como superior jerárquico de la SSTE, declaró la nulidad de las habilitaciones vehiculares a diecisiete (17) ómnibus panorámicos:

**Tabla 17: Nulidades de oficio declaradas por la DO de la ATU**

N°	RESOLUCIÓN DE NULIDAD DE LA DO	FECHA	TUC CON NULIDAD	FECHA EMISIÓN	FECHA VIGENCIA	PLACA RODAJE	EMPRESA AFILIADA
1	RD N° D-000131-2022-ATU/DO	22/02/2022	G00781992	25/06/2020	30/04/2022	F5N965	TRANSPORTES TURISTICO TREBOL TOURS VIP S.A.C.
2	RD N° D-000132-2022-ATU/DO	22/02/2022	T202101005351E	10/09/2021	26/04/2023	D6T962	FREDDY & LUISA TOUR E.I.R.L.
3	RD N° D-000133-2022-ATU/DO	22/02/2022	T202101001154E	3/05/2021	26/04/2023	AJV911	FREDDY & LUISA TOUR E.I.R.L.
4	RD N° D-000147-2022-ATU/DO	27/02/2022	T202101005354E	10/09/2021	26/04/2023	D3G958	FREDDY & LUISA TOUR E.I.R.L.
5	RD N° D-000011-2024-ATU_DO	29/02/2024	T202301022956E	20/11/2023	20/11/2033	D3X953	DAYCA PANORAMIC TOURS SRL
6	RD N° D-000010-2024-ATU/DO	29/02/2024	T202301012734E	17/08/2023	31/12/2031	D5X958	DAYCA PANORAMIC TOURS SRL
7	RD N° D-000012-2024-ATU/DO	29/02/2024	T202301012733E	17/08/2023	31/12/2031	D4P969	DAYCA PANORAMIC TOURS SRL
8	RD N°D-000015-2024-ATU/DO	4/03/2024	T202301013304E	18/08/2023	31/12/2031	F5S956	GUMARS TRAVEL S.R.L
9	RD N°D-000015-2024-ATU/DO	4/03/2024	T202301013303E	18/08/2023	31/12/2031	D2S957	GUMARS TRAVEL S.R.L
10	RD N° D-000016-2024-ATU/DO	13/03/2024	T202301022956E	20/11/2023	20/11/2033	BXL536	FREDY & LUISA TOUR E.I.R.L.
11	RD N° D-000019-2024-ATU/DO	21/03/2024	T202301013659E	21/08/2023	31/12/2032	D8K955	TRANSPORTES TURISTICO TREBOL TOURS VIP S.A.
12	RD N° D-000019-2024-ATU/DO	21/03/2024	T202301013660E	21/08/2023	31/12/2032	F1L960	TRANSPORTES TURISTICO TREBOL TOURS VIP S.A.
13	RD N° D-000018-2024-ATU/DO	15/04/2024	T202301023344E	27/11/2023	31/12/2031	D5F955	TREBOL TOURS CLASS E.I.R.L.

<sup>58</sup> Ver Anexo N° 5.

N°	RESOLUCIÓN DE NULIDAD DE LA DO	FECHA	TUC CON NULIDAD	FECHA EMISIÓN	FECHA VIGENCIA	PLACA RODAJE	EMPRESA AFILIADA
14	RD N° D-000024-2024-ATU/DO	20/06/2024	T202301011685E	14/08/2023	31/12/2030	D1J966	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.
15	RD N° D-000023-2024-ATU/DO	20/06/2024	T202301013307E	18/08/2023	31/12/2031	D5K968	TRANSPORTE TURISTICO VR TOURS E.I.R.L.
16	RD N° D-000023-2024-ATU/DO	20/06/2024	T202301013306E	18/08/2023	18/08/2023	F1U960	TRANSPORTE TURISTICO VR TOURS E.I.R.L.
17	RD N° D-000026-2024-ATU/DO	23/06/2024	T202301012757E	17/08/2023	31/12/2030	D2L962	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.

*Fuente: Elaborado a partir de la Carta N° D-007800-2025-ATU/GG-UACGD-AIP*

Del cuadro precedente, se desprende lo siguiente:

- Trébol Tours Class E.I.R.L.: un (01) bus deshabilitado el 2024
- Transporte turístico VR Tours E.I.R.L.: dos (02) buses deshabilitados el 2024
- Gumars Travel S.R.L.: dos (02) buses deshabilitados el 2024
- Transportes Turístico Trébol Tours Vip S.A.C.: un (01) bus deshabilitado el 2022 y dos (02) buses deshabilitados el 2024
- Freddy & Luisa Tour E.I.R.L.: tres (03) buses deshabilitados el 2022 y un (01) bus deshabilitado el 2024
- Dayca Panoramic Tours S.R.L.: cinco (05) buses deshabilitados el 2024

Las deshabilitaciones de conductores, como de los vehículos, son gestionadas y registradas por la SSTE en el Registro de los Servicios de Transporte Especial, el cual comprende información relacionada a los vehículos, conductores, propietarios de los buses y sus autorizaciones.

Cabe agregar que la deshabilitación de vehículos puede efectuarse como resultado de un procedimiento administrativo sancionador mediante resolución firme producto del incumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia. Sin embargo, la deshabilitación también puede efectuarse por nulidad de oficio declarada por la DO como lo sucedido con los diecisiete (17) vehículos indicados en el cuadro precedente.

En este último supuesto, ocurrió dos casos particulares, producto de comunicaciones realizadas por CANATUR a la ATU sobre operadores informales que realizan el servicio de transporte turístico constituyendo una competencia desleal para las empresas que operan con formalidad, la DFS inició una

fiscalización de gabinete advirtiendo que dos (02) ómnibus panorámicos de placa F5N965 y D3G958 (numeral 1 y 4 de la Tabla 17) tramitaron el TUC para luego obtener la autorización para brindar el servicio de transporte turístico. Sin embargo, estaban operando con carrocería adulterada pues correspondían a una unidad vehicular de un piso cuyo chasis había sido alargado en ambos extremos (delantero y posterior), incumpliendo las condiciones técnicas establecidas en el artículo 19 y numeral 23.1.2.1 del artículo 23 del RNAT.

Esto se debió a que cuando la ATU asumió las competencias para gestionar la operabilidad del SIT y los trámites que correspondían, se implementó una plataforma virtual como simplificación administrativa para que los administrados tramiten la habilitación vehicular ingresando los datos requeridos en dicha plataforma, información que constituía una declaración jurada que el administrado debía aceptar y confirmar, así solo se verificaba si contaban con el Certificado de ITV y SOAT en los portales webs respectivos.

Por tanto, al momento de otorgar la habilitación vehicular de ambos buses en junio del 2020 y en setiembre de 2021<sup>59</sup>, no había una verificación documental por parte de la autoridad de forma previa al otorgamiento de las habilitaciones, lo cual generó que se habilitaran vehículos que no cumplían los estándares técnicos mínimos, exponiendo directamente a los usuarios.

Otro caso que evidencia la problemática advertida con relación a la emisión de autorizaciones sin verificación previa que, en este caso, generó la declaración de nulidad de oficio, es la emisión de los Certificados de ITV, ya que contar con este certificado es un requisito obligatorio para obtener la autorización para la prestación de servicios de transporte turístico (artículo 37 del RNAT) al igual que contar con un SOAT vigente.

Como se indicó en el primer capítulo, los vehículos de categoría M3 diseñados con carrocería “ómnibus panorámico” solo pueden realizar el servicio de transporte turístico en la modalidad de visita local, de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 23.1.2.1 del artículo 23 del RNAT. Por su parte, en el artículo 24 del Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, que aprobó el RITV, se establece que los certificados de ITV acreditan que los vehículos usados para el transporte cumplen

---

<sup>59</sup> Ver Anexo N° 6.

con las disposiciones del RNV, del RNAT y de otras normas específicas, así también certifica que los vehículos hayan sido diseñados de fábrica y sin modificación o alteración del chasis ni de la carrocería, entre otras condiciones técnicas como tener motor posterior.

Los certificados de ITV son emitidos por los Centros de ITV, los cuales son autorizados por el MTC y fiscalizados por la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (en adelante, SUTRAN), en concordancia con lo establecido en el Decreto Supremo N° 001-2019-MTC<sup>60</sup>. Sin embargo, pueden existir centros que emiten el certificado sin haber efectuado la verificación del vehículo correspondiente o que, aun haciendo la verificación, emitan un certificado de ITV como buses panorámicos como si cumplieran con las características técnicas exigidas para dichos vehículos.

Sobre el particular, el 20 de enero de 2024, la ATU realizó acciones de fiscalización y control en la Alameda de Chabuca Granda interviniéndose a trece (13) ómnibus panorámicos de acuerdo con la información remitida con Carta N° D-008014-2025-ATU/GG-UACGD-AIP<sup>61</sup>. Así, procedió a verificar las condiciones de acceso y permanencia del servicio establecidos en el Reglamento de Transporte Especial sin hallar la comisión de conductas infractoras. Así también, para verificar las características técnicas de los buses se contrató los servicios de un ingeniero mecánico pues como parte de la facultad fiscalizadora de la ATU, puede realizar inspecciones técnicas o exámenes periciales. Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

**Tabla 18: Verificación técnica de la ATU a ómnibus panorámicos**

N°	Placa	Marca	Motor posterior	Altura máxima	Altura de piso bajo	Ubicación escalera	Sentido escalera
1	F4T780	HYUNDAI	✓	✓	✓	✓	✓
2	BCR256	HIGER	✓	✓	✓	✓	✓

<sup>60</sup> Decreto Supremo N° 001-2019-MTC, establece medidas para fortalecer las acciones de fiscalización respecto a los Centros de Inspecciones Técnicas Vehiculares y otras disposiciones, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 08 de enero del 2019. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1225635>

<sup>61</sup> Ver Anexo N° 7.

3	CKA546	HIGER	✓	✓	✓	✓	✓
4	D3X953	MITSUBISHI FUSO	X	✓	✓	✓	✓
5	D4P969	MITSUBISHI FUSO	X	✓	✓	✓	✓
6	D5X958	MITSUBISHI FUSO	X	✓	✓	✓	✓
7	F1L960	HINO	X	✓	✓	✓	✓
8	BXL536	MITSUBISHI FUSO	X	✓	✓	✓	✓
9	A1J789	HYUNDAI	✓	✓	✓	X	✓
10	F5S956	HINO	X	✓	X	✓	✓
11	D8K955	MITSUBISHI FUSO	X	✓	X	✓	✓
12	D2L962	MITSUBISHI FUSO	X	✓	X	✓	✓
13	D2S957	HYUNDAI	X	✓	X	✓	✓

Fuente: Elaborado a partir del Cuadro N° 1 del Informe N° D-000108-2024-ATU/DFS-SF remitido con Carta N° D-008014-2025-ATU/GG-UACGD-AIP

[Leyenda: ✓ cumple / X no cumple]

Del cuadro precedente se tiene que solo tres (03) ómnibus panorámicos cumplían con las condiciones y características técnicas normativas mientras que diez (10) no, de los cuales nueve (09) de los ómnibus tenían el motor ubicado en la parte delantera. No obstante, la totalidad de buses sí se encontraban autorizados y habilitados para operar, lo que significó que contaron con el Certificado de ITV para poder tramitar las habilitaciones vehiculares respectivas con la SSTE de la ATU.

Este hallazgo implicó que la DO proceda a declarar la nulidad de las autorizaciones otorgadas por la SSTE para brindar el servicio de transporte turístico a los nueve (09) ómnibus panorámicos antes indicados, los cuales se pueden visualizar en los ítems 5, 2, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 17 de la Tabla 17.

Al respecto, es relevante mencionar que el MTC es la entidad que autoriza los Centros de ITV y la SUTRAN tiene la competencia para fiscalizarlos, mientras que, por su parte, la ATU es competente para autorizar y fiscalizar tanto a los operadores del servicio turístico como a los buses panorámicos.

Como se explicó anteriormente, para contar con la autorización del servicio y la habilitación de los ómnibus panorámicos, es requisito previo que dichos buses cuenten con el Certificado de ITV. Sin embargo, como se evidenció, se emitieron Certificados de ITV a buses modificados, lo cual no podía ser advertido por la ATU, en tanto que no es ámbito de sus competencias verificar las condiciones técnicas de los buses panorámicos que habilita. Esto evidencia la falta de articulación entre la SUTRAN y la ATU de modo que compartan información sobre las fiscalizaciones que realizan, a fin de que se emita los Certificados de ITV, así como las autorizaciones a los buses panorámicos, cada uno en el marco de sus competencias, previa verificación de las condiciones técnicas de los buses de modo que cumplan con las exigencias normativas vigentes.

En virtud a lo expuesto, consideramos oportuno que, ante esta casuística, dichas autoridades prioricen la aplicación del principio de verdad material establecido en el numeral 1.11 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la Ley N° 27444, corresponde a la autoridad administrativa asegurar la verificación integral de los hechos que fundamentan sus decisiones, debiendo para ello emplear todos los medios probatorios permitidos por el ordenamiento jurídico. Es decir, que la ATU deje de realizar un check list de los documentos a presentar y efectúe un control previo y riguroso de los requisitos.

Adicionalmente, cabe agregar que el Reglamento de Transporte Especial no contempla un tipo infractor relacionado al incumplimiento de las características técnicas mínimas que debe tener los ómnibus panorámicos, por lo que los hallazgos identificados en la fiscalización de la ATU no configuran una conducta sancionable de su competencia. No obstante, considerando lo dispuesto en el numeral 245.1 del artículo 245 del TUO de la Ley N° 27444, con la entrega de las actas suscritas en la fiscalización realizada, la ATU advirtió a los administrados sobre los incumplimientos normativos detectados.

Por su parte, la SUTRAN, por Ley N° 29380<sup>62</sup>, tiene competencias para fiscalizar y sancionar, entre otros, a los centros de ITV, en virtud a la “Directiva para la fiscalización de centros de inspección técnica vehicular” aprobada por Resolución

---

<sup>62</sup> Ley N° 29380, Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), publicado en el Diario Oficial El Peruano el 16 de junio del 2009. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H988518>

de Superintendencia N° D000063- 2021-SUTRAN-SP<sup>63</sup>; cuyo objetivo es garantizar que los vehículos cumplan con estándares mínimos de seguridad para la prevención de accidentes. En ese sentido, las sanciones que se determinen como resultados de los PAS que inicie la SUTRAN recaerán solo sobre los centros de ITV, responsables de emitir certificados de ITV como si los vehículos cumplieran con las características técnicas normativas exigidas.

Empero, de lo expuesto se concluye que no se sanciona a las empresas responsables de operar con los ómnibus panorámicos modificados a sabiendas de que sus vehículos no cumplen las condiciones exigidas, lo que podría fomentar acuerdos entre dichas empresas y los centros de ITV en agravio del interés público al obtener los certificados sin cumplir las condiciones técnicas exigidas, lo cual representa un riesgo a la vida, salud e integridad física de los usuarios de dichos buses, como, por ejemplo, los accidentes<sup>64</sup> ocurridos en el cerro San Cristóbal y en el Puente Villarán de San Isidro.

Asimismo, es relevante mencionar que los ómnibus panorámicos modificados vulneran la normativa vigente, así como los principios de veracidad y buena fe, ya que la habilitación vehicular y el certificado de ITV obtenidos adolecen de vicio del acto administrativo susceptible de nulidad, de acuerdo con lo previsto en el numeral 213.1 del artículo 213 del TUO de la Ley N° 27444, en cualquiera de los casos enumerados en el artículo 10 del mismo cuerpo normativo, aun cuando hayan quedado consentidos.

En ese sentido, es necesario que la SUTRAN realice mejoras en el proceso de otorgamiento de Certificados de ITV y que tanto dicha Superintendencia como la ATU, desplieguen más acciones de fiscalización y efectúen una revisión documental exhaustiva, acorde a lo establecido en el artículo 241 del TUO de la LPAG, que regula los deberes de las entidades que realizan actividad de fiscalización, estableciendo en su numeral 241.1 que la Administración Pública ejerce su actividad de fiscalización con diligencia, responsabilidad y respeto a los derechos de los administrados, adoptando las medidas necesarias para obtener

---

<sup>63</sup> Resolución de Superintendencia N° D000063- 2021-SUTRAN-SP, aprueba Directiva N° D-001-2021-SUTRAN-SP V.01 "Directiva para la fiscalización de centros de inspección técnica vehicular", aprobada el 06 de agosto de 2021. <https://www.gob.pe/institucion/sutran/normas-legales/2058126-d000063-2021-sutran-sp>

<sup>64</sup> El Comercio. (2024, 21 de junio). Cuatro heridos en bus panorámico en San Isidro: graves antecedentes, multas y falta de permisos. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/cuatro-heridos-en-bus-panoramico-en-san-isidro-graves-antecedentes-multas-y-falta-de-permisos-noticia/?ref=ecr>

los medios probatorios idóneos que sustenten los hechos verificados; ello a fin de garantizar que no se agravie el interés público, pues representa un riesgo a la seguridad, salud e integridad física de los usuarios el transportarse en vehículos que no son diseñados originalmente de fábrica.

Finalmente, consideramos necesario que la DFS de la ATU evalúe incluir una nueva conducta infractora en el Reglamento de Transporte Especial respecto de la operación con ómnibus panorámicos modificados, a efectos de disuadir a las empresas que realizan el servicio de transporte turístico.

### **3.1.2.5 Deshabilitación del conductor**

El artículo 25 del Reglamento de Transporte Especial contempla la deshabilitación del conductor debido a los siguientes supuestos: declaración de nulidad de la habilitación del conductor por la DO del MTC, cancelación de la autorización del servicio, hecho sobrevenido que impida la continuidad de la habilitación otorgada al conductor, fallecimiento del conductor, pérdida de la categoría de la licencia y como resultado de un PAS con acto firme.

Sobre el particular, el referido Reglamento dispone que una vez que la DFS determina como sanción la deshabilitación de un conductor de transporte turístico, comunica a la SSTE para que actualice dicha información en el Registro de los Servicios de Transporte Especial, considerando que es el área a cargo de emitir las habilitaciones a conductores y vehículos, de modo que ante cualquier nuevo requerimiento de habilitaciones, la SSTE podrá verificar la información en el procedimiento de evaluación para la habilitación vehicular y, de corresponder, no la otorgará a aquellos buses sancionados.

Adicionalmente, en el mencionado Reglamento se dispuso que se debe comunicar a la Dirección de Circulación Vial del MTC la cancelación de licencias de conducir de conductores que hayan cometido infracciones graves, como resultado de PAS, para que sea registrado en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir; con el objeto de que el MTC no emita licencias de conducir a aquellos conductores que han sido sancionados de forma definitiva.

Al respecto, por acceso a la información pública se solicitó a la DFS de la ATU, que indique cuántas licencias de conducir fueron canceladas producto de los PAS, ya que ello implica la deshabilitación de conductores. Sin embargo, en respuesta al requerimiento, mediante Carta N° D-009661-2025-ATU/GG-UACGD-AIP<sup>65</sup> la DFS señaló que no puede brindar dicha información debido a que no registran faltas no pecuniarias vinculadas con la cancelación de licencias.

Por su parte, la Dirección de Circulación Vial del MTC mediante Oficio N° 4079-2025-MTC/04.02.99<sup>66</sup> respondió que, de la revisión de su Sistema de Trámite Documentario (STD), la ATU no ha comunicado o notificado la sanción, cancelación o inhabilitación de licencias de conducir, por lo que no cuentan con información para remitir; lo cual es congruente con lo señalado por la ATU.

Sin perjuicio de lo indicado por ambas entidades, se tiene que la Subdirección de Sanción de la DFS de la ATU no tiene competencia para ejecutar directamente la cancelación de la licencia, ya que corresponde a la Dirección de Circulación Vial del MTC gestionar la emisión y registro de las licencias de conducir; lo cual implica registrar las cancelaciones. Ello fue contemplado en la Disposición Complementaria Final del Reglamento de Transporte Terrestre con la finalidad de brindar claridad respecto de las competencias de cada autoridad. Por tanto, nos encontramos ante otros actos administrativos que corresponde realizar a entidades públicas distintas a la ATU.

---

<sup>65</sup> Ver Anexo N° 8.

<sup>66</sup> Ver Anexo N° 9.

## CONCLUSIONES

A partir del año 1990 el gobierno de turno inició un proceso de liberalización del transporte público en Lima, permitiendo la entrada de nuevos operadores y modalidades de servicio, entre los cuales se encontraba el transporte turístico. Sin embargo, en dicho periodo no se implementó una regulación específica para la modalidad de transporte especial, como el transporte turístico con ómnibus panorámicos.

Es recién en el año 2009 que con la aprobación del RNAT, se reguló en una sola norma el transporte público y privado de personas, mercancías, así como el transporte especial, incluyendo el servicio de transporte turístico terrestre, con relación a requisitos y títulos habilitantes con los que debían contar los conductores y vehículos para la prestación de los servicios mencionados y especificaciones técnicas en general.

Por su parte, la MML emitió distintas ordenanzas con la finalidad de establecer controles sobre el SIT y la antigüedad de los vehículos empleados para el transporte urbano para la provincia de Lima, entre las cuales estaba la Ordenanza N° 104 que estableció disposiciones relacionadas al tipo de servicio, concesiones, características de los vehículos de transporte urbano y requisitos técnicos, así como infracciones y sanciones. Sin embargo, no había una regulación específica que exija condiciones técnicas y legales mínimas con las que deben contar los ómnibus panorámicos para la prestación del servicio de transporte turístico.

Asimismo, la MML no realizaba acciones de fiscalización, ello sumado al crecimiento desordenado e inseguro del transporte urbano en Lima Metropolitana y el incremento de accidentes de tránsito, propició la creación de la ATU en el año 2018 como la única autoridad con facultades de regulación y fiscalización del SIT en Lima Metropolitana y el Callao, con el objeto de que se atiendan las necesidades de la población respecto de un transporte seguro, accesible y eficiente. Así, se dispuso que la transferencia de funciones de la MML a la ATU.

En ese contexto, en el año 2022, la ATU emitió el Reglamento de Transporte Especial que marcó un avance normativo significativo en la regulación del servicio de transporte especial, en particular el servicio turístico brindado con ómnibus panorámicos. Dicha norma incorporó un enfoque gradual coherente con los principios y estrategias del *enforcement* persuasivo y disuasivo, alineado parcialmente con el enfoque de regulación responsiva.

No obstante, dicho diseño se ha inclinado marcadamente hacia estrategias de tipo preventivo y pedagógico —como capacitaciones, fiscalizaciones orientativas y plazos de adecuación— sin que ello se haya traducido en una mejora significativa de los niveles de cumplimiento. La elevada recurrencia de infracciones por prestación del servicio sin autorización (70 % de los casos entre 2023 y 2024) revela que las medidas persuasivas, por sí solas, no han sido eficaces para inducir cambios sostenidos en el comportamiento de los operadores.

