



Firmado digitalmente por:  
VIDAURRE VERGONZINI  
Roberto Enrique Martin FAU  
20604932964 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17/11/2022 12:58:46-0500



Firmado digitalmente por:  
RUBIO GUERRERO Hector  
Ebert FAU 20604932964 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17/11/2022 11:26:33-0500



## RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA EJECUTIVA N° 229-2022-ATU/PE

Lima, 18 de noviembre de 2022

### VISTOS:

El Informe N° D-000109-2022-ATU/DAAS-SDAA de la Subdirección de Asuntos Ambientales de la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales, el Memorando N° D-000565-2022-ATU/DAAS de la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales, los Memorandos N°s D-001306-2022-ATU/DFS y D-001634-2022-ATU/DFS de la Dirección de Fiscalización y Sanción; el Memorando N° D-000472-2022-ATU/DGC de la Dirección de Gestión Comercial; el Informe N° D-000499-2022-ATU/DIR-SR de la Subdirección de Regulación de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo; el Memorando N° D-001250-2022-ATU/DIR de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo; el Informe N° D-002733-2022-ATU/DO-SSTR de la Subdirección de Servicios de Transporte Regular de la Dirección de Operaciones; el Memorando N° D-002630-2022-ATU/DO de la Dirección de Operaciones; el Informe N° D-000173-2022-ATU/GG-OPP-UPO de la Unidad de Planeamiento y Organización; el Memorando N° D-000618-2022-ATU/GG-OPP de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto; el Informe N° D-000553-2022-ATU/GG-OAJ y la Nota N° D-000687-2022-ATU/GG-OAJ de la Oficina de Asesoría Jurídica; y,

### CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3 de la Ley N° 30900, crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) 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 constituyéndola a su vez como pliego presupuestal; 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 las normas de alcance general y los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los que resulten aplicables;

Que, la citada Ley, tiene por objeto garantizar el funcionamiento de un Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas;

Que, el literal a) del artículo 6 de la Ley N° 30900, señala que la ATU tiene competencia para aprobar normas que regulen la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que prestan dentro de la integridad del territorio de la provincia de Lima y de la Provincia Constitucional del Callao; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios, así como de los servicios complementarios a estos; y el funcionamiento y operatividad de los registros administrativos en que se inscriben los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios;

Que, ahora bien, la Ley N° 30314, Ley para prevenir y sancionar el acoso sexual en



Firmado digitalmente por:  
VILELA GARCIA Luis  
Fernando FAU 20604932964 hard  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 17/11/2022 16:16:59-0500



Firmado digitalmente por:  
IPARRAGUIRRE ALAN Esen  
Isaac FAU 20604932964 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 18/11/2022 11:06:27-0500



Firmado digitalmente por:  
HERNANDEZ SALAZAR David  
Augusto FAU 20604932964 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 17/11/2022 16:47:19-0500



Firmado digitalmente por:  
BELTRAN ARIAS Dante  
Javier FAU 20604932964 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 18/11/2022 13:22:24-0500



Firmado digitalmente por:  
REYES GONZALES Katherine  
Geraldine FAU 20604932964 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 18/11/2022 13:28:23-0500

espacios públicos, tiene por objeto prevenir y sancionar el acoso sexual producido en espacios públicos que afectan los derechos de las personas, en especial, los derechos de las mujeres; asimismo, su ámbito de aplicación es en espacios públicos que comprenden toda superficie de uso público conformado por vías públicas y zonas de recreación pública;

Que, el artículo 4 de la mencionada Ley, define al acoso sexual en espacios públicos como la conducta física o verbal de naturaleza o connotación sexual realizada por una o más personas en contra de otra u otras, quienes no desean o rechazan estas conductas por considerar que afectan su dignidad, sus derechos fundamentales como la libertad, la integridad y el libre tránsito, creando en ellas intimidación, hostilidad, degradación, humillación o un ambiente ofensivo en los espacios públicos;