Asimismo, se identificaron deficiencias en la implementación del régimen de fiscalización orientativa. Si bien esta herramienta busca generar un espacio de transición hacia el cumplimiento voluntario, la investigación evidenció la ausencia de mecanismos de seguimiento y evaluación posteriores, lo que limitó su capacidad para consolidar mejoras regulatorias. En consecuencia, muchos operadores mantuvieron prácticas informales incluso después de haber sido objeto de fiscalización previa.

Por consiguiente, pese al esfuerzo normativo, del análisis de las acciones de fiscalización realizadas por la ATU, se evidencia un alarmante del índice de informalidad, tanto de parte de las empresas operadoras y conductores, como de los centros de ITV que emiten los certificados de ITV.

Las infracciones más recurrentes —como prestar el servicio sin autorización (código de infracción S01 de la Ordenanza N° 104 y TU.1 del Reglamento de Transporte Especial)— ponen en evidencia que un número considerable de operadores que continúa accediendo o permaneciendo en el mercado sin cumplir condiciones mínimas exigidas, entre otros, principalmente por el RNAT, el Reglamento de Transporte Especial y el RNITV.

Respecto a las facultades de fiscalización y sanción de la ATU, se detectó la falta de impulso de los PAS pues se observó deficiencias en la trazabilidad de las sanciones: de 100 fiscalizaciones realizadas entre 2022 y 2024, menos del 35 % concluyó en la emisión de una resolución sancionadora o de conclusión por pago, y apenas una fracción de los PAS culminó con medidas efectivas como el internamiento vehicular y un porcentaje alto aún no han concluido.

Esta inercia en la actuación sancionadora de la ATU debilita el efecto disuasivo de la regulación y genera una percepción de permisividad e impunidad entre los operadores, pues si bien se constató que la ATU promovió la adecuación voluntaria mediante la

emisión progresiva de regulaciones y fiscalizaciones preventivas de corte orientativo, se debió tener en cuenta que las empresas que realizan el servicio de transporte turístico con ómnibus panorámicos tienen el mismo perfil de las demás empresas que prestan el servicio de transporte urbano; es decir, se caracterizan por la informalidad al procurarse rentabilidad con la inobservancia de las disposiciones normativas relacionadas a contar con buses que reúnan las condiciones y características técnicas necesarias para brindar un servicio de calidad, pero sobre todo que resguarden la vida y salud de los usuarios, prevaleciendo la obtención de beneficios ilícitos.

En consecuencia, este patrón de los agentes regulados, refuerza la hipótesis de que el enfoque regulatorio implementado por la ATU no cumplió el objetivo de incentivar la formalización y el cumplimiento voluntario de las obligaciones reglamentarias. Por lo tanto, aún persisten externalidades negativas como la informalidad e inseguridad. Asimismo, prevalece la asimetría de la información, debido a que los usuarios no cuentan con herramientas que les permita verificar, oportunamente, las condiciones del servicio que contratan, como si los ómnibus panorámicos cumplen con los requisitos técnicos y estándares mínimos de seguridad, y si las empresas cuentan con las habilitaciones respectivas.

Por consiguiente, cuando las empresas operadoras y conductores ponderan el beneficio que obtendrán en contraste con la adecuación normativa, corresponde la autoridad aplicar la estrategia disuasiva aplicando las sanciones respectivas como resultado del inicio de PAS, no solo pecunarias sino también no pecunarias y medidas correctivas, con la finalidad de que los agentes regulados internalicen el deber de cumplimiento normativo.

De otro lado, la investigación ha permitido advertir debilidades relevantes en el control técnico de los vehículos autorizados, dado que se detectó que varios ómnibus panorámicos que no cumplían con las características estructurales exigidas por la normativa vigente (buses modificados y/o con motor delantero), habían obtenido certificados de ITV y habilitaciones emitidas por la ATU; sin que ello haya generado hasta la fecha una respuesta coordinada ni reformas correctivas de fondo entre la ATU y la SUTRAN, lo cual incide directamente en la calidad y seguridad del servicio prestado en agravio del interés público.

Así también, se identificaron problemas de articulación interinstitucional, particularmente entre la ATU, la SUTRAN y el MTC. La falta de interoperabilidad entre sistemas

administrativos, la emisión de certificados de ITV sin controles físicos rigurosos y la ausencia de sanciones frente a modificaciones ilegales de vehículos, son ejemplos de falencias que limitan la efectividad del sistema de *enforcement* en su conjunto.

Finalmente, es pertinente señalar que, para determinar la efectividad del enfoque regulatorio desarrollado por la ATU, se solicitó por acceso a la información pública, entre otros, información relacionada a los PAS iniciados y las sanciones aplicadas en el periodo del 2022 al 2025. Sin embargo, como se indicó en el tercer capítulo, la ATU no contiene información específica sobre el transporte con ómnibus panorámicos, debido a que no cuentan con data digitalizada del servicio de transporte turístico desgregada por cada modalidad de transporte turístico: traslado, visita local (bus panorámico), excursión, gira, circuito y aventura, a excepción de las autorizaciones y habilitaciones otorgadas a los operadores de los buses panorámicos.

En tal sentido, la limitación señalada refuerza la necesidad de que la ATU mejore la transparencia y trazabilidad de la información obtenida de sus acciones de fiscalización.

Sin perjuicio de ello, la información entregada por la ATU contribuyó al análisis efectuado en la presente investigación, ya que permitió confirmar la hipótesis planteada debido a que el diseño de la regulación no ha sido efectiva, en tanto que no se redujo la informalidad, se mantiene la asimetría de la información y no se mejoró las condiciones operativas del servicio público de transporte turístico con ómnibus panorámico, destinado a brindar un servicio seguro y de calidad, en resguardo de la vida, salud e integridad física de los usuarios; es decir, persiste la problemática desarrollada en el primer capítulo.

Por lo tanto, si bien el marco normativo vigente incorpora un enfoque mixto del *enforcement*, su implementación práctica ha sido limitada y fragmentaria. La débil ejecución del componente disuasivo, la escasa capacidad sancionadora efectiva y las deficiencias de coordinación institucional comprometen seriamente la posibilidad de alcanzar los fines regulatorios de formalización, seguridad y cumplimiento normativo.

## RECOMENDACIONES

El enfoque regulatorio aplicado por la ATU no ha incorporado adecuadamente el perfil conductual de los agentes regulados. La persistencia del incumplimiento y de la alta informalidad sugiere que la estrategia regulatoria requiere una intensificación de la estrategia disuasiva, donde el regulador ajuste su intervención en base al análisis de riesgo y al historial de comportamiento de los operadores de ómnibus panorámicos, tal como propone la regulación responsiva.

Si bien la ATU avanzó en establecer un marco legal específico para este segmento del transporte turístico, la implementación del *enforcement* regulatorio ha sido insuficiente para revertir los altos niveles de informalidad, corregir la debilidad institucional en la sanción efectiva y garantizar la seguridad del servicio ofrecido a los usuarios, por lo que amerita una revisión del enfoque operativo de la fiscalización, el fortalecimiento del control previo a la emisión de habilitaciones, la incorporación de nuevos tipos infractores y una articulación efectiva con otras entidades del sistema como el MTC y SUTRAN, para lo cual se recomienda que la ATU:

- (i) Emita la resolución que determine las características y funcionalidad del Sistema de Control y Monitoreo (SCM) que debería ser implementado por los operadores del servicio, de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento de Transporte Especial, de modo que los usuarios visualizan en la plataforma digital información sobre el bus panorámico como del conductor.
- (ii) Efectúe capacitaciones a las empresas, operadores y conductores que prestan el servicio turístico con buses panorámicos, como medida educativa para difundir la normativa emitida, informar sobre la tramitación de las autorizaciones y habilitaciones respectivas, así como sobre las infracciones administrativas y su tipificación.
- (iii) Evalúe la pertinencia de que el curso de Actualización de la Normativa de Transporte y Tránsito Terrestre para Conductores del Servicio de Transporte Terrestre se realice cada tres (03) años, a fin de impulsar el cumplimiento normativo de los agentes regulados.
- (iv) Establezca rutas específicas para el tránsito de los ómnibus panorámicos, acorde a las características, dimensiones y altura de dichos buses, a fin de prevenir accidentes.
- (v) Establezca mecanismos de control ex ante efectivos para el otorgamiento de habilitaciones.

- (vi) Articule a nivel interinstitucional una respuesta coherente frente a la informalidad, con intercambio obligatorio de información y criterios comunes de fiscalización entre la ATU y la SUTRAN, con la finalidad de que se emitan los Certificados de ITV, así como las autorizaciones a los buses panorámicos, cada uno en el marco de sus competencias, previa verificación de los estándares y condiciones técnicas mínimas que deben cumplir los buses, de modo que se garantice la seguridad, salud e integridad física de los usuarios.
- (vii) Incluir en el Reglamento de Transporte Especial medidas correctivas que involucren acciones de educación normativa para los infractores, así como medidas a favor de los usuarios afectados y un canal de denuncias para que los usuarios o empresas formales tengan un rol activo en el mercado.
- (viii) Incluir en el literal a) del Anexo II del Reglamento de Transporte Especial como conducta infractora muy grave prestar el servicio turístico con ómnibus panorámicos modificados, es decir que no sean originales de fábrica; a efectos de disuadir a las empresas que realizan el servicio de transporte turístico.
- (ix) Programe capacitaciones técnicas para los fiscalizadores respecto de las condiciones técnicas de los buses panorámicos.
- (x) Establezca criterios de priorización en la fiscalización basados en análisis de riesgo, considerando la gravedad y frecuencia de las infracciones detectadas.
- (xi) Digitalice y organice la información obtenida de las acciones de fiscalización y de otras fuentes que posean como, por ejemplo, denuncias, estadísticas u otra información que administren,
- (xii) Mejore la calidad y trazabilidad de los procedimientos sancionadores, para lo cual pueden desarrollar una matriz de riesgos que segmente a los operadores de ómnibus panorámicos en base a su historial de cumplimiento sobre el servicio, vehículos y conductores; y,
- (xiii) Realice un análisis de impacto regulatorio ex post del Reglamento de Transporte Especial, en el marco del Decreto Supremo N° 023-2025-PCM, a partir de la generación de información sistematizada, para que evalúe efectuar una mejora regulatoria con estrategia disuasiva, teniendo en consideración el comportamiento del agente regulado.

El objetivo es garantizar que la regulación no se agote en la promulgación de normas, sino que cumpla su propósito de proteger los bienes jurídicos como la vida, la salud, la integridad física, así como la seguridad de los usuarios durante el uso del servicio de transporte turístico, además de asegurar la competencia leal en el mercado y contribuir al ordenamiento sostenible del sistema de transporte turístico en Lima.

Finalmente, consideramos también necesario que los administrados estimen poner en práctica la autoregulación sobre la base de evaluación de los riesgos y daños que pudieran ocasionar al brindar un servicio en vehículos modificados inseguros. En esa línea, amerita que realicen una buena gestión de riesgos para controlarlos y cumplir con los estándares establecidos en el marco normativo del transporte turístico además de abordar, por lo menos, los siguientes riesgos:

- Operación: falta de planificación del servicio y asimetría de la información
- Mecánicos: incumplimiento de especificaciones técnicas de los ómnibus panorámicos, así como su falta de mantenimiento, ello a fin de prevenir averías o fallas del vehículo que puedan causar accidentes
- Humanos: negligencia de los conductores, cansancio o falta de capacitaciones
- Climáticos: condiciones climáticas



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar Valdez, O. (2006). Consideraciones jurídicas sobre los principales modelos regulatorios: Su visión desde la experiencia argentina. *Revista Derecho y Sociedad*, (26), 122.
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) (2023). Parque automotor causa más de la mitad de la contaminación del aire en Lima y Callao [Nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/818675>
- Ayres, I., & Braithwaite, J. (1992). Responsive regulation: Transcending the deregulation debate. Oxford University Press. <https://johnbraithwaite.com/wp-content/uploads/2016/06/Responsive-Regulation-Transce.pdf>
- Baldwin, R., Cave, M., & Lodge, M. (2012). Understanding regulation: Theory, strategy, and practice (2.<sup>a</sup> ed.). Oxford University Press.
- Bardach, E., & Kagan, R. A. (1982). Going by the Book: The Problem of Regulatory Unreasonableness. Temple University Press.
- Becker, G. S. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*, 76(2). <https://doi.org/10.1086/259394>
- Bustos Carrasco, M., & Rodríguez Márquez, P. (2004). La disuasión convencional: Conceptos y vigencia. *Revista de Ciencias Militares ANEPE*, (6). Recuperado de <https://www.anepe.cl/wp-content/uploads/2021/12/Revista-ANEPE-6.pdf>
- Boletín Vigilancia de Calidad del Aire. Área metropolitana de Lima y Callao. Enero 2024. [https://repositorio.senamhi.gob.pe/bitstream/handle/20.500.12542/3144/1/Bolet%c3%adn-vigilancia-calidad-del-aire-ene\\_2024.pdf](https://repositorio.senamhi.gob.pe/bitstream/handle/20.500.12542/3144/1/Bolet%c3%adn-vigilancia-calidad-del-aire-ene_2024.pdf)
- Bonifaz Fernández, J. L., & Montes Tapia, K. (2015). Teoría del enforcement y el uso de instrumentos económicos para fomentar el cumplimiento de la ley. Ponencia presentada en el XX Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y la Administración Pública, Lima, Perú. [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/2B4FBB23F5F16EB5052580350051270E/\\$FILE/bonijo.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2B4FBB23F5F16EB5052580350051270E/$FILE/bonijo.pdf)

- Calle, J. P. (2022). ¿Qué es la fiscalización bajo el enfoque de cumplimiento normativo, de prevención y de gestión del riesgo? SmartReg. <https://www.smartreg.pe/es/publica/item/65-que-es-la-fiscalizacion-bajo-el-enfoque-de-prevencion-y-de-gestion-de-riesgos>
- ComexPerú. (2023, 5 de junio). Transporte público en Lima: en riesgo de empeorar aún más. ComexPerú. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/transporte-publico-en-lima-en-riesgo-de-empeorar-aun-mas>
- De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). *Economía del transporte*. Barcelona: Antoni Bosch Editorial.
- Defensoría del Pueblo. (2008). El transporte urbano en Lima Metropolitana: un desafío en defensa de la vida. Informe Defensorial N.º 137. [https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/informe\\_137.pdf](https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/informe_137.pdf)
- Diario Oficial El Peruano, *Municipalidad de Lima y CANATUR buscan potenciar el turismo en el Centro Histórico, 15 de septiembre de 2021*. <https://elperuano.pe/noticia/195656-municipalidad-de-lima-y-canatur-buscan-potenciar-el-turismo-en-el-centro-historico>
- El Comercio. (2017, 10 de julio). Accidente en el cerro San Cristóbal: vehículo estaba prohibido de circular. <https://elcomercio.pe/lima/accidente-cerro-san-cristobal-vehiculo-estaba-prohibido-circular-241152-noticia/>
- El Comercio. (2023, 28 de noviembre). Modifican buses panorámicos turísticos para duplicar su capacidad: la controversia por exigencias de seguridad. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/modifican-buses-panoramicos-turisticos-para-duplicar-su-capacidad-en-chorrillos-miraflores-y-cercado-de-lima-la-controversia-por-exigencias-de-seguridad-chasis-de-custers-noticia/>
- El Comercio. (2023, 5 de octubre). Buses panorámicos transformados vuelven al Centro de Lima: ¿por qué su retorno supone un peligro? <https://elcomercio.pe/lima/buses-panoramicos-transformados-vuelven-al-centro-de-lima-por-que-su-retorno-supone-un-peligro-atu-municipalidad-de-lima-noticia/>
- El Comercio. (2024, 19 de febrero). Modifican buses panorámicos turísticos para duplicar su capacidad: la controversia por exigencias de seguridad.

<https://elcomercio.pe/lima/transporte/modifican-buses-panoramicos-turisticos-para-duplicar-su-capacidad-en-chorrillos-miraflores-y-cercado-de-lima-la-controversia-por-exigencias-de-seguridad-chasis-de-custers-noticia/>

El Comercio. (2024, 21 de junio). Cuatro heridos en bus panorámico en San Isidro: graves antecedentes, multas y falta de permisos. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/cuatro-heridos-en-bus-panoramico-en-san-isidro-graves-antecedentes-multas-y-falta-de-permisos-noticia/?ref=ecr>

Falla, A. (2009). ¿Zanahoria o garrote: ¿De qué depende? De los estilos de enforcement de la regulación. En M. Maraví Sumar (Comp.). Sobre la Ley del Procedimiento Administrativo General: Libro homenaje a José Alberto Bustamante Belaúnde. Apuntes de Derecho y Economía (pp. 489–526). Fondo Editorial de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

Gunningham, N. (2011). Enforcing environmental regulation. *Journal of Environmental Law*, 23(2), 169–201. <https://doi.org/10.1093/jel/eqr006>

Gunningham, N. (2015). Compliance, enforcement, and regulatory excellence. Penn Program on Regulation. <https://www.law.upenn.edu/live/files/4717-gunningham-ppr-bicregulatorediscussionpaper-06>

Huamán Taboada, P. (2022). Implicancias del enfoque responsivo en las labores de fiscalización minero-ambiental del OEFA [Trabajo de segunda especialidad, Pontificia Universidad Católica del Perú]. PUCP Repositorio Institucional.

Huergo Lora, A. (2019). Las sanciones administrativas en el marco del law enforcement. En: *La proyección del Derecho Administrativo Peruano: Estudios por el Centenario de la Facultad de Derecho de la PUCP* (pp. 551–577). Palestra Editores.

Infobae, *Buses panorámicos modificados por S/ 7 mil continúan circulando por Lima y Callao y representan un peligro, 20 de agosto de 2024.* <https://www.infobae.com/peru/2024/08/20/buses-panoramicos-modificados-por-s-7-mil-continuan-circulando-por-lima-y-callao-y-representan-un-peligro/>

Jordán, J. (2022). La disuasión en la zona gris: una exploración teórica. *Revista Española de Ciencia Política*, (59), 65–88. <https://doi.org/10.21308/recp.59.03>

- Luyo, M. (2024). Las estrategias de cumplimiento normativo: hacia un modelo de regulación responsable. *Pólemos*. <https://polemos.pe/las-estrategias-de-cumplimiento-normativo-hacia-un-modelo-de-regulacion-responsiva/>
- Mayorga Elías, L. W. (2019). *El transporte urbano de pasajeros servicio público y actividad económica sujeta a las reglas de mercado*. [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio digital de tesis y trabajos de investigación PUCP. <https://tesis.pucp.edu.pe/items/7273a5e0-d279-40f6-91e9-b58197e86308>
- Ministerio del Ambiente (MINAM). (2021). Plan de acción para el mejoramiento de la calidad del aire de Lima y Callao 2021–2025. [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2090922/PAMCA\\_Lima-Callao.pdf.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2090922/PAMCA_Lima-Callao.pdf.pdf)
- Mufdi Guerra, N. (2020). Responsive regulation como estrategia de enforcement de las prohibiciones de abuso de posición dominante. Centro de Competencia (CeCo). <https://centrocompetencia.com/wp-content/uploads/2020/02/Nader-Mufdi.-Responsive-Regulation-como-estrategia-de-enforcement-de-las-prohibiciones-de-APD.pdf>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2023). Boletín estadístico de siniestralidad vial: Lima Metropolitana y Callao 2022. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-lima-metropolitana-y-callao-2022/>
- Ochoa, F. (2016). ¿Es posible hacer cumplir la ley sin sancionar? Aplicando de manera «responsiva» la regulación en el Perú, a propósito del caso de abogacía de la competencia sobre las barreras burocráticas en el mercado de servicios públicos. *Derecho PUCP*, (76), 152–180. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechopucp/article/view/14852/15394>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). (2019). Guía de la OCDE para el cumplimiento regulatorio y las inspecciones. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/0fe43505-es>
- Ramírez García, M. (2020). La potestad sancionadora administrativa en el Perú: De la disuasión a la persuasión. *Derecho PUCP*, (85).

Stiglitz, J. E. (2000). *Economics of the Public Sector* (3.<sup>a</sup> ed.). W.W. Norton & Company.

Stigler, G. J. (1974). The Optimum Enforcement of Laws. En *Essays in the Economics of Crime and Punishment*. National Bureau of Economic Research.

Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS). (2024). Estadísticas del SOAT 2024. <https://www.sbs.gob.pe/Portals/0/Estadisticas%20SOAT%202024.pdf>

## REFERENCIAS NORMATIVAS

Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (2022). *Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 068-2022-ATU/PE, Reglamento que regula la prestación del servicio público de transporte especial en las modalidades de turístico, de trabajadores y de estudiantes en Lima y Callao*. Diario Oficial El Peruano del 08 de abril de 2022. <https://www.gob.pe/institucion/atu/normas-legales/2904855-068-2022-atu-pe>

Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (2023). *Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE, deja sin efecto la versión 001 del Reglamento que regula la prestación del servicio público de transporte especial en las modalidades de turístico, de trabajadores y de estudiantes en Lima y Callao*. Diario Oficial El Peruano del 14 de julio de 2023. <https://www.gob.pe/institucion/atu/normas-legales/4438569-163-2023-atu-pe>

Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (2023). *Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 169-2023-ATU/PE. Establecen plazo para acciones de fiscalización orientativa de las diversas infracciones tipificadas en las Tablas de Infracciones y Sanciones de los reglamentos que regulan la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en las modalidades de Taxi y de turístico, de trabajadores y de estudiantes en Lima y Callao*. Diario Oficial El Peruano del 16 de julio de 2023. [https://transparencia.atu.gob.pe/transparencia\\_atu/NormasEmitidas/3-169-2023-ATU-PE.pdf](https://transparencia.atu.gob.pe/transparencia_atu/NormasEmitidas/3-169-2023-ATU-PE.pdf)

- Congreso Constituyente Democrático. (1993). *Constitución Política del Perú de 1993*. Diario Oficial El Peruano del 29 de diciembre de 1993. [https://spijweb.minjus.gob.pe/sdm\\_downloads/constitucion-politica-del-peru/](https://spijweb.minjus.gob.pe/sdm_downloads/constitucion-politica-del-peru/)
- Congreso de la República del Perú (1999). *Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre*. Diario Oficial El Peruano del 7 de octubre de 1999. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H786969>
- Congreso de la República del Perú (2009). *Ley N° 29380, Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)*. Diario Oficial El Peruano del 16 de junio del 2009. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H988518>
- Congreso de la República del Perú (2010). *Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor*. Diario Oficial El Peruano del 2 de setiembre del 2010. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H682697>
- Congreso de la República del Perú (2018). *Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao*. Diario Oficial El Peruano, 28 de diciembre del 2018. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1224445>
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2019). *Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General*. Diario Oficial El Peruano del 25 de enero de 2019. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1226958>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2000). *Decreto Supremo N° 049-2000-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito*. Diario Oficial El Peruano del 11 de octubre del 2000. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H796029>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2001). *Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, Reglamento Nacional de Tránsito, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 24 de julio del 2001; modificado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el cual aprobó el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito*. Diario Oficial El Peruano del 22 de abril del 2009. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H985332>

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2003). *Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos*. Diario Oficial El Peruano del 12 de octubre de 2003. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H852428>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2008). *Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, Reglamento de Placa Única de Rodaje*. Diario Oficial El Peruano del 19 de abril del 2008. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H963631>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2008). *Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, Reglamento de Placa Única de Rodaje*. Diario Oficial El Peruano del 25 de octubre del 2008. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H974914>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2009). *Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte*. Diario Oficial El Peruano del 22 de abril del 2009. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H985333>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2019). *Decreto Supremo N° 001-2019-MTC, establece medidas para fortalecer las acciones de fiscalización respecto a los Centros de Inspecciones Técnicas Vehiculares y otras disposiciones*. Diario Oficial El Peruano del 08 de enero del 2019. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1225635>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2019). *Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, Reglamento de la Ley N.º 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao*. Diario Oficial El Peruano del 08 de marzo de 2019. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1230384>
- Municipalidad de Lima Metropolitana (1997). *Ordenanza N° 104, Reglamento del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros en Ómnibus y otras modalidades para la provincia de Lima*. Diario Oficial El Peruano del 4 de marzo de 1997. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H486283>
- Municipalidad de Lima Metropolitana (1997). *Ordenanza N° 131, Ordenanza Marco del Transporte Terrestre en la provincia de Lima*. Diario Oficial El Peruano del

25 de noviembre de 1997. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H487081>

Municipalidad de Lima Metropolitana (2012). *Ordenanza N° 1613, crea el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana*. Diario Oficial El Peruano del 27 de junio de 2012. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H556632>





**ANEXOS**

**ANEXO N° 1**





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Firmado digitalmente por:  
SALAZAR LAGUNA  
ANA MARIA  
Motivo:Soy el autor del documento  
Fecha:04/06/2025 15:52:15

## Carta N° D-007647-2025-ATU/GG-UACGD-AIP

Lima, 04 de junio de 2025

Señor(a)

**GIANNINA GUERRA SAEZ**

Calle Amadeo Mozart N° 204, 102, Urb. San Borja – San Borja

Correo electrónico: [yani\\_gs88@hotmail.com](mailto:yani_gs88@hotmail.com)

**ASUNTO** : Atención solicitud de Acceso a la Información Pública N° 4950-2025-02-0006066

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento del asunto, por medio del cual solicitó:

- *La Dirección de Gestión de Comercial, respecto de la RPE N° 168-2022/ATUPE, 163-2023/ATU-PE, N° 169-2023/ATU-PE remita: las actividades de concientización, capacitación, difusión u otros realizados por año el 2022, 2023, 2024 y 2025 para que las empresas y operadores de buses panorámicos que dan servicio de transporte turístico, cumplan con las RPE referidas, indicando: tipo de actividad, fechas, material informativo expuesto y/o entregado, registro de participantes*

Al respecto, la Dirección de Gestión Comercial (en adelante DGC) mediante Memorando N° D-000424-2025-ATU/DGC de fecha 04 de junio de 2025, señaló que,

- *“En el marco de las acciones orientadas a fomentar el uso adecuado y responsable del servicio de transporte especial entre ellos el turístico, la ATU ha ejecutado diversas actividades de capacitación, difusión, orientación y sensibilización”.*

Siendo así, la DGC trasladó el cuadro donde se detalla las actividades informativas ejecutadas desde el año 2022 hasta el mes de mayo del año 2025 con (el tipo de actividad, fechas, material informativo expuesto, registro de participantes), la cual se pone a disposición, adjunto al presente documento.

**En ese sentido, de conformidad con lo establecido en la Ley N°27806 – Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, se da por atendida su solicitud.**

Finalmente, se solicita que una vez recibido el presente documento, remita la conformidad de recepción en el plazo máximo de (02) días hábiles de recibida la notificación, a través del mismo medio (correo electrónico); caso contrario, la ATU entenderá como válidamente efectuada la notificación cuando obtenga el recibo automático de la dirección electrónica señalada por su persona, mediante plataforma tecnológica o sistema informático, de conformidad con lo establecido en el numeral 20.4 del artículo 20<sup>1</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N°27444- Ley de Procedimiento Administrativo General.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente  
**ANA MARÍA SALAZAR LAGUNA**

Responsable de Entregar la Información de Acceso Público

AMSL

Adj.: Memorando N° D-000424-2025-ATU/DGC

Anexo - DETALLE DE CAPACITACION Y CURSOS

<sup>1</sup> **“Artículo 20.- Modalidades de notificación - Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444- Ley de Procedimiento Administrativo General**

20.4. El administrado interesado o afectado por el acto que hubiera consignado en su escrito alguna dirección electrónica que conste en el expediente puede ser notificado a través de ese medio siempre que haya dado su autorización expresa para ello. Para este caso no es de aplicación el orden de prelación dispuesto en el numeral 20.1.

La notificación dirigida a la dirección de correo electrónico señalada por el administrado se entiende válidamente efectuada cuando la entidad reciba la respuesta de recepción de la dirección electrónica señalada por el administrado o esta sea generada en forma automática por una plataforma tecnológica o sistema informático que garantice que la notificación ha sido efectuada. La notificación surte efectos el día que conste haber sido recibida, conforme lo previsto en el numeral 2 del artículo 25. En caso de no recibirse respuesta automática de recepción en un plazo máximo de dos (2) días hábiles contados desde el día siguiente de efectuado el acto de notificación vía correo electrónico, se procede a notificar por cédula conforme al inciso 20.1.1, volviéndose a computar el plazo establecido en el numeral 24.1 del artículo 24. Para la notificación por correo electrónico, la autoridad administrativa, si lo considera pertinente, puede emplear firmas y certificados digitales conforme a lo estipulado en la ley de la materia



Servicio de Transporte Especial - Actividades Formativas ejecutadas 2022 - 2025

N°	Año	Mes	Modalidad	Acción Formativa	Tema	Tipo de público	Material utilizado	Masculino	Femenino	N° de Asistentes
1	2022	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS PROTOCOLOS SANITARIOS FRENTE AL COVID-19 EN EL TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	65	5	70
2	2022	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	EN EL MARCO DEL RETORNO A CLASES: CAPACITATE EN LAS CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR	Operadores transporte especial	Diapositivas	95	253	348
3	2022	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	PROTOCOLO DE INTERVENCION DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE ESPECIAL DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	140	7	147
4	2022	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS PROTOCOLOS SANITARIOS FRENTE AL COVID-19 Y EL PROTOCOLO DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE ESCOLAR DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	47	111	158
5	2022	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	EN EL MARCO DEL RETORNO A CLASES: CAPACITATE EN LAS CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR	Operadores transporte especial	Diapositivas	38	62	100
6	2022	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA EN LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR, REQUISITOS MINIMOS QUE DEBEN CUMPLIR SUS UNIDADES	Operadores transporte especial	Diapositivas	37	24	61
7	2022	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI DE LIMA Y CALLAO.	Operadores transporte especial	Diapositivas	33	2	35
8	2022	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	38	37	75
9	2022	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA EN LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR, REQUISITOS MINIMOS QUE DEBEN CUMPLIR SUS UNIDADES	Operadores transporte especial	Diapositivas	38	33	71
10	2022	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	PRIMEROS AUXILIOS EN URGENCIAS Y ACCIDENTES PRODUCIDOS EN EL TRANSPORTE URBANO	Operadores transporte especial	Diapositivas	58	3	61
11	2022	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	PRIMEROS AUXILIOS EN URGENCIAS Y ACCIDENTES PRODUCIDOS EN EL TRANSPORTE URBANO	Operadores transporte especial	Diapositivas	40	59	99
12	2022	JUNIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI	Operadores transporte especial	Diapositivas	50	4	54
13	2022	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI	Operadores transporte especial	Diapositivas	57	4	61
14	2022	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI	Operadores transporte especial	Diapositivas	67	8	75
15	2022	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI	Operadores transporte especial	Diapositivas	42	3	45
16	2022	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	66	7	73
17	2022	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE ESCOLAR DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	42	61	103
18	2022	OCTUBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURISTICO DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	38	19	57
19	2022	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURISTICO DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	53	18	71
20	2022	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TRABAJADORES DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	44	23	67
21	2022	DICIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TRABAJADORES DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	15	5	20
22	2023	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	¿COMO OFRECER UN SERVICIO DE TRANSPORTE SEGURO?: CONDICIONES PARA EL ACCESO Y PERMANENCIA	Operadores transporte especial	Diapositivas	95	166	261
23	2023	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	¿COMO OFRECER UN SERVICIO DE TRANSPORTE SEGURO?: CONDICIONES PARA EL ACCESO Y PERMANENCIA	Operadores transporte especial	Diapositivas	88	127	215
24	2023	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	¿COMO OFRECER UN SERVICIO DE TRANSPORTE SEGURO?: CONDICIONES PARA EL ACCESO Y PERMANENCIA	Operadores transporte especial	Diapositivas	77	129	206
25	2023	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	PRIMEROS AUXILIOS EN URGENCIAS Y ACCIDENTES PRODUCIDOS EN EL TRANSPORTE URBANO	Operadores transporte especial	Diapositivas	84	70	154
26	2023	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	PRIMEROS AUXILIOS EN URGENCIAS Y ACCIDENTES PRODUCIDOS EN EL TRANSPORTE URBANO	Operadores transporte especial	Diapositivas	94	95	189
27	2023	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI	Operadores transporte especial	Diapositivas	154	9	163
28	2023	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTORIZACIONES Y OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA Y CONDUCTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI	Operadores transporte especial	Diapositivas	154	14	168
29	2023	JUNIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	DIRECTIVA DE INTERVENCION DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	105	11	116
30	2023	JUNIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	DIRECTIVA DE INTERVENCION DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI DE LIMA Y CALLAO	Operadores transporte especial	Diapositivas	81	11	92
31	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	3RA SESION: ATRACTIVOS TURISTICOS DE LIMA Y CALLAO (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	123	2	125
32	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	5TA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	13	0	13
33	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	5TA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	12	0	12
34	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	5TA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	5	0	5
35	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	4TA SESION: EDUCACION FINANCIERA	Operadores transporte especial	Diapositivas	115	2	117
36	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	1ERA SESION: AUTOCONOCIMIENTO Y GESTION DE EMOCIONES	Operadores transporte especial	Diapositivas	86	3	89
37	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	6TA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	13	0	13
38	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	6TA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	6	0	6
39	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	6TA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	3	0	3
40	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS NUEVOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TAXI - TUPA	Operadores transporte especial	Diapositivas	180	26	206
41	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	2DA SESION: COMUNICACION ASERTIVA Y PROTOCOLO DE ATENCION AL CLIENTE	Operadores transporte especial	Diapositivas	136	4	140
42	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	3RA SESION: ANALISIS DE CASOS PRACTICOS	Operadores transporte especial	Diapositivas	111	4	115
43	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS NUEVOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TAXI - TUPA	Operadores transporte especial	Diapositivas	157	22	179
44	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS NUEVOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES - TUPA	Operadores transporte especial	Diapositivas	127	149	276
45	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	Transporte turísticos 1ERA SESION DE INGLES	Operadores transporte especial	Diapositivas	17	0	17
46	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	1ERA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	18	0	18
47	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	1ERA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	20	0	20
48	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	1ERA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	18	0	18
49	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	1ERA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	17	0	17
50	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	2DA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	13	0	13
51	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	2DA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	16	0	16
52	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	2DA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	16	0	16
53	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	2DA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	18	0	18
54	2023	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	2DA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	17	0	17
55	2023	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	3RA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	14	0	14
56	2023	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	3RA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	14	0	14
57	2023	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	3RA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	16	0	16
58	2023	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	3RA SESION DE INGLES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	17	0	17



Servicio de Transporte Especial - Actividades Formativas ejecutadas 2022 - 2025

N°	Año	Mes	Modalidad	Acción Formativa	Tema	Tipo de público	Material utilizado	Masculino	Femenino	N° de Asistentes
118	2023	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	6TA SESION DE INGLES - Grupo A (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles) (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	5	0	5
119	2023	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	6TA SESION DE INGLES - Grupo A (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles) (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	8	0	8
120	2023	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	6TA SESION DE INGLES - Grupo A (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles) (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	3	0	3
121	2023	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	PRIMEROS AUXILIOS EN URGENCIAS Y ACCIDENTES PRODUCIDOS EN LA RED VIAL	Operadores transporte especial	Diapositivas	119	37	156
122	2024	ENERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CAPACITATE EN LAS CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	118	197	315
123	2024	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CAPACITATE EN LAS CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	129	176	305
124	2024	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CAPACITATE EN LAS CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	135	114	249
125	2024	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 1. "DEBERES Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL - TAXI"	Operadores transporte especial	Diapositivas	56	2	58
126	2024	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 2. "SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD"	Operadores transporte especial	Diapositivas	48	0	48
127	2024	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 3. "EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE ESPECIAL - TAXI"	Operadores transporte especial	Diapositivas	45	2	47
128	2024	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	CAPACITATE EN LAS CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	145	133	278
129	2024	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 4. "PRIMEROS AUXILIOS EN URGENCIAS Y PREVENCION DE ACCIDENTES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL - TAXI"	Operadores transporte especial	Diapositivas	50	3	53
130	2024	FEBRERO	PRESENCIAL	CAPACITACION ESPECIFICA	CAMINO SEGURO A CLASES	Operadores transporte especial	Diapositivas	25	85	110
131	2024	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 5. "ATRATIVOS TURISTICOS DE LIMA Y CALLAO"	Operadores transporte especial	Diapositivas	43	2	45
132	2024	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 6. "DESARROLLO DE HABILIDADES BLANDAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL - TAXI"	Operadores transporte especial	Diapositivas	52	2	54
133	2024	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 7. "INGLES BASICO - ALPHABET /NUMBERS & SPELLING" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	26	2	28
134	2024	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 8. "INGLES BASICO - PERSONAL INFORMATION & GREETINGS" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	21	2	23
135	2024	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 9. "INGLES BASICO - COLOURS / OBJECTS / SHAPES/ & TALKING ABOUT/DESCRIBING FAVOURITE THINGS" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	14	1	15
136	2024	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 10. "INGLES BASICO - COUNTRIES AND NATIONALITIES & TALKING ABOUT NATIONALITIES" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	9	1	10
137	2024	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 11. "INGLES BASICO - TOURISM & DRIVING PASSENGERS TO THE AIRPORT" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	12	2	14
138	2024	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 12. "INGLES BASICO - FIRST AID & GIVING ADVICE" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	13	1	14
139	2024	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	TUPA: CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA - INFRACCIONES, SANCIONES Y MULTAS - Ilicitos PENALES DURANTE LAS ACCIONES DE FISCALIZACION	Operadores transporte especial	Diapositivas	35	38	73
140	2024	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	ENFOQUE DE GENERO EN EL TRANSPORTE PUBLICO - TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Operadores transporte especial	Diapositivas	30	29	59
141	2024	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	SEGURIDAD VIAL - PRIMEROS AUXILIOS	Operadores transporte especial	Diapositivas	26	24	50
142	2024	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTOCONOCIMIENTO Y GESTION DE EMOCIONES	Operadores transporte especial	Diapositivas	29	28	57
143	2024	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	COMUNICACION ASERTIVA Y PROTOCOLO DE ATENCION AL USUARIO	Operadores transporte especial	Diapositivas	25	21	46
144	2024	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 1. "DEBERES Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL - TAXI"	Operadores transporte especial	Diapositivas	114	8	122
145	2024	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 2. "SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD"	Operadores transporte especial	Diapositivas	89	6	95
146	2024	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 3. "EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL" / "PRIMEROS AUXILIOS"	Operadores transporte especial	Diapositivas	96	2	98
147	2024	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 4. "ATRATIVOS TURISTICOS DE LIMA Y CALLAO"	Operadores transporte especial	Diapositivas	91	5	96
148	2024	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 5. "HABILIDADES BLANDAS - SESION 1"	Operadores transporte especial	Diapositivas	83	2	85
149	2024	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 6. "HABILIDADES BLANDAS - SESION 2"	Operadores transporte especial	Diapositivas	89	5	94
150	2024	JUNIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 7. "INGLES BASICO - ALPHABET /NUMBERS & SPELLING" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	43	3	46
151	2024	JUNIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 8. "INGLES BASICO - PERSONAL INFORMATION & GREETINGS" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	29	1	30
152	2024	JUNIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 9. "INGLES BASICO - COLOURS / OBJECTS / SHAPES/ & TALKING ABOUT/DESCRIBING FAVOURITE THINGS" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	25	1	26
153	2024	JUNIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 10. "INGLES BASICO - COUNTRIES AND NATIONALITIES & TALKING ABOUT NATIONALITIES" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	19	1	20
154	2024	JUNIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 11. "INGLES BASICO - TOURISM & DRIVING PASSENGERS TO THE AIRPORT" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	20	2	22
155	2024	JUNIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 12. "INGLES BASICO - FIRST AID & GIVING ADVICE" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	22	1	23
156	2024	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL	Operadores transporte especial	Diapositivas	28	8	36
157	2024	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Operadores transporte especial	Diapositivas	25	5	30
158	2024	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE ESPECIAL - PRIMEROS AUXILIOS EN URGENCIAS Y PREVENCION DE ACCIDENTES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL	Operadores transporte especial	Diapositivas	18	4	22
159	2024	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTOCONOCIMIENTO Y GESTION DE EMOCIONES	Operadores transporte especial	Diapositivas	15	3	18
160	2024	JULIO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	COMUNICACION ASERTIVA Y PROTOCOLO DE ATENCION AL USUARIO	Operadores transporte especial	Diapositivas	13	2	15
161	2024	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 1. "DEBERES Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL - TAXI"	Operadores transporte especial	Diapositivas	46	3	49
162	2024	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 2. "SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD"	Operadores transporte especial	Diapositivas	42	1	43
163	2024	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 3. "EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL" / "PRIMEROS AUXILIOS"	Operadores transporte especial	Diapositivas	42	3	45
164	2024	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 4. "ATRATIVOS TURISTICOS DE LIMA Y CALLAO"	Operadores transporte especial	Diapositivas	42	2	44
165	2024	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 5. "HABILIDADES BLANDAS - SESION 1"	Operadores transporte especial	Diapositivas	31	1	32
166	2024	AGOSTO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 6. "HABILIDADES BLANDAS - SESION 2"	Operadores transporte especial	Diapositivas	36	3	39
167	2024	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL	Operadores transporte especial	Diapositivas	44	17	61
168	2024	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Operadores transporte especial	Diapositivas	28	2	30
169	2024	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE ESPECIAL	Operadores transporte especial	Diapositivas	34	2	36
170	2024	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 7. "INGLES BASICO - ALPHABET /NUMBERS & SPELLING" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	18	1	19
171	2024	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTOCONOCIMIENTO Y GESTION DE EMOCIONES	Operadores transporte especial	Diapositivas	25	2	27
172	2024	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 8. "INGLES BASICO - PERSONAL INFORMATION & GREETINGS" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	11	3	14
173	2024	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	COMUNICACION ASERTIVA Y PROTOCOLO DE ATENCION AL USUARIO	Operadores transporte especial	Diapositivas	26	3	29
174	2024	SETIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 9. "INGLES BASICO - COLOURS / OBJECTS / SHAPES/ & TALKING ABOUT/DESCRIBING FAVOURITE THINGS" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	10	1	11

Servicio de Transporte Especial - Actividades Formativas ejecutadas 2022 - 2025

N°	Año	Mes	Modalidad	Acción Formativa	Tema	Tipo de público	Material utilizado	Masculino	Femenino	N° de Asistentes
175	2024	SEPTIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 10. "INGLES BASICO - COUNTRIES AND NATIONALITIES & TALKING ABOUT NATIONALITIES" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	8	1	9
176	2024	SEPTIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 11. "INGLES BASICO - TOURISM & DRIVING PASSENGERS TO THE AIRPORT"(Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	10	1	11
177	2024	SEPTIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 12. "INGLES BASICO - FIRST AID & GIVING ADVICE" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	7	1	8
178	2024	OCTUBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL	Operadores transporte especial	Diapositivas	68	41	109
179	2024	OCTUBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Operadores transporte especial	Diapositivas	53	25	78
180	2024	OCTUBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE ESPECIAL - PRIMEROS AUXILIOS EN URGENCIAS Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL	Operadores transporte especial	Diapositivas	41	26	67
181	2024	OCTUBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTOCONOCIMIENTO Y GESTION DE EMOCIONES	Operadores transporte especial	Diapositivas	46	25	71
182	2024	OCTUBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	COMUNICACION ASERTIVA Y PROTOCOLO DE ATENCION AL USUARIO	Operadores transporte especial	Diapositivas	39	19	58
183	2024	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 1. "DEBERES Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL - TAXI"	Operadores transporte especial	Diapositivas	25	1	26
184	2024	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 2. "SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD"	Operadores transporte especial	Diapositivas	20	3	23
185	2024	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 3. "EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL" / "PRIMEROS AUXILIOS"	Operadores transporte especial	Diapositivas	22	3	25
186	2024	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 4. "ATRACTIVOS TURISTICOS DE LIMA Y CALLAO"	Operadores transporte especial	Diapositivas	13	1	14
187	2024	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 5. "HABILIDADES BLANDAS - SESION 1"	Operadores transporte especial	Diapositivas	23	2	25
188	2024	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 6. "HABILIDADES BLANDAS - SESION 2"	Operadores transporte especial	Diapositivas	20	3	23
189	2024	NOVIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 7. "INGLES BASICO - ALPHABET /NUMBERS & SPELLING" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	7	0	7
190	2024	DICIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 8. "INGLES BASICO - PERSONAL INFORMATION & GREETINGS" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	4	1	5
191	2024	DICIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 9. "INGLES BASICO - COLOURS / OBJECTS / SHAPES/ & TALKING ABOUT/DESCRIBING FAVOURITE THINGS" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	3	1	4
192	2024	DICIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 10. "INGLES BASICO - COUNTRIES AND NATIONALITIES & TALKING ABOUT NATIONALITIES" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	4	1	5
193	2024	DICIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 11. "INGLES BASICO - TOURISM & DRIVING PASSENGERS TO THE AIRPORT"(Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	3	1	4
194	2024	DICIEMBRE	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 12. "INGLES BASICO - FIRST AID & GIVING ADVICE" (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	3	1	4
195	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 1. "DEBERES Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL - TAXI"	Operadores transporte especial	Diapositivas	62	4	66
196	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 2. "SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD"	Operadores transporte especial	Diapositivas	61	3	64
197	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	TÉCNICA SEGURA EN LA CONDUCCIÓN Y CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	71	111	182
198	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 3. "EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL" / "PRIMEROS AUXILIOS"	Operadores transporte especial	Diapositivas	49	3	52
199	2025	FEBRERO	PRESENCIAL	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	17	47	64
200	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 4. "ATRACTIVOS TURISTICOS DE LIMA Y CALLAO"	Operadores transporte especial	Diapositivas	41	3	44
201	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	TÉCNICA SEGURA EN LA CONDUCCIÓN Y CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	89	114	203
202	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 5. "HABILIDADES BLANDAS - SESION 1"	Operadores transporte especial	Diapositivas	39	1	40
203	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	TÉCNICA SEGURA EN LA CONDUCCIÓN Y CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	57	78	135
204	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 6. "HABILIDADES BLANDAS - SESION 2"	Operadores transporte especial	Diapositivas	35	2	37
205	2025	FEBRERO	PRESENCIAL	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	12	42	54
206	2025	FEBRERO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	TÉCNICA SEGURA EN LA CONDUCCIÓN Y CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	50	61	111
207	2025	FEBRERO	PRESENCIAL	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	22	51	73
208	2025	FEBRERO	PRESENCIAL	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	16	40	56
209	2025	FEBRERO	PRESENCIAL	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	21	5	26
210	2025	MARZO	PRESENCIAL	CAPACITACION ESPECIFICA	CONOCE LOS REQUISITOS Y NORMATIVAS QUE RIGEN EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	9	1	10
211	2025	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 7. PRIMERA SESIÓN: ALPHABET/NUMBERS (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	17	1	18
212	2025	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 8. SEGUNDA SESIÓN: PERSONAL INFORMATION	Operadores transporte especial	Diapositivas	22	1	23
213	2025	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 9. TERCERA SESIÓN: COLOURS/ OBJECTS/ SHAPES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	19	2	21
214	2025	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 10. CUARTA SESIÓN: COUNTRIES AND NATIONALITIES (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	22	1	23
215	2025	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 11. QUINTA SESIÓN: TOURISM (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	17	1	18
216	2025	MARZO	PRESENCIAL	CAPACITACION ESPECIFICA	TRANSPORTE ESPECIAL DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	10	10	20
217	2025	MARZO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 12. SEXTA SESIÓN: FIRST AID (Transporte turísticos Habilidades en sesiones de Ingles)	Operadores transporte especial	Diapositivas	18	2	20
218	2025	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	DEBERES Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL EN LA MODALIDAD DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	58	42	100
219	2025	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Operadores transporte especial	Diapositivas	38	30	68
220	2025	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL Y PRIMEROS AUXILIOS EN URGENCIAS Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE ESTUDIANTES	Operadores transporte especial	Diapositivas	29	22	51
221	2025	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	AUTOCONOCIMIENTO Y GESTIÓN DE EMOCIONES	Operadores transporte especial	Diapositivas	24	15	39
222	2025	ABRIL	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	COMUNICACION ASERTIVA Y PROTOCOLO DE ATENCION AL USUARIO	Operadores transporte especial	Diapositivas	21	13	34
223	2025	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Operadores transporte especial	Diapositivas	28	12	40
224	2025	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CAPACITACION ESPECIFICA	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Operadores transporte especial	Diapositivas	29	12	41
225	2025	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 1. "DEBERES Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE ESPECIAL - TAXI"	Operadores transporte especial	Diapositivas	49	16	65
226	2025	MAYO	VIRTUAL - SINCRÓNICO	CURSO GESET: GESTIONANDO UN SERVICIO EFICIENTE EN EL TRANSPORTE	GESET: 2. "SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON ENFOQUE DE GENERO Y TRATO PREFERENTE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD"	Operadores transporte especial	Diapositivas	36	7	43
								10291	4578	14869