Que, asimismo, el artículo 6 de la misma Ley, precisa que el acoso sexual en espacios públicos puede manifestarse a través de las siguientes conductas: a) Actos de naturaleza sexual, verbal o gestual; b) Comentarios e insinuaciones de carácter sexual; c) Gestos obscenos que resulten insoportables, hostiles, humillantes u ofensivos; d) Tocamientos indebidos, roces corporales, frotamientos contra el cuerpo o masturbación en el transporte o lugares públicos; y, e) Exhibicionismo o mostrar los genitales en el transporte o lugares públicos;

Que, mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, se aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano, cuyo "Lineamiento 1.4: Desarrollar servicios de transporte urbano público eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad" del "Objetivo Prioritario 1: Contar con sistema de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de la personas", comprende "*Dictar normas de obligatorio cumplimiento para los operadores de los servicios de transporte, para prevenir el acoso y violencia contra los niños, niñas y adolescentes, especialmente contra las mujeres*";

Que, mediante Decreto Supremo N° 025-2020-MTC, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones aprueba el "Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional Regional y Provincial";

Que, el numeral 1.1 del acápite I del referido Protocolo, señala como su objetivo general establecer las acciones para una atención inmediata a las personas víctimas de acoso sexual en los vehículos de transporte regular de personas de ámbito nacional, regional y provincial, que afectan principalmente a los niños, niñas, adolescentes y mujeres; así como, establecer mecanismos de articulación entre las autoridades de transporte terrestre de los tres niveles de gobierno, las empresas de transporte terrestre, la Policía Nacional del Perú y el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, para la atención de estos casos;

Que, el numeral 6.9 del acápite VI del mismo Protocolo, señala que en la ciudad de Lima, la ATU es la autoridad competente para la gestión de los sistemas integrados de transporte - SIT, por lo que se encarga de la aplicación del referido Protocolo en atención a las condiciones de operación de los servicios que brinda, como: adecuación del Protocolo al SIT; difusión del Protocolo en el SIT; y capacitación a los/las conductores/as, tripulación y a su personal, conforme al curso de capacitación aprobado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, entre otros;

Que, sobre el particular, por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 094-2021-ATU/PE, se aprobó la Versión 02 de la Directiva N° D-001-2020-ATU/GG-OPP-UPO, Directiva que regula la formulación, aprobación y actualización de documentos normativos en la ATU;

Que, en atención del marco normativo expuesto, la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales propone y formula el "Reglamento que regula el protocolo para la atención de casos de acoso sexual en el servicio público de transporte regular de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU", el cual tiene como finalidad contribuir en el proceso de erradicación de la violencia sexual contra las mujeres, niñas/os, adolescentes y hombres, bajo la modalidad de acoso sexual en el servicio público de transporte regular, a fin de contar con un servicio público de transporte regular de personas seguro y digno en Lima y Callao;

Que, la ATU tiene competencia para emitir el mencionado Reglamento, de conformidad a la normativa citada precedentemente, el mismo que se ha elaborado acorde al marco normativo de la materia y cumple con los requisitos y procedimientos establecidos en la Directiva que regula la formulación, aprobación y actualización de documentos normativos en la ATU; contando con



Firmado digitalmente por:  
VALENZUELA GOMEZ Humberto  
FAU 20604932964 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 18/11/2022 14:37:07-0500



Firmado digitalmente por:  
LOPEZ ESCOBAR Juana  
Romula FAU 20604932964 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 18/11/2022 15:02:49-0500

los informes técnicos y legales y las opiniones favorables o conformidades correspondientes;

Que, los literales j) y t) del artículo 16 de la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, aprobada por Decreto Supremo N° 003-2019-MTC, establecen como funciones de la Presidencia Ejecutiva, aprobar las normas de la competencia de la ATU y emitir resoluciones en los asuntos de su competencia;

Que, de igual forma, el numeral 7.5.1 de la Directiva que regula la formulación, aprobación y actualización de documentos normativos en la ATU, aprobada por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 094-2021-ATU/PE, establece que corresponde a la Presidencia Ejecutiva la firma de la resolución de Presidencia Ejecutiva que apruebe el documento normativo;

Contando con el visado de la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales, la Dirección de Gestión Comercial, la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, la Dirección de Operaciones, la Dirección de Fiscalización y Sanción, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, la Oficina de Asesoría Jurídica y la Gerencia General;

De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC; la Ley N° 30314, Ley para prevenir y sancionar el acoso sexual en espacios públicos; el Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano; el Decreto Supremo N° 025-2020-MTC, que aprueba el "Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional Regional y Provincial"; la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, aprobada por Decreto Supremo N° 003-2019-MTC; y, la Versión 02 de la "Directiva que regula la formulación, aprobación y actualización de documentos normativos en la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao", aprobada por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 094-2021-ATU/PE;

#### **SE RESUELVE:**

**Artículo 1.-** Aprobar el "Reglamento que regula el protocolo para la atención de casos de acoso sexual en el servicio público de transporte regular de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU"; el cual en documento anexo forma parte de la presente Resolución.

**Artículo 2.-** Disponer la publicación de la presente Resolución y el Reglamento aprobado en el Diario Oficial "El Peruano" y en la sede digital de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao –ATU ([www.atu.gob.pe](http://www.atu.gob.pe)).

**Regístrese, comuníquese y publíquese.**

**MARÍA ESPERANZA JARA RISCO**  
Presidenta Ejecutiva  
**Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU**



PERÚ

Ministerio  
de Transportes y  
Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano para  
Lima y Callao

## REGLAMENTO

Código de Documento Normativo	Versión	Documento de Aprobación	Fecha de Aprobación	Páginas
R-01-2022-ATU/PE-DAAS	V01	Resolución de Presidencia Ejecutiva N° -2022-ATU/PE		15

**REGLAMENTO QUE REGULA EL PROTOCOLO PARA LA ATENCIÓN DE CASOS DE ACOSO SEXUAL EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO - ATU**

## ÍNDICE

<b>CAPÍTULO I</b> .....	3
<b>DISPOSICIONES GENERALES</b> .....	3
<b>Artículo 1.- Objeto</b> .....	3
<b>Artículo 2.- Finalidad</b> .....	3
<b>Artículo 3.- Ámbito de aplicación</b> .....	3
<b>Artículo 4.- Definiciones</b> .....	3
<b>Artículo 5.- Siglas</b> .....	5
<b>CAPÍTULO II</b> .....	6
<b>DISPOSICIONES ESPECÍFICAS</b> .....	6
<b>Artículo 6.- Atención de casos de Acoso Sexual en el Servicio de Transporte Ferroviario</b> .....	6
<b>Artículo 7.- Atención de casos de Acoso Sexual en el COSAC</b> .....	8
<b>Artículo 8.- Atención de casos de Acoso Sexual en servicios alimentadores del COSAC</b> .....	9
<b>Artículo 9.- Atención de casos de Acoso Sexual en los Corredores Complementarios</b> .....	11
<b>Artículo 10.- Atención de casos de Acoso Sexual en el servicio de transporte regular autorizado.</b> ....	12
<b>DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL</b> .....	13
<b>Única. - Confidencialidad</b> .....	13
<b>ANEXOS</b> .....	13

# REGLAMENTO QUE REGULA EL PROTOCOLO PARA LA ATENCIÓN DE CASOS DE ACOSO SEXUAL EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO – ATU

## CAPÍTULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1.- Objeto

Establecer las disposiciones que regulan las acciones para una atención inmediata a las personas víctimas de acoso sexual en el servicio público de transporte regular de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), así como dentro de su infraestructura complementaria, a través de la participación de las/los usuarias/os del servicio, reportando los hechos en su calidad de víctima o testigo, y la coordinación y articulación de acciones institucionales e intersectoriales.

#### Artículo 2.- Finalidad

Contribuir en el proceso de erradicación de la violencia sexual contra las mujeres, niñas/os, adolescentes y hombres, bajo la modalidad de acoso sexual en el servicio público de transporte regular, a fin de contar con un servicio público de transporte regular de personas seguro y digno en Lima y Callao.