**ANEXO N° 2**





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Firmado digitalmente por:  
SALAZAR LAGUNA  
ANA MARIA  
Motivo:Soy el autor del documento  
Fecha:28/05/2025 17:57:31

## Carta N° D-007295-2025-ATU/GG-UACGD-AIP

Lima, 28 de mayo de 2025

Señor(a)

**GIANNINA GUERRA SAEZ**

Calle Amadeo Mozart N° 204, 102, Urb. San Borja – San Borja

Correo electrónico: [yani\\_gs88@hotmail.com](mailto:yani_gs88@hotmail.com)

**ASUNTO** : Atención solicitud de Acceso a la Información Pública N° 4950-2025-02-0005326  
Atención solicitud de Acceso a la Información Pública N° 4950-2025-02-0005327  
Atención solicitud de Acceso a la Información Pública N° 4950-2025-02-0005328  
Atención solicitud de Acceso a la Información Pública N° 4950-2025-02-0005329

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento del asunto, por medio del cual solicitó:

1. *Cuántos buses u ómnibus panorámicos que realizaron o realizan el servicio de transporte especial en la modalidad de turístico fueron fiscalizados en el año 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025.*
2. *Cuántos buses u ómnibus panorámicos que realizaron o realizan el servicio de transporte especial en la modalidad de turístico fueron sancionados en el año 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025.*
3. *A cuántos buses u ómnibus panorámicos que realizaron o realizan el servicio de transporte especial en la modalidad de turístico les impusieron medidas administrativas en el año 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025.*
4. *Cuántos buses u ómnibus panorámicos que realizaron o realizan el servicio de transporte especial en la modalidad de turístico incurrieron en la infracción S-01 de la Ordenanza N° 104 y en la infracción de código TU.1 de la RPE N° 163-2023/ATU-PE, entre el 2019 y 2025.*
5. *Cuántos buses u ómnibus panorámicos que realizaron o realizan el servicio de transporte especial en la modalidad de turístico fueron sancionados con la cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva entre el 2019 y 2025; y, si fueron comunicados al MTC para su registro en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.*
6. *Cuántas acciones de fiscalización a buses u ómnibus panorámicos que realizaron o realizan el servicio de transporte especial en la modalidad de turístico, se realizaron por cada año entre el periodo del 2019 al 2025*
7. *En cuántas Actas de Fiscalización del 2019 al 2025 (por año) se consignó la comisión de infracciones de buses u ómnibus panorámicos que realizaron o realizan el servicio de transporte especial en la modalidad de turístico, incluyendo número y fecha del Acta de Fiscalización, el código de infracción, su calificación, así como el estado del expediente.*
8. *En cuántas Actas de Fiscalización del 2019 al 2025 (por año), se constató el cumplimiento normativo (buses panorámicos que no cometieron/ incurrieron en infracciones).*

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: 4462D2DF940A800

Calle José Gálvez  
550, Miraflores  
Lima – Perú  
[www.gob.pe/atu](http://www.gob.pe/atu)





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

9. *Resoluciones Subdirectoriales emitidas entre el 2019 y 2025, que concluyeron en “archivo” como resultado de fiscalización a buses panorámicos que realizan transporte turístico, incluyendo su número y fecha, así como el estado del expediente.*
10. *Resoluciones Subdirectoriales emitidas entre el 2019 y 2025, que impusieron sanciones a buses panorámicos que realizan transporte turístico, incluyendo su número y fecha, el código de infracción, su calificación, y el estado del expediente.*
11. *Resoluciones Subdirectoriales emitidas entre el 2019 y 2025, que impusieron medidas administrativas a buses panorámicos que realizan transporte turístico, incluyendo su número y fecha, el código de infracción, su calificación, el estado del expediente, así como si los operadores o empresas de los buses panorámicos cumplieron con acatar las medidas dictadas o no cumplieron.*
12. *Según corresponda, solicito el número del expediente de los procedimientos administrativos sancionadores, número de resolución y fecha, así como la multa, sanción o medida administrativa impuesta en primera instancia; el estado de la apelación y número, sentido y fecha de la resolución de segunda instancia.*
13. *Cuántas fiscalizaciones orientativas se realizaron del 2023 al 2025, en el marco de la RPE N° 169-2023/ATU-PE, a buses u ómnibus panorámicos que realizaron o realizan el servicio de transporte especial en la modalidad de turístico, y cuáles fueron los resultados obtenidos en las Actas de Fiscalización.*
14. *Cuántas capacitaciones realizaron, entre el 2019 y 2025, al gremio de empresas y/u operadores de buses panorámicos sobre la regulación del servicio de transporte turístico (DS N° 017-2009-MTC, DS N° 026-2019-MTC, RPE N° 068-2022/ATU-PE, RPE N° 163-2023/ATU-PE, RPE N° 169-2023/ATU-PE).*

Al respecto, la Dirección de Fiscalización y Sanción mediante Memorando N° D-002040-2025-ATU/DFS de fecha 27 de mayo de 2025, señaló que, a la fecha de presentación de su solicitud, “(...) **no se cuenta con información detallada de los buses u ómnibus panorámicos que realizan el Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad turístico entre los años 2019-2025, como lo requiere la administrada en su solicitud. Sin perjuicio de ello, se cuenta con información general sobre el referido servicio en la modalidad turístico durante los años referidos**”.

Siendo así, de conformidad a lo dispuesto por el tercer párrafo del artículo N° 13 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806 - Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública; “[l]a solicitud de información **no implica la obligación de las entidades de la Administración Pública de crear o producir información con la que no cuente o no tenga obligación de contar al momento de efectuarse el pedido** (...)”, la DFS precisó lo siguiente:

- a) **En relación a los puntos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 12, y 13**, la DFS traslado la información con la que **cuenta al momento de efectuar su pedido, referida al Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de turístico**, a la cual, podrá acceder ingresando al siguiente enlace:

<https://atugobpe.sharepoint.com/:x/s/DOCUMENTOSEXTERNOS/EaT8MePJLx5AgpL-cieL-coBhOZSztjfRloDJEletF00uA?e=mKU7tW>

- b) **En relación a los puntos 5, 8, 9, 10 y 11**, la acotada Dirección no cuenta propiamente con información específica sobre buses u ómnibus panorámicos, en consecuencia, no es posible



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

atender lo solicitado por los acotados, de conformidad a la normativa citada en el párrafo precedente.

Ahora bien, **en relación al punto 14**, la Dirección de Gestión Comercial (en adelante DGC) mediante Memorando N° D-000393-2025-ATU/DGC de fecha 21 de mayo de 2025, trasladó el cuadro que detalla la cantidad de capacitaciones realizadas desde el año 2022 a la fecha, de acuerdo al siguiente detalle:

### Capacitaciones en transporte especial 2022 - 2025

Año	2022	2023	2024	2025	Total
N° de Asistentes	1851	7293	3884	1841	14869
N° de Capacitaciones	21	100	73	32	226

Aunado a ello, la DFS acotó que, “[e]sta información permite evidenciar el nivel de avance y cumplimiento de los objetivos establecidos en materia de educación y concientización ciudadana en el servicio de transporte especial”.

**En ese sentido, de conformidad con lo establecido en la Ley N°27806 – Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, se da por atendida su solicitud.**

Finalmente, se solicita que una vez recibido el presente documento, remita la conformidad de recepción en el plazo máximo de (02) días hábiles de recibida la notificación, a través del mismo medio (correo electrónico); caso contrario, la ATU entenderá como válidamente efectuada la notificación cuando obtenga el recibo automático de la dirección electrónica señalada por su persona, mediante plataforma tecnológica o sistema informático, de conformidad con lo establecido en el numeral 20.4 del artículo 20<sup>1</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N°27444- Ley de Procedimiento Administrativo General.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente  
**ANA MARÍA SALAZAR LAGUNA**

Responsable de Entregar la Información de Acceso Público

AMSL

Adj.: Memorando N° D-002040-2025-ATU/DFS

Memorando N° D-000393-2025-ATU/DGC

<sup>1</sup> **“Artículo 20.- Modalidades de notificación - Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444- Ley de Procedimiento Administrativo General 20.4.** El administrado interesado o afectado por el acto que hubiera consignado en su escrito alguna dirección electrónica que conste en el expediente puede ser notificado a través de ese medio siempre que haya dado su autorización expresa para ello. Para este caso no es de aplicación el orden de prelación dispuesto en el numeral 20.1.

La notificación dirigida a la dirección de correo electrónico señalada por el administrado se entiende válidamente efectuada cuando la entidad reciba la respuesta de recepción de la dirección electrónica señalada por el administrado o esta sea generada en forma automática por una plataforma tecnológica o sistema informático que garantice que la notificación ha sido efectuada. La notificación surte efectos el día que conste haber sido recibida, conforme lo previsto en el numeral 2 del artículo 25.

En caso de no recibirse respuesta automática de recepción en un plazo máximo de dos (2) días hábiles contados desde el día siguiente de efectuado el acto de notificación vía correo electrónico, se procede a notificar por cédula conforme al inciso 20.1.1, volviéndose a computar el plazo establecido en el numeral 24.1 del artículo 24. Para la notificación por correo electrónico, la autoridad administrativa, si lo considera pertinente, puede emplear firmas y certificados digitales conforme a lo estipulado en la ley de la materia

**ANEXO N° 3**





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

DIRECCION DE  
OPERACIONES



BICENTENARIO  
PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

### **Informe N° D-000279-2021-ATU-DO-SSTE**

**A :** **JUAN CARLOS REYNALDO QUESADA CHIARELLA**  
Director de la Dirección de Operaciones

**ASUNTO :** Remisión de información sobre situación actual de los vehículos con carrocería “Ómnibus o Bus Panorámico” que prestan Servicio de Transporte Especial en la modalidad de Turístico en Lima y Callao.

**FECHA :** Lima, 13 de julio de 2021

#### **I. OBJETO**

El presente documento tiene por objeto remitir información sobre las actuales condiciones operativas de los vehículos con carrocería “Ómnibus o Bus Panorámico” que se encuentran habilitados para prestar el Servicio de Transporte Especial, en la modalidad Turístico, en Lima y Callao.

#### **II. ANTECEDENTE:**

2.1 De la revisión de los registros administrativos de la Subdirección de Transporte Especial y Servicios Complementarios, se advierte que, once (11) empresas cuentan con títulos habitantes (autorización y TUC) para la prestación del servicio de transporte especial en la modalidad turístico en Lima y Callao, teniendo registradas un total de dieciocho (18) unidades vehiculares con carrocería “Ómnibus o Bus Panorámico” habilitadas para la prestación del servicio de transporte especial en la modalidad turístico.

#### **III. ANÁLISIS**

##### **3.1 DEL MARCO LEGAL**

###### **Disposiciones normativas nacionales**

3.1.1. La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre<sup>1</sup> (en adelante, LGTT), dispone en sus artículos 11 y 23 que los reglamentos nacionales, necesarios para su implementación serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones (MTC), rigen en todo el territorio nacional de la República; y, son de **observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales** (énfasis agregado).

3.1.2. El artículo 1 del El Reglamento Nacional de Administración de Transporte (en adelante, RNAT) aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC<sup>2</sup> tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías. En esa línea, es que el servicio de transporte terrestre según el referido Reglamento se clasifica –de manera general- del modo que sigue:

<sup>1</sup> Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 8 de octubre de 1999.

<sup>2</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 22 abril de 2019.

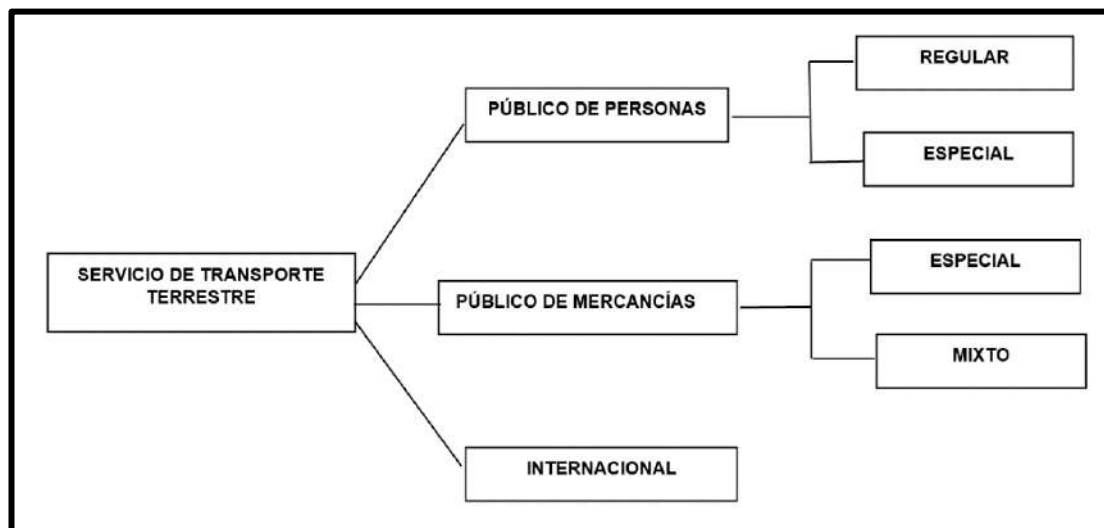
Esta es una copia autenticada imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013- PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM.

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: 9BA2BEF949C9000



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

Cuadro N° 1



Fuente: RNAT aprobado por D.S. N.° 017-2009-MTC (Ver artículo 7).

Elaboración propia

3.1.3. Del cuadro N° 1 se advierte, en relación con el transporte público de personas, que éste puede ser (i) regular y (ii) especial. No obstante, a fin de centrarnos en nuestro análisis, es preciso definir el «servicio de transporte especial de persona» en particular «servicio de transporte turístico terrestre», el cual está regulado en el artículo 3 del RNAT:

#### «Artículo 3.- Definiciones

[...]

**3.63 Servicio de Transporte Especial de Personas:** *Modalidad del servicio de transporte público de personas prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Se otorga a los transportistas mediante una autorización y se presta en el ámbito nacional bajo las modalidades de: transporte turístico, de trabajadores, de estudiantes; en el ámbito regional, además de las modalidades antes señaladas mediante el auto colectivo; y en el ámbito provincial mediante las modalidades señaladas en el ámbito nacional y además mediante el servicio de taxi.*

Se entiende por:

**3.63.1 Servicio de Transporte Turístico Terrestre:** *Servicio de transporte especial de personas que tiene por objeto el traslado de visitantes, por vía terrestre hacía, desde y/o dentro de lugares que constituyen un atractivo turístico o son de interés para el turismo, con la finalidad de realizar diversas actividades y/o consumir servicios turísticos. [...].»*

(Énfasis propio)

3.1.4. De la definición dada por el propio RNAT, podemos advertir –con relación al servicio de transporte especial de personas- lo siguiente:

- La modalidad de servicio de transporte es prestada sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad.
- Para la prestación del servicio se debe contar con una autorización.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

- Existe las modalidades de: transporte turístico, de trabajadores, de estudiantes; en el ámbito regional, y además mediante el servicio de taxi.

3.1.5. Por su parte, el artículo 23 del RNAT precisa que los vehículos “Ómnibus o Bus Panorámico”, solo están destinados a prestar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito provincial en las modalidades de traslado o visita local.

### **Disposiciones normativas de Lima y Callao**

3.1.6. La Municipalidad Metropolitana de Lima, mediante Ordenanza N° 104<sup>3</sup>, vigente desde el 28 de enero de 1997 y sus modificatorias, tenía competencias para regular el servicio de transporte turístico terrestre en el ámbito provincial.

3.1.7. La citada ordenanza, precisa sobre el servicio de transporte turístico y el ámbito donde se presta el servicio:

**Artículo 149.-El Transporte Turístico es la modalidad de Servicio que en forma habitual y organizada se presta a personas utilizando el medio de Transporte Terrestre y tiene por objeto interconectar Centros Culturales y posibilitar el traslado a lugares de atractivos Turísticos.**

**Artículo 150.- El Servicio de Transporte Turístico se realizará dentro del ámbito urbano e interurbano de la provincia de Lima, utilizando como medio de transporte: Ómnibus y Camionetas Rurales que reúnan las condiciones que establece el presente reglamento.**

*Los vehículos serán habilitados para la prestación del Servicio de Transporte Turístico, mediante el Certificado de Operación que autoriza la Dirección General de Transporte, el que deberá ser exhibido en el interior del vehículo.*

*El certificado de operación consignará el número de la placa de rodaje, el número del motor del vehículo, el número de asientos de acuerdo a la tarjeta de propiedad, los datos generales de la empresa, y el número de RUC, para la prestación del Servicio.*

3.1.8. Asimismo, el artículo 152 de la Ordenanza N° 104, establece que las personas jurídicas dedicadas al servicio de transporte turístico deberán estar inscritas y autorizadas por la Dirección Municipal de Transporte Urbano.

3.1.9. En ese sentido, para la obtención de la autorización en el servicio de transporte turístico, de acuerdo con el artículo 153 de la Ordenanza N° 104, señala que deberá cumplir con:

- a. Los requisitos exigidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA), correspondiente al servicio de transporte Turístico, referidos a la Persona Jurídica, a los conductores y a las unidades vehiculares;
- b. La presentación de los recibos de pago correspondiente a las tasas por inscripción, registro, constatación y autorización, y,
- c. La presentación de la copia simple de la póliza de seguro.

<sup>3</sup> Ordenanza que aprobó el Reglamento del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros en Ómnibus y otras modalidades para la provincia de Lima



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

3.1.10. Por su parte, con relación a la Municipalidad Provincial del Callao, se advierte que no contaba con una Ordenanza o dispositivo normativo que regule servicio de transporte turístico.

## 3.2 COMPETENCIAS DE LA ATU

3.2.1 Mediante Ley N° 30900, se crea la ATU<sup>4</sup>, como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera, las que se ejercen con arreglo a la Ley y constituye pliego presupuestario; asimismo, establece que la ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, en el marco de los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los que resulten aplicables.

3.2.2 El artículo 5 de la Ley N° 30900 dispone que la ATU es la autoridad competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, para lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable, ejerciendo dichas atribuciones en la integridad del territorio conformado por la Provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de este.

3.2.3 El numeral 7.1 del artículo 7 del Reglamento de la Ley N° 30900, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC (en adelante, RATU)<sup>5</sup> establece que, la ATU planifica, norma, supervisa, fiscaliza y gestiona sobre las materias de servicios e infraestructura del SIT, los Servicios de Transporte Terrestre de Personas, Servicios Complementarios e Infraestructura complementaria.

3.2.4 El numeral 17.2 del artículo 17 del reglamento antes referido señala que, dentro de los servicios de transporte terrestre de personas, se encuentra el servicio de transporte especial que se subdivide en: turístico, trabajadores, estudiantes y taxis.

3.2.5 Mediante Decreto Supremo N° 003-2019-MTC<sup>6</sup>, se aprobó la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU; y, mediante Resolución Ministerial N° 090-2019-MTC/01<sup>7</sup>, se aprueba la Sección Segunda del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU (en adelante, Segunda Sección del ROF de la ATU).

### **Sobre las competencias de la SSTE respecto al transporte turístico**

<sup>4</sup> Ley 30900, Ley crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), publicada en el Diario Oficial El Peruano el 28 de diciembre de 2018.

<sup>5</sup> Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aprobado por Decreto Supremo 005-2019-MTC, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 8 de marzo de 2019.

Artículo 7.- Competencia

7.1 La ATU planifica, norma, supervisa, fiscaliza y gestiona las siguientes materias que son de su competencia:

1. Sistema Integrado de Transporte.
2. Servicio Público de Transporte Terrestre de Personas.
3. Servicios Complementarios al SIT.
4. Infraestructura de Transporte en el marco del SIT.
5. Infraestructura Complementaria al SIT.
6. Sistema de Recaudo Único.

<sup>6</sup> Publicado en el Diario Oficial el peruano el 9 de febrero de 2019.

<sup>7</sup> Publicada en el Diario Oficial el peruano el 14 de febrero de 2019.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

3.2.6 De acuerdo con el artículo 92° de la Segunda Sección del ROF de la ATU, la SSTE es la unidad orgánica de la Dirección de Operaciones responsable de gestionar la operación y mantenimiento de los servicios de transporte especial y servicios complementarios de la ATU.

3.2.7 El artículo 93 del ROF de la ATU, establece, entre otras funciones, las siguientes:

**“Artículo 93.- Funciones de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios**

*Son funciones de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios las siguientes:*

- a) *Otorgar habilitaciones de conductores y vehículos para la prestación de los servicios de transporte especial y servicios complementarios;*
- b) *Otorgar autorizaciones para las actividades de transporte de trabajadores, estudiantes y turístico, en el marco de lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte;*
- c) *Mantener actualizado los registros de servicios de transporte especial y servicios complementarios;*

*(...)*”

*(Lo subrayado es nuestro)*

3.2.8 Asimismo, debe tenerse presente que la Primera Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30900, aprobado por el Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, dispone la aplicación transitoria de las disposiciones legales de la MML, la MPC y la AATE, que hayan sido emitidos de conformidad con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito y sus Reglamentos Nacionales.

3.2.9 En atención a ello, mediante Resoluciones de Presidencia Ejecutiva N° 039-2019-ATU/PE<sup>8</sup> y N° 55-2019-ATU/PE<sup>9</sup> se resolvió establecer los procedimientos administrativos contenidos en el TUPA de la MML y de la MPC que, transitoriamente serán de aplicación por parte de la ATU (en adelante, TUPA de la ATU).

3.2.10 Sobre el particular, la SSTE atiende los procedimientos administrativos para el **servicio de transporte especial en la modalidad turístico**, en los cuales evalúa los requisitos establecidos en el TUPA de la ATU, tal como se detalla a continuación:

<sup>8</sup> Publicada el 21 de octubre de 2019 en el Diario Oficial “El Peruano”.

<sup>9</sup> Publicada el 24 de noviembre de 2019 en el Diario Oficial “El Peruano”. Mediante la cual se aprobó la modificación del conjunto de procedimientos administrativos contenido en el Texto Único de Procedimientos – TUPA de la Municipalidad Metropolitana de Lima y de la Municipalidad Provincial del Callao que, transitoriamente, serán de aplicación por parte de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, establecidos en la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 39-2019-ATU/PE, según los términos señalados en el artículo siguiente y el Anexo N° 1 que forma parte de la presente Resolución. Asimismo, incorpora dentro del Procedimiento Administrativo N° 12.2 “Transferencia de la autorización de Servicio”, el título “Taxi Estación o Remisse” correspondiente a los requisitos de este tipo de servicio.

**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones****Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU****DIRECCION DE  
OPERACIONES****BICENTENARIO  
PERÚ 2021**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
 “Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

<b>11.0 TRANSPORTE TURÍSTICO (ESPECIAL)</b>			
<b>Nº procedimiento</b>	11.1.	<b>Calificación</b>	Aprobación automática
<b>Nombre del procedimiento</b>	Autorización para la persona jurídica		
<b>Requisitos TUPA</b>	1. Solicitud de Renovación, antes del plazo respectivo del vencimiento de la autorización. 2. Copia simple de las pólizas de seguro vigente de vehículos que integran la flota. 3. Copia simple de los certificados de inspección técnica vehicular. 4. Pagar el derecho de trámite.		
<b>Derecho de tramitación</b>	Gratuito		
<b>11.0 TRANSPORTE TURÍSTICO (ESPECIAL)</b>			
<b>Nº procedimiento</b>	11.4.	<b>Calificación</b>	Aprobación automática
<b>Nombre del procedimiento</b>	Certificado de operación o renovación de certificado de operación del vehículo de la persona autorizada (mediante resolución)		
<b>Requisitos TUPA</b>	1. Solicitud en formato Hoja de trámite. 2. El vehículo debe cumplir con los requerimientos técnicos señalados en el procedimiento de Obtención de Certificado de Operación de transporte turístico. 3. Copia simple del Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente para la modalidad solicitada. 4. Pagar el derecho de trámite.		
<b>Derecho de tramitación</b>	S/ 23.00		

**Fuente: TUPA de la ATU**

**Elaboración: Propia**

### **Respecto a las condiciones técnicas de las unidades vehiculares con carrocería “Ómnibus o bus panorámico”**

3.2.11 El numeral 23.1.2 del artículo 23 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte (en adelante, RNAT) aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC<sup>10</sup> establece que, en el servicio de transporte especial de ámbito provincial, los vehículos pueden corresponder, a la categoría M3, clase III de cinco o más toneladas, o M2 clase III de 3.5 o más toneladas de peso bruto vehicular.

3.2.12 Asimismo, el numeral 23.1.2.1 del RNAT establece que los vehículos “Ómnibus o Bus Panorámico” destinados al servicio de transporte turístico terrestre deben cumplir con características técnicas mínimas para su habilitación, tal como se detalla:

*“Artículo 23.- Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos para el Servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial.  
 (...)”*

<sup>10</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 22 abril de 2019.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

23.1.2.1 Los vehículos “Ómnibus o Bus Panorámico”, destinados al servicio de transporte turístico terrestre, adicionalmente a los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos y anexos respecto a su categoría vehicular M3, deben cumplir como mínimo con las características técnicas siguientes:

- a. Motor posterior.
- b. Altura máxima de 4300 mm.
- c. Contar con certificación del fabricante de haber realizado la comprobación física o mediante software especializado de la estabilidad en el ómnibus panorámico, sometiéndolo a ensayo de inclinación lateral de 28° sin volcar. El ensayo se realizará bajo el procedimiento definido según normatividad de la Unión Europea, Directiva 2001-85.
- d. Contar con certificación del fabricante de haber realizado de manera física o mediante software especializado, el ensayo de vuelco en un vehículo completo. El ensayo debe haberse realizado según el procedimiento definido en la Directiva 2001-85, anexo IV de la Unión Europea.
- e. Suspensión neumática.
- f. Frenos ABS.
- g. Sistema de detección y supresión de fuego en el vano del motor.
- h. Revestimiento interno retardante al fuego, con un índice de llama máximo de 150 mm/min.
- i. Piso bajo, con altura de primer piso: máximo 300 mm, con rampa de acceso para personas con movilidad reducida.
- j. Todas las puertas de servicio deben contar con un accionamiento neumático, eléctrico o electro neumático y adicionalmente con un dispositivo para apertura manual en caso de emergencia siendo de fácil acceso, ubicación y manejo, debiendo localizarse al interior y exterior del bus con sus instrucciones de operación a una distancia máxima de 500mm de todas las puertas de servicio.
- k. Deben instalarse dispositivos ópticos u otros que permitan al piloto detectar desde su asiento la presencia de un pasajero en la zona adyacente, tanto interior como exterior, en cada puerta de servicio.
- l. En los vehículos de dos pisos, el pasillo del piso superior debe estar conectado, mediante una o varias escaleras interiores, a la vía de acceso de una puerta de servicio o al pasillo del piso inferior en un punto situado a menos de 3 m de una puerta de servicio.
- m. Ningún tramo de la escalera debe descender en el sentido de la marcha del ómnibus y ésta debe estar provista de pasamanos de sujeción a ambos lados. (...). (Lo subrayado es nuestro)

3.2.13 Asimismo, numeral 23.1.3.3 del artículo 23 del RNAT, precisa que, **los vehículos de la categoría M3 clase III diseñados y construidos originalmente de fábrica con carrocería “Ómnibus o Bus Panorámico”, solo están destinados a prestar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito provincial en las modalidades de traslado o visita local.**

3.2.14 En esa línea, el artículo 24 del Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, mediante el cual se aprueba el Reglamento de Inspección Técnica Vehicular establece lo siguiente respecto al Certificado de Inspección Técnica Vehicular:



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

DIRECCION DE  
OPERACIONES



BICENTENARIO  
PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

## **Artículo 24.- Emisión del Certificado de Inspección Técnica Vehicular y de la Calcomanía Oficial de Inspección Técnica Vehicular**

### **“24.1 Los Certificados de Inspección Técnica Vehicular acreditarán lo siguiente:**

- a. *Que el vehículo materia de inspección ha aprobado la inspección técnica vehicular al encontrarse en buenas condiciones mecánicas de operación.*
  - b. *Que los vehículos destinados al servicio de transporte cumplen con todas las condiciones técnicas de acceso y permanencia establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos, en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes y/o la normatividad específica, según corresponda.*
  - c. *Tratándose de vehículos destinados al servicio de transporte de personas, que el vehículo ha sido originalmente diseñado y fabricado para tal fin, que cuenta con chasis y fórmula rodante original de fábrica; que su chasis no ha sido objeto de modificación con la finalidad de incrementar el número de ejes, alargarlo o cambiar su estructura y, que la carrocería no ha sido objeto de alteraciones o modificaciones destinadas a incrementar el número de usuarios que pueden ser transportados.*
- (...). (Lo subrayado es nuestro)

3.2.15 En ese sentido, el documento que acredita que un vehículo cumple con las condiciones técnicas de acceso para prestar el servicio especial de transporte de personal es el **Certificado de Inspección Técnica Vehicular**, emitido por el Centro de Inspección de Técnica debidamente autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC).

### **De los vehículos habilitados ante la ATU para prestar el Servicio de Transporte Especial, en la modalidad Turístico en Lima y Callao.**

3.2.16 El artículo 27 del RNAT establece que todo vehículo que se destine al transporte terrestre de personas y mercancías deberá encontrarse en óptimas condiciones técnicas y mecánicas, así como cumplir lo dispuesto en la citada norma, reglamentos específicos y/o normas complementarias.

3.2.17 Asimismo, numeral 37.11 del artículo 37 del RNAT, establece como condición para permanecer en la prestación del servicio de transporte público el contar y mantener vigentes, permanentemente, las pólizas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y/o CAT, cuando corresponda, de todos sus vehículos habilitados.

3.2.18 De acuerdo con lo señalado, constituye obligación de las empresas autorizadas mantener las condiciones operativas de los vehículos habilitados, tales como el contar con el CITV y SOAT vigentes para la modalidad en la cual se encuentran activos.

3.2.19 De la verificación de los registros administrativos de la SSTE, se advierte que actualmente se cuentan con dieciocho (18) vehículos de carrocería “Ómnibus o Bus Panorámico” habilitados para prestar el servicio de transporte especial, en la modalidad turístico, de los cuales; realizando la verificación en la consulta web de Certificado de Inspección Técnica Vehicular del MTC, se ha identificado lo siguiente:



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

DIRECCION DE  
OPERACIONES



BICENTENARIO  
PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

- Cuatro (04) unidades vehiculares (detalladas en el Anexo 1) cuentan con CITV vigente;
- Trece (13) unidades vehiculares (detalladas en el Anexo 2) no cuentan con CITV ni SOAT vigentes.

3.2.20 Respecto a los vehículos que cuentan con CITV vigente, detallados en el Anexo 1 del presente informe, si bien los certificados han sido emitidos por centros autorizados por el MTC, la SSTE considera que debido al potencial peligro de accidentes que pueden generar este tipo de vehículos, corresponde solicitar a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (en adelante, SUTRAN), en concordancia con lo establecido en el Decreto Supremo N° 001-2019-MTC que establece medidas para fortalecer las acciones de fiscalización respecto a los Centros de Inspecciones Técnicas Vehiculares y otras disposiciones, que realice en el marco de su competencia la fiscalización de las plantas de los Centros de Inspección Técnica Vehicular que han emitido los CITV de los vehículos detallados en el citado Anexo, ello con la finalidad de verificar que los centros en mención hayan cumplido con emitir CITV de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.

3.2.21 El artículo 52 de la Sección Primera del ROF de la ATU establece que, la Dirección de Fiscalización y Sanción es el órgano de la línea responsable de conducir las acciones de fiscalización para el cumplimiento de la normatividad vigente y la prestación del servicio en materias de competencia de la ATU, así como la imposición de sanciones por infracciones a la normatividad de la materia.

3.2.22 En esa línea, respecto a los vehículos que no cuentan con CITV ni SOAT vigente, se desprende que debido a que las empresas de transporte no han cumplido con mantener las condiciones operativas de permanencia de los vehículos que integran su flota vehicular, es de vital importancia que se realicen las acciones de fiscalización que correspondan, a fin de que de los vehículos cuenten con las condiciones operativas requeridas para el tipo de prestación de servicio para el cual se encuentran habilitados.

#### IV. CONCLUSIONES

- 4.1 De la revisión de los registros administrativos, se advierte que actualmente cuatro (04) unidades vehiculares habilitadas para prestar el Servicio de Transporte Turístico cuentan con CITV vigente; sin embargo, si bien los certificados han sido emitidos por centros autorizados por el MTC, esta subdirección considera importante que los mismos sean verificados por la entidad competente; respecto que los centros de inspección técnica vehicular (detallados en el Anexo 1) hayan cumplido con emitir los CITV de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.
- 4.2 Asimismo, de la verificación de los registros administrativos, se advierte que trece (13) unidades vehiculares (detalladas en el Anexo 2) no cuentan con CITV, ni SOAT vigentes, por lo que corresponde realizar las acciones de fiscalización; con la finalidad que las unidades vehiculares no pongan en riesgo la seguridad de los usuarios del servicio de transporte turístico; considerando que los vehículos con el tipo de carrocería “Ómnibus o Bus Panorámico” son un potencial peligro de accidentes, por lo que deberá remitirse la lista de vehículos al órgano competente institucional para que efectúe las acciones en el marco de su competencia.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

DIRECCION DE  
OPERACIONES



BICENTENARIO  
PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

## V. RECOMENDACIONES

- 5.1 Remitir el presente informe a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, solicitando la fiscalización de las plantas de los Centros de Inspección Técnica Vehicular que han emitido los CITV de los vehículos detallados en el Anexo 1.
- 5.2 Remitir el presente informe a la Dirección de Fiscalización y Sanción, a fin de que realice las acciones de fiscalización que correspondan en el marco de su competencia, respecto de los vehículos detallados en el Anexo 2.

Es todo cuanto tengo que informar para su conocimiento y fines correspondientes

Documento Firmado Digitalmente

**JANET PATRICIA ARIAS VALDIVIA**

SUBDIRECTORA DE LA SUBDIRECCION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL Y  
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

JPAV/kkmc

- Adj.: Anexo 01: Vehículos habilitados para prestar Servicio de Transporte Especial en la modalidad Turístico que cuentan con CITV vigente  
Anexo 02: Vehículos habilitados para prestar Servicio de Transporte Especial en la modalidad Turístico que no cuentan con CITV, ni SOAT vigente



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

Dirección de Operaciones



BICENTENARIO PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

**ANEXO 01**

**“Vehículos habilitados para prestar Servicio de Transporte Especial en la modalidad Turístico que cuentan con CITV vigente”**

PLACA	CARROCERIA	ITC	VENCIMIENTO CITV	NRO DE CERTIFICADO	CENTRO DE INSPECCIÓN TÉCNICA	DIRECCIÓN CENTRO DE INSPECCIÓN TÉCNICA
F1U960	OMNIBUS PANORÁMICO	VIGENTE	10/12/2021	C-2021-078-122-004302	CHECK & GO S.A.C.	AV. ARGENTINA N° 5704 - CALLAO - CALLAO - CALLAO
AJV911	OMNIBUS PANORÁMICO	VIGENTE	10/12/2021	C-2021-078-343-001143	CHECK & GO S.A.C.	AV. MANCO CAPAC, MZ. E, LT 12 Y PARTE LT 11, ASOCIACION DE POBLADORES SECTOR EL CERCADO - CENTRO POBLADO ANEXO 22 PAMPA CANTO GRANDE - LIMA - HUAROCHIRI - SAN ANTONIO
D2S957	OMNIBUS PANORÁMICO	VIGENTE	12/12/2021	C-2021-013-079-005882	REVISIONES TECNICAS DEL PERU S.A.C.	LOTE 1, MANZANA I-K, SUB LOTE 1-A, DEL EX FUNDO OQUENDO, CALLAO - CALLAO - CALLAO - CALLAO
A1J789	OMNIBUS PANORÁMICO	VIGENTE	9/09/2021	C-2021-066-126-004285	CENTRO DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES JARDEL PERU S.A.C.	CALLE LOS JAZMINEZ S/N - AA.HH. SALAMANCA MZ. 1, LOTE 3A Y 3B - TUMBES - TUMBES - TUMBES



Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

Dirección de Operaciones



BICENTENARIO PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

**ANEXO 02**

**“Vehículos habilitados para prestar Servicio de Transporte Especial en la modalidad Turístico que no cuentan con CITV, ni SOAT vigente”**

PLACA	CARROCERIA	ITC	VENCIMIENTO CITV	NRO DE CERTIFICADO	CITY	SOAT	VENCIMIENTO SOAT	RUC	RAZON SOCIAL
F5M957	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	16/06/2021	C-2020-013-185-024584	REVISIONES TECNICAS DEL PERU S.A.C.	ACTIVO		20604880166	CLEAR BUS TOURS PERU SAC
F4T780	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	30/04/2021	C-2019-117-205-040712	INSPECCIONES TECNICAS VEHICULARES NORWICH SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - I.T.V. NORWICH S.A.C.	VENCIDO	23/09/2020	20474084311	SOLBUS TRANSPORTE TURISTICO E.I.R.L.
F4R890	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	30/04/2021	C-2020-117-205-013718	INSPECCIONES TECNICAS VEHICULARES NORWICH SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - I.T.V. NORWICH S.A.C.	VENCIDO	16/06/2020	20518976339	INVERSIONES Y SERVICIOS MIRABUS E. I. R. L.
F4O781	OMNIBUS PANORÁMICO	DESAPROBADO		I-2020-117-205-002745	INSPECCIONES TECNICAS VEHICULARES NORWICH SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - I.T.V. NORWICH S.A.C.	VENCIDO	9/11/2020	20474084311	SOLBUS TRANSPORTE TURISTICO E.I.R.L.
F1L960	OMNIBUS PANORÁMICO	NO CUENTA CON CITV				ACTIVO		20538084256	METROMOBIL COMPANY S.A.
D8K955	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	28/05/2021	C-2020-195-293-012656	CENTRO DE INSPECCION TECNICA VEHICULAR JICAMARCA S.A.C.	ACTIVO		20520808354	CORPORACION METROMOBIL S.A.
D5K968	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	3/06/2021	C-2020-138-329-001400	CENTRO DE INSPECCIONES TECNICO VEHICULARES GRUPO J & J SOCIEDAD ANONIMA CERRADA – CITY J & J S.A.C	ACTIVO		20604055017	L. METROMOBIL INTERNACIONAL E.I.R.L
D5F955	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	28/05/2021	C-2020-195-293-012669	CENTRO DE INSPECCION TECNICA VEHICULAR JICAMARCA S.A.C	ACTIVO		20538084256	METROMOBIL COMPANY S.A.
D4P969	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	27/05/2021	C-2020-134-183-017999	CITY OMEGA S.A.C.	ACTIVO		20602889361	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.
B1N710	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	23/05/2019	C-2018-013-185-010937	REVISIONES TECNICAS DEL PERU S.A.C.	VENCIDO	4/10/2019	20517309177	REMANDO S.A.C.
ASE218	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	23/06/2021	C-2020-195-293-014141	CENTRO DE INSPECCION TECNICA VEHICULAR JICAMARCA S.A.C.	ACTIVO		20538084256	METROMOBIL COMPANY S.A.
AJM901	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	30/04/2021	C-2019-191-287-008719	JULIA PECHE CHAMBE INVERSIONES E.I.R.L.	VENCIDO	2/01/2021	20538084256	METROMOBIL COMPANY S.A.
D1J966	OMNIBUS PANORÁMICO	VENCIDO	2/07/2021	C-2021-134-183-005870	CITY OMEGA S.A.C.	ACTIVO		20602889361	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.

**ANEXO N° 4**





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Firmado digitalmente por:  
SALAZAR LAGUNA ANA MARIA  
Motivo:Soy el autor del documento  
Fecha:05/06/2025 11:52:03

**Carta N° D-007686-2025-ATU/GG-UACGD-AIP**

Lima, 05 de junio de 2025

Señor(a)

**GIANNINA GUERRA SAEZ**

Calle Amadeo Mozart 204 102 Urb. San Borja – San Borja

Correo electrónico: [yani\\_gs88@hotmail.com](mailto:yani_gs88@hotmail.com)

**REFERENCIA:** Solicitud de acceso a la información pública N° 4950-2025-02-0006063

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, por medio del cual, solicitó lo siguiente:

- “De acuerdo a la RPE 163-2023-ATU-PE, solicito que tengan a bien dar atención a los requerimientos:
  1. Indicar cuántos vehículos con carrocería de buses panorámico que prestan el servicio de transporte turístico en Lima, indicando la placa del bus panorámico y a qué empresa pertenecen o si es operado por persona natural también mencionarlo.
  2. Indicar cuántos títulos habilitantes han otorgado a conductores de buses panorámicos que dan servicio de transporte turístico en lima por año, del 2019 al 2025.
  3. Indicar cuántas habilitaciones vehiculares (TUC) han otorgado a buses panorámicos que dan servicio de transporte turístico en lima por año, del 2019 al 2025, indicando la placa del vehículo y la empresa a la que pertenece o si es persona natural también indicarlo.
  4. Indicar cuántos TUC se encuentran vigentes a la fecha, indicando la placa del vehículo de buses panorámicos, y cuantos no cuentan con TUC”. (el enumerado es nuestro)

Al respecto, la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios (en adelante, SSTE) de la Dirección de Operaciones, mediante Memorando N° D000186-2025-ATU/DO-SSTE de fecha 03 de junio de 2025, señaló que, en el marco de sus competencias, a fin de atender lo solicitado procedió a exportar de los Registros de la SSTE, precisando lo siguiente:

- Respecto al **punto 1 de su solicitud.**

**Tabla N° 01: Numero de vehículos con carrocería bus panorámico que prestan el servicio público de turístico en Lima y Callao**

N°	MODALIDAD	PLACA	CARROCERÍA	TITULAR DE LA AUTORIZACIÓN
1	Transporte Turístico	F3R960	Bus Panorámico	PERUVISION GROUP S.A.C.
2	Transporte Turístico	BCQ477	Bus Panorámico	PERUVISION GROUP S.A.C.
3	Transporte Turístico	F4V967	Bus Panorámico	SOLBUS TRANSPORTE TURISTICO E.I.R.L
4	Transporte Turístico	CKA546	Bus Panorámico	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.
5	Transporte Turístico	CLP013	Bus Panorámico	DAYCA PANORAMIC TOURS S.R.L.
6	Transporte Turístico	BCQ548	Bus Panorámico	TICKET & TECHNOLOGY PERU S.A.C.
7	Transporte Turístico	BCR256	Bus Panorámico	TICKET & TECHNOLOGY PERU S.A.C.
8	Transporte Turístico	D8V958	Bus Panorámico	TICKET & TECHNOLOGY PERU S.A.C.
9	Transporte Turístico	CNG070	Bus Panorámico	TRANSPORTES TURISTICO TEBOL TOURS VIP SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
10	Transporte Turístico	CPR158	Bus Panorámico	VILLAR-ROMERO S.A.C.