#### Artículo 3.- Ámbito de aplicación

Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento son de cumplimiento obligatorio por parte de las unidades de organización de la ATU, así como de las/los operadoras/es, conductoras/es, tripulación, personal de seguridad y las demás personas que participan en la prestación del servicio público de transporte regular en la Provincia de Lima y Provincia Constitucional del Callao de competencia de la ATU, así como a los/las usuarias/os de dicho servicio.

#### Artículo 4.- Definiciones

- 4.1. **Acosador/a sexual:** Toda persona que realiza un acto o actos de acoso sexual en espacios públicos.
- 4.2. **Acoso sexual en espacios públicos:** Es la conducta física o verbal de naturaleza o connotación sexual realizada por una o más personas en contra de otra o más personas, quienes no desean o rechazan estas conductas por considerar que afectan su dignidad, sus derechos fundamentales como la libertad, la integridad y el libre tránsito creando en ellas hostilidad, degradación y humillación. El acoso sexual en espacios públicos puede manifestarse a través de las siguientes conductas:
  - a) **Manifestaciones verbales:** Expresiones de carácter escrito u oral, tales como comentarios, silbidos, sonidos o insinuaciones de carácter sexual u otras de similar naturaleza.
  - b) **Manifestaciones gestuales:** Gestos, posturas corporales y otras señales de contacto visual de carácter obsceno o de similar naturaleza que sean considerados por la víctima como insoportables, hostiles, humillantes u ofensivos.
  - c) **Manifestaciones físicas.** Tales como tocamientos indebidos, roces corporales, frotamientos contra el cuerpo, masturbación en el transporte o lugares públicos, exhibicionismo o mostrar los genitales u otros de similar naturaleza.

Dichas conductas pueden sancionarse administrativamente (Ordenanzas Municipales) y a través de las figuras legales establecidas en el Código Penal: acoso (Art. 151), tocamientos, actos de connotación sexual o actos libidinosos sin consentimiento (Art. 176), en el caso de agravio a menores (Art. 176-A), acoso sexual (Art. 176-B), exhibiciones y publicaciones obscenas (Art. 183), faltas contra las buenas costumbres (Art. 450) y en normas que las complementen, modifican o reemplacen.

- 4.3. **Centro de Control de la Junta de Operadores (CCJO):** Es el Centro de Control de cada junta de operadores por Corredor Complementario, que realiza la gestión, control y supervisión de la flota, controla el cumplimiento de la programación detallada y monitorea las incidencias en su respectivo corredor, manteniendo informado al CGMS.
- 4.4. **Centro de Emergencia Mujer (CEM):** Ofrece servicios públicos especializados y gratuitos para víctimas de violencia, brindando orientación legal, defensa judicial y consejería psicológica. Estos servicios son considerados claves en el protocolo para la atención adecuada de la víctima, con soporte psicológico y asesoría legal.
- 4.5. **Centro de Gestión y Monitoreo del SIT (CGMS):** Es la infraestructura constituida por un conjunto de medios tecnológicos, instalaciones y equipos, que permiten en tiempo real la recepción, procesamiento, trazabilidad y seguimiento de todas las actividades y operaciones del SIT. Está a cargo de la Dirección de Operaciones de la ATU.
- 4.6. **Conductor/a:** Persona natural titular de una licencia de conducir vigente, que de acuerdo a la normativa se encuentra habilitado para conducir un vehículo del servicio público de transporte regular de personas.
- 4.7. **Estación:** Infraestructura complementaria de transporte en la que embarcan o desembarcan pasajeras/os o usuarias/os del SIT.
- 4.8. **Infraestructura Complementaria:** Conjunto de instalaciones físicas, mecánicas o electrónicas, cuyo propósito es facilitar o complementar la operación del servicio público de transporte regular, procurando un servicio en condiciones de calidad y seguridad.
- 4.9. **Línea 100:** Es un servicio gratuito de cobertura nacional, que funciona las 24 horas del día, a cargo de un equipo especializado en atender temas de violencia familiar o sexual. Las llamadas son derivadas o referidas a servicios especializados como el CEM, se brinda contención emocional a la persona afectada o se atienden a través de un Servicio de Atención Urgente.
- 4.10. **Línea 105:** Servicio telefónico gratuito que brinda la PNP para atención de emergencia durante las 24 horas del día.
- 4.11. **Operador/a:** Persona natural o jurídica que presta el servicio público de transporte regular.
- 4.12. **Orientador/a:** Encargado de cumplir directamente la función de orientación, ayuda y atención a las/los usuarias/os del SIT.
- 4.13. **Personas de Seguridad:** Encargados de velar por la intangibilidad de los bienes y seguridad integral de la infraestructura complementaria y por el adecuado tránsito de las/los usuarias/os del Sistema COSAC y Sistema de Corredores Complementarios.
- 4.14. **Personas de Seguridad Ferroviaria:** Son parte del transporte ferroviario a cargo de su seguridad y vigilancia.
- 4.15. **Puesto de Control Operativo (PCO) o Centro de Control y Monitoreo (CCM):** Lugar donde se emiten, controlan y monitorean, en forma centralizada, el movimiento de los trenes, el funcionamiento y mantenimiento de los equipos e infraestructura; así como, otras actividades relacionadas a la protección del/de la usuario/a y las instalaciones ferroviarias.