Fuente: Registros de la SSTE

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: D3D0518C41CF800

Calle José Gálvez  
550, Miraflores  
Lima – Perú  
[www.gob.pe/atu](http://www.gob.pe/atu)





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

En tal sentido, precisó que conforme se detalla en el párrafo precedente, en total a la fecha, hay 10 (diez) vehículos con carrocería bus panorámicos habilitados para prestar el servicio público de transporte especial en la modalidad de turístico, cuyos titulares de la autorización son personas jurídicas.

- Referente al **punto 2**, referente a indicar cuántos títulos habilitantes han otorgado a conductores de buses panorámicos que dan servicio de transporte turístico en Lima por año, del 2019 al 2025.

**Tabla N° 02: Número total de conductores habilitados para prestar el servicio de transporte turístico en Lima y Callao**

CONDUCTORES HABILITADOS	CANTIDAD
Habilitados para prestar el servicio público de transporte especial en la modalidad de turístico	276

Fuente: Registros de la SSTE

En tal sentido, precisó que, a la fecha, hay doscientos setenta y seis (276) conductores habilitados para prestar el servicio público de transporte especial en la modalidad de turístico, los cuales pueden manejar un vehículo habilitado, independientemente de la categoría vehicular; precisando que, no obra en sus registros un listado de conductores habilitados que solo manejen vehículos con carrocería bus panorámico.

- Respecto al **punto 3 de su solicitud**.

**Tabla N° 03: Total de TUCs emitidas a buses panorámicos para prestar el servicio de transporte turístico en Lima y Callao – 2019-2025**

TARJETA ÚNICA DE CIRCULACIÓN (TUC)	CANTIDAD
TUCs no vigentes emitidas durante los años 2019 al 2025	21
TUCs vigentes emitidas del 2019 al 2025	10
<b>Total</b>	<b>31</b>

Fuente: Registros de la SSTE

Del cuadro precedente se puede advertir, que durante el 2019 al 2025 se emitieron veintiún (21) TUCs que a la fecha no están vigentes, y vigentes 10 TUCs, cuyos titulares de la autorización son personas jurídicas, cuya información podrá ser visualizada a través del enlace citado en el memorando que se adjunta por su conocimiento y finen pertinentes.

- Ahora bien, respecto del **punto 4 de su solicitud**, señaló que tal y como se indicó en el punto 1, a la fecha hay un total de 10 (diez) vehículos con carrocería bus panorámicos que cuentan con habilitación vehicular<sup>1</sup> para prestar el servicio público de transporte especial en la modalidad de turístico,

<sup>1</sup> Versión V002 del “Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en las modalidades de turístico, de trabajadores y de estudiantes en Lima y Callao”, aprobada por la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE de fecha 10 de julio de 2023 “

Artículo 5.- Definiciones Para los fines de la correcta aplicación e interpretación del presente Reglamento se entiende por:  
(...)

13. Habilitación Vehicular: Es el título habilitante que se otorga a un vehículo para prestar el Servicio Público de Transporte Especial en las modalidades de Turístico, de Trabajadores y de Estudiantes, luego de verificado el cumplimiento de las condiciones previstas en el presente Reglamento y demás normas aplicables. La habilitación se acredita mediante la TUC física o electrónica otorgada por la SSTE. (...)



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

información que también podrá visualizar en el enlace antes ya citado y consignado en el punto iii) del memorando adjunto.

Sin perjuicio de lo antes señalado, la SSTE advirtió que no obra en los registros de su Subdirección información respecto de los **vehículos que no cuentan con TUC**; por ende, de conformidad a lo dispuesto por el tercer párrafo del artículo N° 13<sup>2</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806 - Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, no es posible atender dicho extremo de su solicitud.

**En ese sentido, de conformidad con lo que establece la Ley N° 27806 – Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, se da por atendida su solicitud.**

Finalmente, se solicita que una vez recibido el presente documento, remita la conformidad de recepción en el plazo máximo de (02) días hábiles de recibida la notificación, a través del mismo medio (correo electrónico); caso contrario la ATU entenderá como válidamente efectuada la notificación cuando obtenga el recibo automático de la dirección electrónica señalada por su persona, mediante plataforma tecnológica o sistema informático, de conformidad con lo establecido en el numeral 20.4 del artículo 20<sup>3</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444- Ley de Procedimiento Administrativo General.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente  
**ANA MARÍA SALAZAR LAGUNA**  
Responsable de Entregar la Información de Acceso Público

AMSL/svs  
Adj:  
Memorando N° D-000186-2025-ATU/DO-SSTE

<sup>2</sup> **Artículo 13.- Denegatoria de Acceso**

(...)

*La solicitud de información no implica la obligación de las entidades de la Administración Pública crear o producir información con la que no cuente o no tenga obligación de contar al momento de efectuarse el pedido. En este caso, la entidad de la Administración Pública deberá comunicar por escrito que la denegatoria de la solicitud se debe a la inexistencia de datos en su poder respecto de la información solicitada [...]*

<sup>3</sup> **Artículo 20. Modalidades de notificación.**

(...)

20.4. El administrado interesado o afectado por el acto que hubiera consignado en su escrito alguna dirección electrónica que conste en el expediente puede ser notificado a través de ese medio siempre que haya dado su autorización expresa para ello. Para este caso no es de aplicación el orden de prelación dispuesto en el numeral 20.1.

**ANEXO N° 5**





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Firmado digitalmente por:  
SALAZAR LAGUNA  
ANA MARIA  
Motivo:Soy el autor del documento  
Fecha:06/06/2025 17:57:41

## Carta N° D-007800-2025-ATU/GG-UACGD-AIP

Lima, 06 de junio de 2025

Señor(a)

**GIANNINA GUERRA SAENZ**

Calle Amadeo Mozart 204 102 urb. San Borja – San Borja

Correo electrónico: [yani\\_gs88@hotmail.com](mailto:yani_gs88@hotmail.com)

**REFERENCIA** : Solicitud de acceso a la información pública N° 4950-2025-02-0006068

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, por medio del cual, solicité lo siguiente:

- “Solicito por favor:
1. indiquen los buses panorámicos de transporte turístico que operan en Lima según su base de datos.
  2. Considerando la información dada por ustedes en <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/898504-atu-iniciara-procedimiento-parainhabilitara-empresas-de-transporte-turistico-que-operan-con-buses-panoramicosmodificados>, a la fecha, cuantos buses panorámicos les cancelaron la autorización y/o habilitación del 2022 al 2025, especificando placa del bus, y cuántos no tienen CITV.”

Al respecto, la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios (en adelante SSTE) de la Dirección de Operaciones mediante Memorando N° D-000185-2025-ATU/DO-SSTE, indicó que, con la finalidad de atender lo solicitado en el **punto 1) de su solicitud**, ha descargado del registro de “Empresas - Personas autorizadas” de la ATU, el listado de vehículos con carrocería “Bus panorámico” - habilitados para prestar el servicio público de transporte especial en la modalidad de turístico en Lima y Callao, información a la cual podrá acceder a través del enlace ciado en el memorando antes citado y que se adjunta a la presente para su conocimiento y fines pertinentes.

Sin perjuicio de lo antes mencionado, la SSTE complementariamente mediante Memorando N° D-000195-2025-ATU/DO-SSTE, de fecha 05 de junio de 2025 señaló que como consecuencia de la declaratoria de nulidad de la Tarjeta Única de Circulación (en adelante, TUC), el efecto automático de la propia declaratoria no es otro que su deshabilitación, lo que se relaciona con lo establecido en el literal b) del numeral 24.1 del Artículo 24° de la Versión V002 del “Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en las modalidades de Turístico, de Trabajadores y de Estudiantes en Lima y Callao”<sup>1</sup>.

En tal sentido, a fin de atender lo solicitado en el **punto 2) de su solicitud**, la SSTE indicó que procedió a extraer de sus Registros de la SSTE, la relación de vehículos con carrocería “Bus Panorámico” cuya Tarjeta Única de Circulación que habilita al vehículo a prestar el servicio han sido declaradas nulas, en el periodo del 2022 al 2025, que a la fecha se encuentran deshabilitados, información que podrá visualizar a través del enlace ciado en el memorando antes citado y que también se adjunta a la presente para su conocimiento y fines pertinentes. Asimismo, la Subdirección en mención precisó que la información remitida es información con la que cuenta a la fecha de presentación de su solicitud.

Del mismo modo precisó, que, al no formar parte de los registros de habilitaciones vigentes, no cuentan con información respecto de los CITV; en ese sentido, conforme a lo dispuesto por el tercer párrafo del artículo N°

<sup>1</sup> Aprobada mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE publicada en el diario oficial “El Peruano” el día 14 de julio de 2023.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

13<sup>2</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806 - Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública; no es posible brindar la información solicitada en dicho extremo.

**En ese sentido, de conformidad con lo que establece la Ley N° 27806 – Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, se da por atendida su solicitud.**

Finalmente, se solicita que, una vez recibido el presente documento, remita la conformidad de recepción a más tardar al segundo día hábil de recibida la notificación, a través del mismo medio (correo electrónico). Caso contrario, será notificado al domicilio consignado en su solicitud, de conformidad con lo establecido en el numeral 20.4 del artículo 20<sup>3</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N°27444- Ley de Procedimiento Administrativo General.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente  
**ANA MARÍA SALAZAR LAGUNA**  
Responsable de Entregar la Información de Acceso Público

AMSL/svs  
Adj:  
Memorando N° D-000185-2025-ATU-DO-SSTE  
Memorando N° D-000195-2025-ATU-DO-SSTE



<sup>2</sup> **Artículo 13.- Denegatoria de Acceso**

(...)

*La solicitud de información no implica la obligación de las entidades de la Administración Pública crear o producir información con la que no cuente o no tenga obligación de contar al momento de efectuarse el pedido. En este caso, la entidad de la Administración Pública deberá comunicar por escrito que la denegatoria de la solicitud se debe a la inexistencia de datos en su poder respecto de la información solicitada [...]*

<sup>3</sup> **Artículo 20. Modalidades de notificación.**

(...)

20.4. El administrado interesado o afectado por el acto que hubiera consignado en su escrito alguna dirección electrónica que conste en el expediente puede ser notificado a través de ese medio siempre que haya dado su autorización expresa para ello. Para este caso no es de aplicación el orden de prelación dispuesto en el numeral 20.1.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y ComunicacionesAutoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATUDIRECCIÓN DE  
OPERACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Firmado digitalmente por:  
CURIOSO CHILET  
CESAR JESUS  
Motivo:Soy el autor del documento  
Fecha:05/06/2025 18:32:24

### Memorando N° D-000195-2025-ATU/DO-SSTE

**A :** ANA MARÍA SALAZAR LAGUNA  
RESPONSABLE DE LA ACCESO A LA INFORMACION PUBLICA

**ASUNTO :** Respuesta a la solicitud de Acceso a la Información Pública N° 4950-2025-02-0006068 presentado por la ciudadana Giannina Guerra Saez.

**REFERENCIA :** Memorando N° D-005275-2025-ATU/GG-UACGD-AIP de fecha 03 de junio de 2025  
**Expediente N° 4950-2025-02-0006068**

**FECHA :** Lima, 05 de junio de 2025

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia, a través del cual su despacho remitió la solicitud de acceso a la información pública presentada por la ciudadana Giannina Guerra Saez (en adelante, la Administrada), quien solicitó en el marco del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, TUO de la Ley N° 27806), lo siguiente:

*“Solicito por favor:*

*(...) 2. Considerando la información dada por uds en <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/898504-atu-iniciara-procedimiento-parainhabilitara-empresas-de-transporte-turistico-que-operan-con-buses-panoramicosmodificados>, a la fecha, cuantos buses panorámicos les cancelaron la autorización y/o habilitación del 2022 al 2025, especificando placa del bus, y cuántos no tienen CITV.”*

Sobre el particular, la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios, en el marco de sus competencias y funciones, otorga autorizaciones a personas naturales y jurídicas, además de otorgar habilitaciones a los vehículos y conductores<sup>1</sup> en las modalidades de taxi, turístico, trabajadores y estudiantes; siendo las referidas modalidades de transporte las que conforman el Servicio de Transporte Especial (en adelante, STE), de acuerdo con lo precisado en el numeral 19.1 del artículo 19 del Reglamento de la Ley 30900<sup>2</sup>, Ley que crea la ATU.

<sup>1</sup> **Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU, aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 064-2025-ATU/PE, de fecha 21 de febrero de 2025 y rectificado por la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 069-2025-ATU/PE:**

**“Artículo N° 88.- Funciones de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios. Son funciones de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios las siguientes:**

a) Otorgar habilitaciones de conductores y vehículos para la prestación de los servicios de transporte especial y servicios complementarios.

b) Otorgar autorizaciones para las actividades de transporte de trabajadores, estudiantes y turístico, en el marco de lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

c) Mantener actualizado los registros de servicios de transporte especial y servicios complementarios. (...).”

<sup>2</sup> **Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, publicado el día 8 de marzo de 2019, en el Diario Oficial “El Peruano”.**

**“Artículo 19.- Servicios de Transporte Especial**

19.1 El Servicio de Transporte Especial es prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Comprende los servicios de transporte turístico, de trabajadores, de estudiantes y de taxi (...).”





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

DIRECCIÓN DE  
OPERACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Estando a lo señalado, es preciso indicar que el artículo 13 de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información, se establece que:

*“(…) La solicitud de información no implica la obligación de las entidades de la Administración Pública de crear o producir información con la que no cuente o no tenga obligación de contar al momento de efectuarse el pedido. (…)”.*

Asimismo es necesario señalar que, como consecuencia de la declaratoria de nulidad de la Tarjeta Única de Circulación (en adelante, TUC), el efecto automático de la propia declaratoria no es otro que su deshabilitación, lo que se relaciona con lo establecido en el literal b) del numeral 24.1 del Artículo 24° de la Versión V002 del “Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en las modalidades de Turístico, de Trabajadores y de Estudiantes en Lima y Callao<sup>3</sup>.

En ese contexto, esta Subdirección en el marco de sus competencias, a fin de atender lo solicitado procedió a extraer de los Registros de la SSTE, la relación de vehículos con carrocería “Bus Panorámico” cuya Tarjeta Única de Circulación que habilita al vehículo a prestar el servicio han sido declaradas nulas, en el periodo del 2022 al 2025, que a la fecha se encuentran deshabilitados, la que se podrá visualizar en el siguiente enlace:

[Buses panorámicos con nulidad al 04-06-2025.xlsx](#)

En ese sentido, al no formar parte de los registros de habilitaciones vigentes, no se cuenta con la información respecto de los CITV.

En ese sentido, se remite la información con la que cuenta esta Subdirección, a fin de que su despacho brinde respuesta a la administrada.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente  
**CESAR JESUS CURIOSO CHILET**

SUBDIRECTOR DE LA SUBDIRECCION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL Y  
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

CJCC/mtos/rbuy  
Cc: Dirección de Operaciones

<sup>3</sup> Aprobada mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE publicada en el diario oficial “El Peruano” el día 14 de julio de 2023.

**ANEXO N° 6**





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

DIRECCION DE  
OPERACIONES



BICENTENARIO  
PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

### Informe N° D-000466-2021-ATU/DO-SSTE

- A :** **EDUARDO BEINGOLEA ZELADA**  
DIRECTOR DE LA DIRECCION DE OPERACIONES
- ASUNTO :** Solicitud de nulidad de las Tarjetas Única de Circulación que habilitan dos unidades vehiculares con carrocería “bus panorámico” para prestar el servicio de transporte turístico.
- REFERENCIA :** a) Carta N° 163-2021-CNT de fecha 17 de setiembre de 2021.  
b) Oficio N° D-001298-2021-ATU/GG de fecha 14 de octubre de 2021.  
c) Oficio N° 14761-2021-SUNARP-Z.R. N°IX-PUB.EXON de fecha 27 de octubre de 2021.
- FECHA :** Lima, 23 de diciembre de 2021.

Me dirijo a usted, con el objeto de solicitar la declaración de nulidad de dos (2) Tarjetas Únicas de Circulación (en adelante, TUC) de los vehículos con placas de rodaje N° F5N965 y N° D3G958 habilitados para la prestación del servicio de transporte especial, en la modalidad turístico.

Al respecto, según las competencias de la Subdirección de Transporte Especial y Servicios Complementarios (en adelante, SSTE), precisamos lo siguiente:

#### **I. ANTECEDENTES:**

- 1.1. Mediante la TUC N° **G00781992** de fecha 25 de junio de 2020 se habilitó el vehículo con placa de rodaje N° **F5N965** para la prestación del servicio de transporte turístico, a favor de la empresa **TRANSPORTES TURISTICO TREBOL TOURS VIP S.A.C** identificada con RUC N° **20602611729**.
- 1.2. Mediante la TUC N° **T202101005354E** de fecha 10 de setiembre de 2021 se habilitó el vehículo con placa de rodaje N° **D3G958** para la prestación del referido servicio, a favor de la empresa **FREDDY & LUISA TOUR E.I.R.L.** identificada con RUC N° **20601304938**.
- 1.3. Mediante documento a) de la referencia, la Cámara Nacional de Turismo del Perú pone de conocimiento a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, ATU) la problemática que se presenta en el servicio de transporte turístico, a través del uso de los vehículos con carrocería “bus panorámico” y proponen que se realice una evaluación técnica a los referidos vehículos.
- 1.4. Con documento b) de la referencia, se solicitó a la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (en adelante, SUNARP) las copias literales de los títulos archivados de los vehículos de placas de rodaje N° **F5N965** y N° **D3G958**, con la finalidad de verificar la documentación presentada para la inmatriculación vehicular y determinar si efectivamente cuentan con carrocería “bus panorámico” original; o, si de lo contrario han sufrido modificaciones.
- 1.5. En atención a ello, la SUNARP remitió a través del documento c) de la referencia, las copias literales de los títulos archivados de los vehículos citados en el párrafo precedente.

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: 20354EF5A9AD000





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

## II. ANÁLISIS

### **- Sobre el marco legal nacional que regula prestación del servicio de transporte especial en la modalidad turístico.**

2.1. La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTT), dispone en sus artículos 11° y 23° que los reglamentos nacionales rigen en todo el territorio nacional de la República; y, son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales.

2.2. El artículo 1° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (en adelante, RNAT), tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías.

2.3. El numeral 3.63.1 del artículo 3° del RNAT, define el servicio de transporte turístico:

*“Artículo 3.-Definiciones*

*(...)*

*3.63.1 Servicio de Transporte Turístico Terrestre: Servicio de transporte especial de personas que tiene por objeto el traslado de visitantes, por vía terrestre hacia, desde y/o dentro de lugares que constituyen un atractivo turístico o son de interés para el turismo, con la finalidad de realizar diversas actividades y/o consumir servicios turísticos. (...)*”

2.4. En relación a servicio de transporte turístico, el artículo 19° del RNAT regula las condiciones técnicas básicas exigibles a los vehículos destinados al transporte terrestre turístico:

*“Artículo 19.- Condiciones técnicas básicas exigibles a los vehículos destinados al transporte terrestre*

*(...)*

*19.2 Sólo se podrá destinar al servicio de transporte público o actividad de transporte privado de personas, vehículos:*

*19.2.1 Que hayan sido diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas.*

*19.2.2 Que cuenten con chasis y fórmula rodante original de fábrica. El chasis no debe haber sido objeto de modificaciones destinadas a incrementar el número de ejes, alargarlo o cambiar su estructura. El chasis tampoco puede presentar fractura o debilitamiento.*

*(...)*

*En el caso de los vehículos destinados al transporte de personas de ámbito provincial de la categoría M3, la carrocería de los mismos debe cumplir con lo dispuesto por la Norma Técnica Peruana 383.071.*

*19.2.4 Que cuenten con una relación potencia/motor acorde con su peso bruto vehicular y configuración, de acuerdo a lo dispuesto por el RNV.*

*19.2.5 Que utilicen neumáticos que cumplan con lo dispuesto por el RNV.”*

2.5. Adicional a ello, el Decreto Supremo N° 026-2019-MTC de fecha 23 de julio de 2019 modificó, entre otros, el RNAT, respecto al uso de vehículos de categoría M3 clase III con carrocería “bus panorámicos” para la prestación del servicio de transporte turístico.

2.6. Al respecto, la normativa anteriormente mencionada, incorpora las siguientes características técnicas exigibles a los vehículos con carrocería “bus panorámicos”:



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

*“Artículo 23.- Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos para el Servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial.*

*(...)*

*23.1.2.1 Los vehículos “Ómnibus o Bus Panorámico”, destinados al servicio de transporte turístico terrestre, adicionalmente a los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos y anexos respecto a su categoría vehicular M3, deben cumplir como mínimo con las características técnicas siguientes:*

- a) Motor posterior.*
- b) Altura máxima de 4300 mm.*
- c) Contar con certificación del fabricante de haber realizado la comprobación física o mediante software especializado de la estabilidad en el ómnibus panorámico, sometiéndolo a ensayo de inclinación lateral de 28° sin volcar. El ensayo se realizará bajo el procedimiento definido según normatividad de la Unión Europea, Directiva 2001-85.*
- d) Contar con certificación del fabricante de haber realizado de manera física o mediante software especializado, el ensayo de vuelco en un vehículo completo. El ensayo debe haberse realizado según el procedimiento definido en la Directiva 2001-85, anexo IV de la Unión Europea.*
- e) Suspensión neumática.*
- f) Frenos ABS.*
- g) Sistema de detección y supresión de fuego en el vano del motor.*
- h) Revestimiento interno retardante al fuego, con un índice de llama máximo de 150 mm/min.*
- i) Piso bajo, con altura de primer piso: máximo 300 mm, con rampa de acceso para personas con movilidad reducida.*
- j) Todas las puertas de servicio deben contar con un accionamiento neumático, eléctrico o electro neumático y adicionalmente con un dispositivo para apertura manual en caso de emergencia siendo de fácil acceso, ubicación y manejo, debiendo localizarse al interior y exterior del bus con sus instrucciones de operación a una distancia máxima de 500mm de todas las puertas de servicio.*
- k) Deben instalarse dispositivos ópticos u otros que permitan al piloto detectar desde su asiento la presencia de un pasajero en la zona adyacente, tanto interior como exterior, en cada puerta de servicio.*
- l) En los vehículos de dos pisos, el pasillo del piso superior debe estar conectado, mediante una o varias escaleras interiores, a la vía de acceso de una puerta de servicio o al pasillo del piso inferior en un punto situado a menos de 3 m de una puerta de servicio.*
- m) Ningún tramo de la escalera debe descender en el sentido de la marcha del ómnibus y ésta debe estar provista de pasamanos de sujeción a ambos lados.”*

- 2.7. En razón de ello, el tercer párrafo del 23.1.3.3 del artículo 23° de la citada normativa, señala que: *“(…) Los vehículos de la categoría M3 clase III diseñados y construidos originalmente de fábrica con carrocería “Ómnibus o Bus Panorámico”, solo están destinados a prestar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito provincial en las modalidades de traslado o visita local (...);* asimismo precisa que, *“Sin perjuicio de cumplir con lo establecido en el párrafo anterior, adicionalmente deberá cumplir con las condiciones técnicas básicas señaladas en el inciso 19.2 del artículo 19° y numeral 23.1.2.1 del inciso 23.1 del artículo 23° del presente Reglamento, así como con los requisitos técnicos establecidos en el RNV para esta categoría vehicular”.*
- 2.8. Cabe mencionar que, la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 021-2020-MTC que modifica el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y aprueba la Tabla de Infracciones y Sanciones para las entidades encargadas de las inspecciones técnicas vehiculares especiales, publicado con fecha 30 de septiembre de 2020 precisa que, a partir del día 1 de noviembre de 2020 únicamente podrán prestar servicio



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

público de personas, bajo la modalidad de transporte especial mediante bus panorámico aquellos vehículos que cumplen lo señalado en la normativa citada en el párrafo precedente.

- **Sobre las competencias de la SSTE respecto al servicio de transporte turístico.**

- 2.9. De acuerdo a los literales g) e i) del artículo 6° de la Ley N° 30900 - Ley que crea la ATU (en adelante, Ley de la ATU), dentro del ámbito de su competencia, esta entidad ejerce las siguientes funciones: otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte especial y otorgar habilitaciones de conductores, de vehículos y de infraestructura complementaria destinada a la prestación de los servicios de transporte terrestre de personas.
- 2.10. De conformidad con el artículo 92° de la Segunda Sección del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU (en adelante, ROF de la ATU), la SSTE es la unidad orgánica de la Dirección de Operaciones (en adelante, DO) responsable de gestionar la operación y mantenimiento de los servicios de transporte especial y servicios complementarios de la entidad.

El artículo 93° del ROF de la ATU, establece, entre otras funciones, las siguientes:

**“Artículo 93.- Funciones de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios**

Son funciones de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios las siguientes:

- a) *Otorgar habilitaciones de conductores y vehículos para la prestación de los servicios de transporte especial y servicios complementarios;*
- b) *Otorgar autorizaciones para las actividades de transporte de trabajadores, estudiantes y turístico, en el marco de lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte;*
- c) *Mantener actualizado los registros de servicios de transporte especial y servicios complementarios (...)*”

(Lo subrayado es nuestro)

- 2.11. De las normas citadas se desprende que la SSTE como unidad orgánica, tiene entre sus funciones el otorgamiento de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte especial de personas en sus diversas modalidades, y específicamente para las actividades de transporte turístico, por lo que procedemos a detallar el procedimiento de evaluación para la habilitación vehicular del referido servicio.

- **Sobre el procedimiento de habilitación vehicular del servicio de transporte turístico**

- 2.12. Es preciso señalar que, la Primera Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley de la ATU aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, establece que, en tanto no se aprueben los reglamentos señalados en la Primera Disposición Complementaria Final del presente Reglamento, la ATU aplica las normas y disposiciones legales de la Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante, MML) y la Municipalidad Provincial del Callao (en adelante, MPC) que hayan sido emitidos de conformidad con la LGTT y sus Reglamentos Nacionales, que regulen los servicios de transporte terrestre de personas, según corresponda. Estas normas son aplicables independientemente de que los títulos habilitantes hayan sido otorgados por la MML y/o la MPC hasta antes de la entrada en vigencia del presente Reglamento.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

- 2.13. Asimismo, la Única Disposición Complementaria Transitoria de la Ley de la ATU, dispone que, hasta que se apruebe el Texto Único de Procedimientos Administrativos (en adelante, TUPA) de la ATU, mantienen su vigencia los procedimientos aprobados en los TUPA de las entidades que le transfieren funciones en lo que corresponda.
- 2.14. En atención a ello, mediante las Resoluciones de Presidencia Ejecutiva N° 39-2019-ATU/PE y N° 55-2019-ATU/PE, se resuelve establecer los procedimientos administrativos contenidos en el TUPA de la MML y de la MPC que, transitoriamente, serán de aplicación por parte de la ATU, de conformidad con lo dispuesto por la Única Disposición Complementaria Transitoria de la Ley de la ATU.
- 2.15. De la revisión de los anexos de las citadas Resoluciones en el párrafo precedente, se advierte que la ATU ha previsto aplicar transitoriamente, aplicar la Ordenanza Municipal N° 104-MML, correspondiente a la MML para el servicio de transporte turístico.
- 2.16. Sobre el particular, los requisitos para la habilitación de las unidades vehiculares destinadas al referido servicio son los siguientes:

11.0 TRANSPORTE TURÍSTICO (ESPECIAL)			
Nº procedimiento	11.4.	Calificación	Aprobación automática
<b>Nombre del procedimiento</b>	Certificado de operación o renovación de certificado de operación del vehículo de la persona autorizada (mediante resolución)		
<b>Requisitos TUPA</b>	1. Solicitud en formato Hoja de trámite. 2. El vehículo debe cumplir con los requerimientos técnicos señalados en el procedimiento de Obtención de Certificado de Operación de transporte turístico. 3. Copia simple del Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente para la modalidad solicitada. 4. Pagar el derecho de trámite.		
<b>Derecho de tramitación</b>	Gratuito <sup>1</sup>		

Fuente: TUPA de la ATU  
Elaboración: Propia

- 2.17. Cabe precisar que, el día 15 de marzo de 2021, la ATU puso a disposición de los administrados la Plataforma Virtual de Trámites (en adelante, plataforma), única herramienta digital puesta a disposición de los administrados para la realización de los procedimientos administrativos contenidos en el acotado TUPA, en virtud de lo establecido en la Resolución Directoral N° 131-2021-ATU/DO de fecha 14 de marzo de 2021, la cual aprobó el Programa de Sensibilización para la implementación de la referida Plataforma, a través de la cual una serie de requisitos fueron simplificados, en tanto, esta herramienta digital permite la validación y verificación con diversas bases de datos obtenidos de la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE), tales como: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Asociación Peruana de Empresas de Seguros, Banco de la Nación, Banco Scotiabank, entre otros. Asimismo, como producto de la digitalización del procedimiento administrativo, la presentación de documentos físicos se

<sup>1</sup> A través de la Resolución Directoral N° 131-2021-ATU/DO de fecha 14 de marzo de 2021 se aprobó la emisión de la TUCE a costo cero mientras dure el Estado de Emergencia Nacional.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

reemplazó por el formulario electrónico y las declaraciones juradas que tienen como finalidad que los administrados, previo a culminar los procedimientos, puedan suscribirlos de manera idónea.

- 2.18. Ahora bien, dado el funcionamiento de la plataforma para obtener la habilitación vehicular, las empresas de transporte ingresan los datos requeridos por la plataforma, siendo que posterior a dicho paso se verifica la información del seguro vehicular, para finalmente mostrar la relación de información por ítem que constituye la declaración jurada que el administrado debe aceptar y confirmar, tal y como se muestra en la siguiente imagen:

Datos del Procedimiento

1. Vehículo 2. Propietario 3. Complementarios 4. Declaración

Declaración Jurada:

- El administrado cumple con las condiciones de acceso y permanencia establecidas en los reglamentos nacionales (RNAT, RNW, etc.) para prestar el servicio de transporte especial en la modalidad de TRANSPORTE TURÍSTICO.
- El administrado declarará que el título habilitante (autorización de servicio y/o habilitación vehicular) no cuenta con imposición de sanción, medida complementaria, o medida correctiva, u otra que contravenga las condiciones de acceso y permanencia.
- Declaro cumplir con los requerimientos técnicos señalados en el numeral 23.1.2.1 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC:
  - a) Motor posterior.
  - b) Altura máxima de 4300 mm.
  - c) Contar con certificación del fabricante de haber realizado la comprobación física o mediante software especializado de la estabilidad en el ómnibus panorámico, sometiéndolo a ensayo de inclinación lateral de 28° sin volcar. El ensayo se realizará bajo el procedimiento definido según normalidad de la Unión Europea, Directiva 2001-85.
  - d) Contar con certificación del fabricante de haber realizado de manera física o mediante software especializado, el ensayo de vuelco en un vehículo completo. El ensayo debe haberse realizado según el procedimiento definido en la Directiva 2001-85, anexo IV de la Unión Europea.
  - e) Suspensión neumática.
  - f) Frenos ABS.
  - g) Sistema de detección y supresión de fuego en el vano del motor.
  - h) Revestimiento interno retardante al fuego, con un índice de llama máximo de 150 mm/min.
  - i) Piso bajo, con altura de primer piso máximo 300 mm, con rampa de acceso para personas con movilidad reducida.
  - j) Todas las puertas de servicio deben contar con un accionamiento neumático, eléctrico o electroneumático y adicionalmente con un dispositivo para apertura manual en caso de emergencia siendo de fácil acceso, ubicación y manejo, debiendo localizarse al interior y exterior del bus con sus instrucciones de operación a una distancia máxima de 500mm de todas las puertas de servicio.
  - k) Deben instalarse dispositivos ópticos u otros que permitan al piloto detectar desde su asiento la presencia de un pasajero en la zona adyacente, tanto interior como exterior, en cada puerta de servicio.
  - l) En los vehículos de dos pisos, el pasillo del piso superior debe estar conectado, mediante una o varias escaleras interiores, a la vía de acceso de una puerta de servicio o al pasillo del piso inferior en un punto situado a menos de 3 m de una puerta de servicio.
  - m) Ningún tramo de la escalera debe descender en el sentido de la marcha del ómnibus y ésta debe estar provista de pasamanos de sujeción a ambos lados.
- La información brindada tiene carácter de **DECLARACIÓN JURADA**, en caso de proporcionar información falsa, uso de documentación falsificada o adulterada o el titular hubiera incumplimiento con los requisitos establecidos en la Plataforma, la autoridad administrativa podrá declarar la nulidad del acto sustentada en dicha declaración, información o documento, así como imponer una multa de entre dos o cinco unidades impositivas tributarias, sin perjuicio del inicio de la acción penal en caso corresponda (Numeral 32.3 del Art. 32° de la Ley N° 27444).

Anterior Guardar

- 2.19. Estando a lo señalado a la entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 026-2019-MTC, la SSTE habilitó dos (2) unidades vehiculares con placas de rodaje N° F5N965 y N° D3G958, la primera verificando los requisitos indicados en el cuadro adjunto al numeral 2.16, toda vez que su ingreso fue mediante la presentación física de la solicitud; y, la segunda a través de la plataforma.

TUCE	RUC	ADMINISTRADA	PLACA DE RODAJE	FECHA DE EMISIÓN
N° G00781992	20602611729	TRANSPORTES TURISTICO TREBOL TOURS VIP S.A.C.	F5N965	25/06/2020
N° T202101005354E	20601304938	FREDDY & LUISA TOUR E.I.R.L.	D3G958	10/09/2021



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

DIRECCION DE  
OPERACIONES



BICENTENARIO  
PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

- **Sobre la documentación remitida por la SUNARP**

2.20. Mediante el Oficio N° D-001298-2021-ATU/GG de fecha 14 de octubre de 2021, se solicitó a la SUNARP las copias literales de los títulos archivados de los vehículos de placa de rodaje N° F5N965 y N° D3G958, con la finalidad de verificar la documentación presentada para la inmatriculación vehicular y determinar si efectivamente cuentan con carrocería “bus panorámico” original; o, si lo contrario han sufrido modificaciones.

2.21. En atención a lo solicitado, la SUNARP mediante el Oficio N° 14761-2021-SUNARP-Z.R. N°IX-PUB.EXON de fecha 27 de octubre de 2021, remitió la copia literal de los títulos archivados de los vehículos con placas de rodaje N° F5N965 y N° D3G958.

- **Sobre la declaración de nulidad de oficio de la TUC N° G00781992 otorgada a favor del vehículo de placa de rodaje N° F5N965.**

2.22. Con fecha 28 de febrero de 2021, la empresa TRANSPORTE TURÍSTICO TREBOL TOURS VIP S.A.C., ingresó a través de la mesa de partes el procedimiento 11.4 “Certificado de operación del vehículo de la persona autorizada”, generándose el expediente N° 034899-2020, a través del cual adjuntó los requisitos establecidos en el TUPA transitorio de la ATU.

2.23. Es importante mencionar, que en dicha fecha los formularios de solicitud no contenían una declaración jurada, por lo que la SSTE realizaba la evaluación de los requisitos del TUPA transitorio de la ATU, conforme al Principio de Veracidad, el cual establece que la tramitación del procedimiento administrativo se presume que los recaudos y declaraciones formulados por los administrados en la forma prescrita por Ley, responden a la verdad de los hechos que ellos afirman<sup>2</sup>, posterior a dicha evaluación se procedió con la emisión de la TUC a favor del vehículo con placa de rodaje N° F5N965.

2.24. De la revisión del título archivado N° 2828749 de fecha 29 de noviembre de 2019, se advierte que como parte de la solicitud de primera inscripción adjuntó:

- i) La declaración jurada sobre el destino del vehículo a inmatricular, indicando que el vehículo será destinado para el servicio de transporte de personas de ámbito **regional**,
- ii) El “Certificado de fabricación, montaje y garantía” expedido por la empresa Consultancy and Services F&P S.A.C., el cual certifica a solicitud del propietario TRANSPORTES TURÍSTICO TREBOL TPURS VIP S.A.C. la fabricación de una carrocería tipo ómnibus panorámico, suscrito por la Gerente General de la empresa Consultancy and Services F&P S.A.C. y por el Ingeniero William Jharley Balladares Guevara con C.I.P N° 119407, y
- iii) El “Certificado de Conformidad de Montaje” suscrito por la Agrupación Técnica Automotriz IRH S.A.C., el cual concluye que el *“el vehículo materia de evaluación fue originalmente diseñado y construido para destinarlo al transporte de PERSONAS”*.

<sup>2</sup> Inciso 1.7 del artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

- iv) Adicional a ello, en la Declaración Aduanera de Mercancías (DUA), se advierte que la carrocería del vehículo correspondía a “CHASIS MOTORIZADO”, con lo cual se confirma que el vehículo ha sido modificado.
- 2.25. Es importante mencionar que, mediante Memorando N° D-000992-2021-ATU/DFS de fecha 15 de setiembre de 2021, la Dirección de Fiscalización y Sanción (en adelante, DFS) remitió el Informe N° D-001236-2021-ATU/DFS-SF (adjunto al presente informe), mediante el cual puso en conocimiento que el día 22 de julio de 2021 como resultado de las acciones de fiscalización control intervinieron al vehículo de placa de rodaje N° F5N965; y, de acuerdo a al análisis realizado en la fiscalización de gabinete se detectó que la unidad vehicular corresponde a modelo de fábrica de un piso, advirtiéndose que presentan un alargamiento el chasis en ambos extremos (delantero y posterior) .
- 2.26. Tras el análisis de la documentación remitida por la SUNARP y por la DFS, se advierte que el referido vehículo no cumple lo establecido en la normativa citada en los numerales 2.4 al 2.6 del presente informe.
- **Sobre la declaración de nulidad de oficio de la TUC N° T202101005354E otorgada a favor del vehículo de placa de rodaje N° D3G958**
- 2.27. Con fecha 8 de setiembre de 2021, la empresa FREDDY& LUISA TOUR E.I.R.L ingresó a través de la plataforma el procedimiento 11.4 “Certificado de operación del vehículo de la persona autorizada”, recaído en el expediente N° 0339-2021-02-0099156.
- 2.28. La referida empresa ingresó la información requerida respecto de la unidad vehicular con placa de rodaje N° **D3G958**, conforme la siguiente secuencia: 1) datos relacionados al vehículo; 2) datos relacionados al propietario; 3) datos relacionados al Certificado de Inspección Técnica Vehicular (en adelante, CITV) y Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (en adelante SOAT); 4) aceptar la declaración jurada, la misma que expresa *“La información brindada tiene carácter de DECLARACIÓN JURADA, en caso de proporcionar información falsa, uso de documentación falsificada o adulterada o el titular hubiera incumplido con los requisitos establecidos en la Plataforma, la autoridad administrativa podrá declarar la nulidad del acto sustentado en dicha declaración, información o documento, así como imponer una multa de entre dos o cinco unidades impositivas tributarias, sin perjuicio del inicio de la acción penal en caso corresponda”*, posterior al ingreso del procedimiento se procedió con la emisión de la TUC a favor del vehículo con placa de rodaje N°D3G958.
- 2.29. Tal y como se visualiza en la imagen adjunta en el punto 2.18 del presente informe, el administrado declaró cumplir con las condiciones de acceso y permanencia establecidos en el numeral 23.1.2.1 del artículo 23° del RNAT.
- 2.30. Asimismo, de la revisión del título archivado 1501330 de fecha 2 de setiembre de 2016, se advierte que como parte de la solicitud de primera inscripción adjuntó:
- i) La declaración jurada sobre el destino del vehículo a inmatricular, indicando que el vehículo será destinado para el servicio de transporte de personas de ámbito **nacional**,



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

- ii) El “Certificado de fabricación, montaje y garantía” expedido por la empresa Construcciones Metálicas Tarma S.A.C., el cual certifica a solicitud del propietario FREDDY & LUISA TOUR E.I.R.L., la fabricación de una carrocería tipo ómnibus panorámico, suscrito por la Gerente General de la empresa Construcciones Metálicas Tarma S.A.C., y por el Ingeniero Roberto Palomino Gamboa identificado con C.I.P. N° 080004.
  - iii) El “Certificado de Conformidad de Montaje” suscrito por la empresa GLS Ingenieros Contratistas S.A.C., el cual concluye que el *“el vehículo materia de evaluación fue originalmente diseñado y construido para destinarlo al transporte de PERSONAS”*.
  - iv) Adicional a ello, en la Declaración Aduanera de Mercancías (DUA) se advierte que la carrocería del vehículo correspondía a “CHASIS MOTORIZADO”, con lo cual se confirma que el vehículo ha sido modificado.
- 2.31. Es importante mencionar que, mediante el Memorando N° D-000992-2021-ATU/DFS, la DFS remitió el Informe N° D-001236-2021-ATU/DFS-SF, mediante el cual puso en conocimiento que el día 22 de julio de 2021 como resultado de las acciones de control y fiscalización intervinieron al vehículo con placa de rodaje N° D3G958; y, de acuerdo a al análisis realizado en la fiscalización de gabinete se detectó que la unidad vehicular corresponde a modelo de fábrica de un piso, advirtiéndose que el chasis presenta un alargamiento en ambos extremos (delantero y posterior) .
- 2.32. Tras el análisis de la documentación remitida por la SUNARP y por la DFS, se advierte que el vehículo incumple lo establecido en la normativa citada en los numerales 2.4 al 2.6 del presente informe.
- 2.33. En ese contexto, los administrados que conforman la lista señalada en el numeral 2.19 del presente informe, conociendo que sus vehículos no cumplen con las condiciones técnicas requeridas para la prestación del servicio de transporte turístico, toda vez que las carrocerías de los mismos han sido modificadas, vulnerando lo establecido en la normativa vigente, es decir ambas empresas de transporte tramitaron y lograron la aprobación de los títulos habilitantes en clara vulneración del principio de veracidad y buena fe, por lo que los títulos adolecen de vicio de nulidad conforme el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, T.U.O. de la LPAG).
- 2.34. En síntesis, los actos administrativos del presente informe; y, por consiguiente, los títulos habilitantes emitidos a razón de estos se encuentran inmersos en la descripción establecida en el artículo 10° del T.U.O. de la LPAG, siendo que adolecen de vicios del acto administrativo y son susceptibles de nulidad de pleno derecho, así, en específico se relacionan con el numeral 3) que establece:

*“Los actos expesos o los que resulten como consecuencia de la aprobación automática o por silencio administrativo positivo, por los que se adquiere facultades, o por derechos,*



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

*cuando son contrarios al ordenamiento jurídico, o cuando no se cumplen con los requisitos, documentación o tramites esenciales para su adquisición”.*<sup>3</sup>

- 2.35. Como se ha señalado con anterioridad, en la relación de actos administrativos afectados por la nulidad, se realiza el siguiente análisis:
- a) El procedimiento relacionado al numeral 11.4) del TUPA de la ATU corresponde a la modalidad de transporte turístico, siendo que la habilitación vehicular es de aprobación automática.
  - b) Los administrados solicitaron los títulos habilitantes relacionados a la habilitación vehicular (TUC).
  - c) La declaración jurada suscrita por los administrados no corresponde con la información obtenida de los títulos habilitantes, respecto a la carrocería de vehículos “bus panorámico”.
  - d) Los administrados han sido beneficiados con el otorgamiento de la habilitación vehicular, en tanto han obtenido un título habilitante que contraviene lo establecido en la normativa vigente.
- 2.36. Asimismo, en el marco de los procedimientos administrativos en sede administrativa, la facultad para declarar la nulidad de oficio de los actos administrativos prescribe en el plazo de dos (2) años, contados a partir de la fecha en que haya quedado consentido, de acuerdo a lo establecido en el numeral 213.3 del artículo 213° del T.U.O. de la LPAG.
- 2.37. Al respecto, considerando que en los casos materia de análisis, los actos quedaron consentidos: i) respecto de la unidad vehicular de placa de rodaje N° F5N965 el día 3 de julio de 2020 y ii) respecto de la unidad vehicular de placa de rodaje N° D3G958 el día 10 de setiembre de 2021, la administración se encuentra dentro del plazo señalado en el párrafo que antecede para declarar la nulidad del acto administrativo.
- 2.38. En atención a ello, el numeral 213.1 del artículo 213° del T.U.O. de la LPAG, establece que en cualquiera de los casos enumerados en el artículo 10° del mismo cuerpo normativo, puede declararse de oficio la nulidad de los actos administrativos, aun cuando hayan quedado consentidos, siempre que agraven el interés público.
- 2.39. En relación al procedimiento para la nulidad de oficio, el segundo párrafo del numeral 213.2 del artículo 213° del T.U.O. de la LPAG, precisa que *“en caso de la declaración de nulidad de un acto administrativo favorable al administrado, la autoridad previamente al pronunciamiento, le corre traslado, otorgándole un plazo no menor de cinco (5) días para ejercer su derecho de defensa”*.
- 2.40. Sobre esto, cabe precisar que, dada la naturaleza de los actos emitidos por esta Subdirección, es decir, aquellos que otorgan habilitaciones y derechos a los administrados, la norma exige que estos sean notificados inmediatamente de haberse iniciado el procedimiento, cuyos

<sup>3</sup> Esta salvaguarda, tiene importancia en tanto se presume la veracidad de los documentos ingresados por los administrados, de tal manera que, si existe una contravención a este principio general, la autoridad administrativa puede hacer uso del mecanismo de la nulidad para invalidar los procedimientos cuyo origen se sustentan en la contravención a la norma.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

derechos hasta esa fecha fueron conferidos en relación a la presunción de veracidad y validez del acto administrativo.