- 4.16. **Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC):** Servicio público de transporte regular prestado dentro de la sección vial de un determinado corredor o eje vial destinado a dicho servicio, así como en sus vías alimentadoras. El referido sistema comprende, además, servicios e instalaciones complementarias, conexas y colaterales.
- 4.17. **Sistema de Corredores Complementarios:** Servicio público de transporte regular en corredores exclusivos o mixtos, con operación y recaudo centralizado, rigiéndose por las normas que lo regulan.
- 4.18. **Servicio Público de Transporte Regular:** Es realizado con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer las necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta y frecuencias determinadas en el Territorio. Aquellos que prestan Servicios de Transporte Regular se encuentran dentro del SIT.
- 4.19. **Servicio Alimentadores del COSAC:** Es el servicio de transporte de pasajeras/os programados en vías alimentadoras del COSAC.
- 4.20. **Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT):** Sistema de transporte público de personas, compuesto por las distintas clases o modalidades del servicio público de transporte terrestre de personas reconocidas en la normatividad vigente, que cuenta con integración física, operacional y tarifaria, así como de medios de pago.
- 4.21. **Transporte Ferroviario.** - Desplazamiento masivo de personas en los Sistemas Eléctricos de Transporte Ferroviario que puede ser realizado en superficie, en viaducto o subterráneo a una combinación de los mismos.
- 4.22. **Metro:** Todo vehículo ferroviario con propulsión propia, con cabina de comando con control manual, semiautomático o automático, enganchado o no a otros vehículos ferroviarios, que se desplaza por la vía férrea.
- 4.23. **Tripulación:** Personal auxiliar que presta servicios en un vehículo habilitado para el servicio público de transporte terrestre regular de personas; a modo de ejemplo, cobradores/as, supervisores/as, inspectores/as, entre otros.
- 4.24. **Usuarialo:** Persona natural que utiliza los servicios del SIT.
- 4.25. **Vehículo:** Medio capaz de desplazarse pudiendo ser motorizado o no, que sirve para transportar personas.

#### **Artículo 5.- Siglas**

- ATU: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- CCJO: Centro de Control de la Junta de Operadores.
- CEM: Centro de Emergencia Mujer.
- CCM: Centro de Control y Monitoreo.
- CGMS: Centro de Gestión y Monitoreo del SIT.
- COSAC: Corredor Segregado de Alta Capacidad .
- DO: Dirección de Operaciones.
- MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- PCO: Puesto de Control Operativo.
- PNP: Policía Nacional del Perú.
- SIT: Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

## **CAPÍTULO II**

### **DISPOSICIONES ESPECÍFICAS**

#### **Artículo 6.- Atención de casos de Acoso Sexual en el servicio de transporte ferroviario**

##### **Casos de Acoso Sexual en el interior del metro del servicio de transporte ferroviario**

- 6.1 Cuando se suscite un acto de Acoso Sexual al interior del metro, la víctima, la/el testigo o la persona de seguridad ferroviaria, asignada dentro del metro, presiona el botón de emergencia o sistema de comunicación que lo comunique con el/la conductor/a o tripulación, a fin de informarle lo sucedido. El/la conductor/a debe presionar el botón de emergencia o equivalente que genere una alerta al PCO o el CCM. En los casos que el metro no cuente con un/una conductor/a o tripulación, se debe facilitar la generación de una alerta equivalente.
- 6.2 Mediante la alerta generada, el PCO o el CCM es notificado del hecho y traslada la información del acto de Acoso Sexual a la persona de seguridad ferroviaria –en caso de no encontrarse dentro del metro– y a la PNP, con la finalidad que en la estación más próxima posible un/una efectivo espere a la víctima y realice la intervención conforme a sus competencias.
- 6.3 La persona de seguridad ferroviaria se acerca a la víctima a fin de prestar la atención inmediata, procurando su seguridad; y, le informa que se ha iniciado el Protocolo establecido en el presente Reglamento. Asimismo, la persona de seguridad ferroviaria informa a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. Para comunicarse de forma efectiva con la víctima debe tener en consideración lo señalado en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 6.4 Adicionalmente, la persona de seguridad ferroviaria procura obtener todos los datos posibles del/de la denunciante, víctima, presunto/a acosador/a y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información al PCO o el CCM para que este último pueda registrarlos conforme a lo establecido en el numeral 6.7.
- 6.5 Una vez que el metro se detenga en la estación más próxima donde se encuentre el/la efectivo de la PNP, la persona de seguridad ferroviaria le informa sobre los hechos ocurridos y solicita a las/los usuarias/os que no desembarquen del metro hasta que el/la efectivo de la PNP ingrese y realice la intervención conforme a sus competencias. Una vez culminada la intervención policial el servicio se reanuda con normalidad.
- 6.6 En aquellos supuestos que no sea posible comunicarse con la PNP o que esta no acuda al llamado, o se presenten situaciones en las que el/la presunto/a acosador/a se torne violento/a y amenace la vida o la integridad de la víctima o de las/los usuarias/os del servicio, la persona de seguridad ferroviaria procura la identificación del/de la presunto/a acosador/a a través de diferentes medios tales como fotografías y videos, a fin de facilitar dicha información al PCO o el CCM para que este último pueda registrarlos conforme a lo establecido en el numeral 6.7.
- 6.7 En todos los casos, el PCO o el CCM registra los hechos en el Anexo 2 del presente Reglamento, lo suscribe, y lo remite, digital o físicamente, a las autoridades correspondientes (PNP y, con el consentimiento de la víctima, al CEM) y, cuando lo solicite y haya proporcionado datos de contacto, a la víctima.

##### **Casos de Acoso Sexual en los andenes de las estaciones**

- 6.8 Cuando se suscite un acto de Acoso Sexual en los andenes de las estaciones, la víctima, la/el testigo o la persona de seguridad ferroviaria asignada al andén de la estación del metro, presiona el botón de emergencia o equivalente que genera una alerta al PCO o el CCM.
- 6.9 Mediante la alerta generada, el PCO o el CCM es notificado del hecho y traslada la información del acto de Acoso Sexual a la persona de seguridad ferroviaria –en caso de no encontrarse

dentro del andén– y a la PNP con la finalidad que se acerque donde ocurrieron los hechos y se realice la intervención.