- 2.41. Sobre el particular, con la nulidad de los actos administrativos emitidos se busca proteger el interés público de los demás administrados, así como de los usuarios del servicio de transporte turístico, en tanto al incumplirse con las características técnicas establecidas en el reglamento nacional, lo cual incide en la prestación del servicio, lo que hace que exista un interés general protegido por sobre los derechos subjetivos adquiridos con las emisiones de las habilitaciones más aún si la emisión de las mismas se han realizado contraviniendo la normativa vigente<sup>4</sup>.
- 2.42. Ahora bien, analizando los casos materia de análisis, ha quedado acreditado que la habilitación de los vehículos con placas de rodaje N° F5N965 y N° D3G958, recaídos en las TUC N° G00781992 y N° T202101005354E que incumplen con lo establecido en el RNAT afecta considerablemente el interés público, tomando en cuenta que un vehículo que ha sido modificado, alterando sus características de fábrica se convierte en un peligro a la seguridad y bienestar de los usuarios del transporte público.
- 2.43. Asimismo, las habilitaciones vehiculares de los referidos vehículos constituyen actos que atentan contra el orden y la legalidad de los actos administrativo, por cuanto vulneran normas administrativas y de orden público, como las contenidas en los artículos 19° y 23° del RNAT, mientras que el agravio al interés público se encuentra evidenciado, por cuando no genera seguridad para la sociedad, el hecho que la administración emita actos administrativos que puedan conllevar a poner en riesgo la integridad física de los usuarios, teniendo en cuenta que los vehículos habilitados a través de los actos administrativos materia de nulidad, no son vehículos diseñados originalmente de fábrica.
- 2.44. En ese sentido, dado que la seguridad pública es el conjunto de condiciones garantizadas por el orden público, necesarias para la seguridad de la vida e integridad personal, se concluye que la circulación de los vehículos con placas de rodaje N° F5N965 y N° D3G958 afectan el interés público poniendo en peligro la vida, salud e integridad de las personas, dado que los referidos vehículos incumplen las características técnicas destinadas para la prestación del servicio de transporte turístico en vehículo con carrocería “bus panorámico”, por lo que, corresponde la declaración de la nulidad de las TUC N° G00781992 y N° T202101005354E emitidas a los vehículos en mención.

#### **- Sobre la declaración de nulidad de oficio por la DO**

- 2.45. Los artículos 8° y 9° del T.U.O. de la LPAG, señalan que un acto jurídico es válido en tanto se ha emitido de conformidad con la normativa de la administración, en este sentido, se presume su validez hasta que no sea declarada la nulidad administrativa.

---

<sup>4</sup> Como se había visto, el inciso 3) del artículo 10 contiene la fórmula mediante la cual se sanciona con nulidad jurídica, y por consiguiente la invalidez, la emisión de actos administrativos de aprobación automática, que son contrarios al ordenamiento jurídico o que no satisfacen los requisitos, documentación o trámites esenciales para su generación respecto de la solicitud administrativa. Véase una explicación más detallada en Huamán, Luis. (2020). Procedimiento administrativo general comentado. Lima: Jurista Editores, p. 856.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

DIRECCION DE  
OPERACIONES



BICENTENARIO  
PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

- 2.46. En relación a la instancia competente, los numerales 11.2) y 213.2) de los artículos 11° y 213° del T.U.O. de la LPAG precisan que la nulidad de oficio será conocida y declarada por la autoridad superior de quien emitió el acto que se invalida; así, la nulidad se convierte en un mecanismo objetivo a disposición de la administración cuando dentro del marco de actuaciones administrativas declarativas como el caso del certificado de operación o renovación de certificado de operación del vehículo de la persona autorizada, los administrados han obtenido facultades o derechos de manera ilegítima, y por consiguiente, antijurídica.<sup>5 6</sup>
- 2.47. En correlato con lo expuesto, sobre el caso en análisis, el ejercicio de la potestad de invalidación<sup>7</sup>, recae sobre la DO, siendo que, como superior jerárquico, le corresponde la declaración de nulidad de los títulos habilitantes señalados en el presente informe, en tanto se ha identificado vicios en el acto administrativo, circunscritos en las causales de nulidad establecidas por el T.U.O. de la LPAG.

### III. CONCLUSIONES:

- 3.1. Se advirtió que dos (2) Tarjetas Únicas de Circulación se emitieron contraviniendo lo establecido en los artículos 19° y 23° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, al no cumplir con las características técnicas por no ser vehículos diseñados originalmente de fábrica, conforme a lo indicado en los numerales 2.22 al 2.32 del presente informe.
- 3.2. Corresponde a la Dirección de Operaciones la declaración de la nulidad de los títulos habilitantes contenidos en las TUC N° **G00781992** y N° **T202101005354E**, otorgadas a favor de los vehículos con placas de rodaje N° F5N965 y N° D3G958, conforme a los argumentos expuestos en el análisis del presente informe que evidencian la invalidez de los mismos descritos en los numerales 2.33 al 2.47.

### IV. RECOMENDACIÓN:

Se recomienda remitir el presente informe a cada uno de los administrados que obtuvieron las dos (2) TUC N° **G00781992** y N° **T202101005354E**, de tal manera que se inicie el procedimiento de nulidad de oficio de los referidos títulos habilitantes.

Atentamente,

<sup>5</sup> Véase, Guzmán, Christian. (2020). *Procedimiento administrativo general*. Tomo II Lima: Instituto Pacífico, p. 467-468; en el mismo sentido, se puede revisar a Huamán, Luis. (2019). *Procedimiento administrativo general*. Lima: Jurista Editores, p. 387.

<sup>6</sup> Se ha precisado que la potestad anulatoria de oficio recae no el mismo funcionario que emitió el acto, sino en el superior jerárquico inmediato, en tanto resulta un mecanismo de control de la actuación de las áreas subalternas, véase en Morón, Juan Carlos. (2020). *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General*. Tomo II. Lima: Gaceta Jurídica, p. 160.

<sup>7</sup> Véase, Morón, Juan Carlos. (2020), p. 155, quien manifiesta que tal potestad es una característica *sui generis* de la esencia misma del Estado, en tanto radica en la autotutela de la administración Pública orientada a asegurar que el interés colectivo no afecte el orden jurídico.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

DIRECCION DE  
OPERACIONES



BICENTENARIO  
PERÚ 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

**KELLY KATHERYN MARTÍNEZ CASTRO**  
Especialista Legal

El suscrito hace suyo el contenido del presente Informe

Documento Firmado Digitalmente  
**JOHN PIERRE LAUS ARTEAGA**  
SUBDIRECTOR DE LA SUBDIRECCION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL Y  
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

JPLA/kkmc



**ANEXO N° 7**





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y ComunicacionesAutoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Firmado digitalmente por:  
SALAZAR LAGUNA  
ANA MARIA  
Motivo:Soy el autor del documento  
Fecha:12/06/2025 12:57:53

## Carta N° D-008014-2025-ATU/GG-UACGD-AIP

Lima, 12 de junio de 2025

Señor(a)

**GIANNINA GUERRA SAEZ**

Calle Amadeo Mozart N° 204, 102, Urb. San Borja – San Borja

Correo electrónico: [yani\\_gs88@hotmail.com](mailto:yani_gs88@hotmail.com)

**ASUNTO** : Atención solicitud de Acceso a la Información Pública N° 4950-2025-02-0006072

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento del asunto, por medio del cual solicitó:

“(…)

1. Remitir las Actas de las **fiscalizaciones orientativas realizadas a vehículos con carrocería de bus panorámico** que prestan el servicio de transporte turístico en Lima del 2023 al 2025.
2. detallen cuáles han sido los criterios utilizados y
3. Los resultados obtenidos (cumplimiento o incumplimiento o recomendaciones u otros).  
La información debe ser solo de buses panorámicos que realizan transporte turístico en Lima, administrados de su competencia”.

Al respecto, la Subdirección de Fiscalización de la Dirección de Fiscalización y Sanción mediante Memorando N° D-003159-2025-ATU/DFS-SF de fecha 10 de junio de 2025, señaló que, de conformidad con lo dispuesto en el literal c) del artículo 97 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, aprobado por la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 064-2025-ATU/PE (TIROF de la ATU), se establece entre sus funciones, “realiza acciones de fiscalización a la prestación del servicio público de transporte, así como al cumplimiento de las normas o disposiciones aprobadas por la ATU, respecto al servicio público de transporte”.

En esa misma línea, **de la lectura al punto 1, 2 y 3 de la solicitud**, la SF preciso que, “**versa sobre la remisión de actas de fiscalización con carácter orientativo impuestos a los buses panorámicos que realizan transporte turístico en Lima y Callao**, y que son de competencia de esta entidad.”, en esa línea, de conformidad a lo dispuesto por el tercer párrafo del artículo N° 13 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806 - Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública; “[l]a solicitud de información no implica la obligación de las entidades de la Administración Pública de crear o producir información con la que no cuente o no tenga obligación de contar al momento de efectuarse el pedido (...)” verifico lo siguiente:

- a) De la revisión a la base de datos que custodia, **no existe propiamente “actas de fiscalización con carácter orientativo”**, por lo que, no es posible remitir el tipo de acta de fiscalización que requiere.
- b) No obstante, en el marco de las acciones de control y fiscalización, **realizaron la inspección de un total de trece (13) vehículos con carrocería de ómnibus panorámico**,

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: 01AE8C924EC1800

Calle José Gálvez  
550, Miraflores  
Lima – Perú  
[www.gob.pe/atu](http://www.gob.pe/atu)





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

**destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de turístico<sup>1</sup>**, en dicho contexto, *“elaboraron trece (13) informes —detallados en la Tabla N° 01— en los que se consigna el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia exigidas por la normativa mencionada”*

- c) No se ha tipificado una infracción específica relacionada con el incumplimiento de las características técnicas mínimas de los vehículos tipo “Ómnibus o Bus Panorámico”, por lo que dicha conducta no constituiría una infracción administrativa sancionable.

Cabe precisar que, la **Tabla N° 1**, forma parte íntegra del Memorando N° D-003159-2025-ATU/DFS-SF, el mismo que se adjunta a la presente carta.

Estando a lo señalado y de acuerdo al párrafo b) precedente, **la SF traslado el Informe N° D-000108-2024-ATU/DFS-SF conjuntamente con sus anexos el cual contiene los trece (13) informes** relacionados a la inspección de los ómnibus de carrocería panorámica y su cumplimiento de las condiciones de acceso, a los cuales podrá acceder a través del siguiente enlace:

<https://atugobpe.sharepoint.com/:f/s/DOCUMENTOSEXTERNOS-UACGD/EiXJxrX1XclEICOMMIVZsxxgBAzqO2OJ8U4pdxGawNzw49A?e=MJLWTr><sup>2</sup>

**En ese sentido, de conformidad con lo establecido en la Ley N°27806 – Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, se da por atendida su solicitud.**

Finalmente, se solicita que una vez recibido el presente documento, remita la conformidad de recepción en el plazo máximo de (02) días hábiles de recibida la notificación, a través del mismo medio (correo electrónico); caso contrario, la ATU entenderá como válidamente efectuada la notificación cuando obtenga el recibo automático de la dirección electrónica señalada por su persona, mediante plataforma tecnológica o sistema informático, de conformidad con lo establecido en el numeral 20.4 del artículo 20<sup>3</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N°27444- Ley de Procedimiento Administrativo General.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente  
**ANA MARÍA SALAZAR LAGUNA**  
Responsable de Entregar la Información de Acceso Público

AMSL

Adj.: Memorando N° D-003159-2025-ATU/DFS-SF

<sup>1</sup> Conforme a lo establecido en la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU-PE, que aprueba el Reglamento del Servicio Público de Transporte Especial en las modalidades de turístico, de trabajadores y de estudiantes en Lima y Callao

<sup>2</sup> Enlace trasladado en el Memorando N° D-003159-2025-ATU/DFS-SF a través del pie de página N° 1

<sup>3</sup> **“Artículo 20.- Modalidades de notificación - Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444- Ley de Procedimiento Administrativo General 20.4. El administrado interesado o afectado por el acto que hubiera consignado en su escrito alguna dirección electrónica que conste en el expediente puede ser notificado a través de ese medio siempre que haya dado su autorización expresa para ello. Para este caso no es de aplicación el orden de prelación dispuesto en el numeral 20.1.**

*La notificación dirigida a la dirección de correo electrónico señalada por el administrado se entiende válidamente efectuada cuando la entidad reciba la respuesta de recepción de la dirección electrónica señalada por el administrado o esta sea generada en forma automática por una plataforma tecnológica o sistema informático que garantice que la notificación ha sido efectuada. La notificación surte efectos el día que conste haber sido recibida, conforme lo previsto en el numeral 2 del artículo 25.*

*En caso de no recibirse respuesta automática de recepción en un plazo máximo de dos (2) días hábiles contados desde el día siguiente de efectuado el acto de notificación vía correo electrónico, se procede a notificar por cédula conforme al inciso 20.1.1, volviéndose a computar el plazo establecido en el numeral 24.1 del artículo 24. Para la notificación por correo electrónico, la autoridad administrativa, si lo considera pertinente, puede emplear firmas y certificados digitales conforme a lo estipulado en la ley de la materia*

**ANEXO N° 8**





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”



Firmado digitalmente por:  
SALAZAR LAGUNA  
ANA MARIA  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 21/07/2025 12:15:59

## Carta N° D-009661-2025-ATU/GG-UACGD-AIP

Lima, 21 de julio de 2025

Señor(a)

**GIANNINA GUERRA SAEZ**

Calle Amadeo Mozart 204 102 Urb. San Borja, San Borja  
correo electrónico: [yani\\_gs88@hotmail.com](mailto:yani_gs88@hotmail.com)

**ASUNTO:** Atención de Solicitud de Acceso a la Información Pública N° 4950-2025-02-0007309

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento del asunto, por medio del cual solicitó textualmente lo siguiente:

- “1) *Cancelar licencia es igual a deshabilitar conductor.*
- 2) *Indicar cuántas licencias de conducir fueron canceladas por la DF producto de sanción ordenada al término de un PA sancionador, según la tabla del literal a) del Anexo II del RPE 163-2023-ATU/PE indicando: código infractor, sanción, número de RD de sanción y fecha, nombre de empresa y conductor.*
- 3) *Cuántas licencias canceladas se comunicó a Dirección de Circulación Vial del MTC para su registro (fecha, nombre de empresa y conductor).”*

Al respecto, de la revisión de lo solicitado en el **punto 1**, se verificó que, su pedido **no corresponde ser atendida como una solicitud de Acceso a la Información Pública**; por lo cual, de conformidad a lo establecido en el numeral 5.5. del artículo V<sup>1</sup> del Decreto Supremo N° 007-2024-JUS, que aprueba el Reglamento de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, su petición corresponde ser atendida como un requerimiento de Derecho de Petición Administrativa, regulado a través de los artículos 117<sup>2</sup> y 118<sup>3</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante TUO de la Ley N° 27444).

Estando a lo señalado, y en atención a lo establecido en el numeral 3 del artículo 86<sup>4</sup> del TUO de la Ley N° 27444, mediante Memorando Múltiple N° D-003266-2025-ATU/GG-UACGD-AIP, se encausó el punto 1 de su petición a la Dirección de Operaciones, para su atención y respuesta directa.

### **<sup>1</sup> Artículo V.- Supuestos excluidos del ámbito de aplicación**

No se encuentran comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, los siguientes supuestos:

(...)

5.5 Las solicitudes de los/las administrados/as destinadas a que la entidad haga constar un hecho en un documento específico, los que se rigen por el procedimiento contemplado para el derecho de petición regulado en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General u otras normas especiales.

(...)

### **<sup>2</sup> Artículo 117.- Derecho de petición administrativa**

(...)

117.2 El derecho de petición administrativa comprende las facultades de presentar solicitudes en interés particular del administrado, de realizar solicitudes en interés general de la colectividad, de contradecir actos administrativos, las facultades de pedir informaciones, de formular consultas y de presentar solicitudes de gracia.

### **<sup>3</sup> Artículo 118.- Solicitud en interés particular del administrado**

Cualquier administrado con capacidad jurídica tiene derecho a presentarse personalmente o hacerse representar ante la autoridad administrativa, para solicitar por escrito la satisfacción de su interés legítimo, obtener la declaración, el reconocimiento u otorgamiento de un derecho, la constancia de un hecho, ejercer una facultad o formular legítima oposición.

### **<sup>4</sup> Artículo 86.- Deberes de las autoridades en los procedimientos**

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: 015E0081F468800

Calle José Gálvez  
550, Miraflores  
Lima – Perú  
[www.gob.pe/atu](http://www.gob.pe/atu)





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Por otro lado, la **Subdirección de Sanción** de la Dirección de Fiscalización y Sanción mediante **Memorando N° D-002998-2025-ATU/DFS-SS** de fecha 10.07.2025 señaló que, no es posible brindar la información requerida respecto a los puntos 2 y 3 de su solicitud; ya que, no se registran faltas no pecuniarias vinculadas con la cancelación de licencias de conducir en el marco del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en las modalidades de turístico, de trabajadores y de estudiantes en Lima y Callao, estando a lo señalado, no se cuenta con dicha documentación.

**En ese sentido, de conformidad con lo que establece la Ley N° 27806 – Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, se da por atendida su solicitud.**

Finalmente, se solicita que una vez recibido el presente documento, remita la conformidad de recepción en el plazo máximo de (02) días hábiles de recibida la notificación, a través del mismo medio (correo electrónico); caso contrario la ATU entenderá como válidamente efectuada la notificación cuando obtenga el recibo automático de la dirección electrónica señalada por su persona, mediante plataforma tecnológica o sistema informático, de conformidad con lo establecido en el numeral 20.4 del artículo 20<sup>5</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444- Ley del Procedimiento Administrativo General.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente  
**ANA MARIA SALAZAR LAGUNA**  
Responsable de Entregar la Información de Acceso Público

AMSL  
Adj.:  
Memorando Múltiple N° D-003266-2025-ATU/GG-UACGD-AIP  
Memorando N° D-002998-2025-ATU/DFS-SS

Son deberes de las autoridades respecto del procedimiento administrativo y de sus partícipes, los siguientes:

(...)

3. Encauzar de oficio el procedimiento, cuando advierta cualquier error u omisión de los administrados, sin perjuicio de la actuación que les corresponda a ellos.

(...)

<sup>5</sup> **Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, Decreto Supremo que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444- Ley de Procedimiento Administrativo General**  
“Artículo 20.- Modalidades de notificación

(....)

20.4. El administrado interesado o afectado por el acto que hubiera consignado en su escrito alguna dirección electrónica que conste en el expediente puede ser notificado a través de ese medio siempre que haya dado su autorización expresa para ello. Para este caso no es de aplicación el orden de prelación dispuesto en el numeral 20.1.

La notificación dirigida a la dirección de correo electrónico señalada por el administrado se entiende válidamente efectuada cuando la entidad reciba la respuesta de recepción de la dirección electrónica señalada por el administrado o esta sea generada en forma automática por una plataforma tecnológica o sistema informático que garantice que la notificación ha sido efectuada. La notificación surte efectos el día que conste haber sido recibida, conforme lo previsto en el numeral 2 del artículo 25.

En caso de no recibirse respuesta automática de recepción en un plazo máximo de dos (2) días hábiles contados desde el día siguiente de efectuado el acto de notificación vía correo electrónico, se procede a notificar por cédula conforme al inciso 20.1.1, volviéndose a computar el plazo establecido en el numeral 24.1 del artículo 24.

Para la notificación por correo electrónico, la autoridad administrativa, si lo considera pertinente, puede emplear firmas y certificados digitales conforme a lo estipulado en la ley de la materia.

**ANEXO N° 9**



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 27 de Junio del 2025

**OFICIO N° 4079-2025-MTC/04.02.99**

Señor  
GIANNINA GUERRA SAEZ  
CALLE AMADEO MOZART 204 102 URB. SAN BORJA - SAN BORJA  
[yani\\_gs88@hotmail.com](mailto:yani_gs88@hotmail.com)  
Presente.-

**Asunto** : Comunicamos respuesta a solicitud por Ley de Transparencia y Acceso a la información Pública – Ley 27806  
**Referencia** : SOLICITUD N° S/N(T-273160-2025)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, por medio del cual requirió información a este Ministerio.

Al respecto, la Dirección General de Autorizaciones en Transportes (Dirección de Circulación Vial) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante correo electrónico de fecha 27 de junio de 2025 que se adjunta, brindó atención a su solicitud, la cual es adjuntada al presente documento.

En ese sentido, de conformidad con lo señalado en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2019-JUS, damos por atendido su requerimiento dentro de la política de transparencia que caracteriza a nuestra institución.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente  
**ANA MARITZA SARMIENTO RAVELO**  
RESPONSABLE DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA<sup>1</sup>  
OFICINA DE ATENCION AL CIUDADANO Y GESTION DOCUMENTAL  
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

AMSR/vmab

<sup>1</sup> Designada mediante Resolución Ministerial N° 0967-2022-MTC/01: "Designan responsable de entregar la información de acceso público del Ministerio de Transportes y Comunicaciones"

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de 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: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3889616> ingresando el número de expediente **T-273160-2025** y la siguiente clave: DQRVJT .



Francisca Soncco Delgado &lt;fsoncco@mtc.gob.pe&gt;

## Hoja de Ruta T-273160-2025

**Soncco Delgado, Francisca** <fsoncco@mtc.gob.pe>

27 de junio de 2025, 14:48

Para: Sistema de Acceso Información Pública <acceso-informacion@mtc.gob.pe>

Estimada,

Mediante la Hoja de Ruta T-273160-2025 la señora GIANNINA GUERRA SAEZ solicita la siguiente documentación:

*“Solicito información del registro efectuado en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir de las notificaciones que hizo la ATU a su Dirección, como resultado de la sanción de cancelación de la licencia de conducir, y como resultado de las inhabilitaciones definitivas ordenadas para los buses panorámicos que realizan transporte turístico (número de placa de los buses, licencias de conducir, nombre de las empresas operadoras de dicho transporte, indicando su fue cancelación o inhabilitación) entre los años 2023 a 2025.”*

Al respecto, se hace de conocimiento que realizada la verificación en el Sistema de Tramite Documentario – STD y en los archivos con la que cuenta esta Dirección, no se encuentra registrada la notificación de la ATU, respecto a la Sanción, Cancelación o Inhabilitación de licencia de conducir, motivo por el cual no es viable remitir la información requerida por la ciudadana, de conformidad a lo dispuesto artículo 13º de la Ley N° 27806 Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Sin perjuicio a ello, se recomienda que la ciudadana puede solicitar la documentación que requiere a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU.



### Francisca Soncco Delgado

Coordinadora de Acceso a la Información

Pública – DCV

Dir. Gen. Autorizaciones en Transportes

Jr. Antenor Orrego 1923 – Lima 1 – Perú

Correo: [fsoncco@mtc.gob.pe](mailto:fsoncco@mtc.gob.pe)

[www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)