- 6.10 La persona de seguridad ferroviaria se acerca a la víctima a fin de prestar la atención inmediata, procurando su seguridad; y, le informa que se ha iniciado el Protocolo establecido en el presente Reglamento. Asimismo, la persona de seguridad ferroviaria informa a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. Para comunicarse de forma efectiva con la víctima debe tener en consideración lo señalado en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 6.11 Adicionalmente, la persona de seguridad ferroviaria procura obtener todos los datos posibles del denunciante, víctima, presunto acosador y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información al PCO o el CCM para que este último pueda registrarlos conforme a lo establecido en el numeral 6.14.
- 6.12 Una vez que se acerque el/la efectivo de la PNP, la persona de seguridad ferroviaria le informa sobre los hechos ocurridos a fin que realice la intervención conforme a sus competencias.
- 6.13 En aquellos supuestos que no sea posible comunicarse con la PNP o que esta no acuda al llamado, o se presenten situaciones en las que el/la presunto/a acosador/a se torne violento/a y amenace la vida o la integridad de la víctima o de las/los usuarias/os del servicio, la persona de seguridad ferroviaria procura la identificación del/de la presunto/a acosador/a a través de diferentes medios, tales como fotografías y videos, a fin de facilitarlos al PCO o el CCM para que este último pueda registrarlos conforme a lo establecido en el numeral 6.14.
- 6.14 En todos los casos, el PCO o el CCM registra los hechos en el Anexo 2 del presente Reglamento, lo suscribe, y lo remite, digital o físicamente, a las autoridades correspondientes (PNP y, con el consentimiento de la víctima, al CEM) y, cuando lo solicite y haya proporcionado datos de contacto, a la víctima.

### **Acoso Sexual en las salas, escaleras o demás espacios de la estación o de la infraestructura complementaria**

- 6.15 Cuando se suscite un acto de Acoso Sexual en las salas, escaleras o demás espacios de la estación o de la infraestructura complementaria, la víctima o la/el testigo puede informar sobre lo sucedido a la PNP para la intervención conforme a sus competencias o, en su defecto, a la persona de seguridad ferroviario. En el caso que se comunique el acto de Acoso Sexual a la persona de seguridad ferroviaria, este debe comunicar inmediatamente a la PNP, al PCO o al CCM.
- 6.16 La persona de seguridad ferroviaria se acerca a la víctima a fin de prestar la atención inmediata, procurando su seguridad; y, le informa que se ha iniciado el Protocolo establecido en el presente Reglamento. Asimismo, la persona de seguridad ferroviaria informa a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. Para comunicarse de forma efectiva con la víctima debe tener en consideración lo señalado en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 6.17 Adicionalmente, la persona de seguridad ferroviaria procura obtener todos los datos posibles del denunciante, víctima, presunto acosador y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información al PCO o el CCM para que este último pueda registrarlos conforme a lo establecido en el numeral 6.20.
- 6.18 Una vez que se acerque el/la efectivo de la PNP, la persona de seguridad ferroviaria le informa sobre los hechos ocurridos a fin que realice la intervención conforme a sus competencias.
- 6.19 En aquellos supuestos que no sea posible comunicarse con la PNP o que esta no acuda al llamado, o se presenten situaciones en las que el/la presunto/a acosador/a se torne violento/a y amenace la vida o la integridad de la víctima o de las/los usuarias/os del servicio, la persona

de seguridad ferroviaria procura la identificación del/de la presunto/a acosador/a a través de diferentes medios, tales como fotografías y videos, a fin de facilitarlos al PCO o el CCM para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 6.20.

- 6.20 En todos los casos, el PCO o el CCM registra los hechos en el Anexo 2 del presente Reglamento, lo suscribe, y lo remite, digital o físicamente, a las autoridades correspondientes (PNP y, con el consentimiento de la víctima, al CEM) y, cuando lo solicite y haya proporcionado datos de contacto, a la víctima.

## **Artículo 7.- Atención de casos de Acoso Sexual en el servicio del COSAC**

### **En caso el Acoso Sexual se suscite al interior del vehículo del servicio del COSAC**

- 7.1 Cuando se suscite un acto de Acoso Sexual al interior del vehículo del servicio del COSAC, la víctima o la/el testigo comunica el hecho al/ a la conductor/a, quien debe presionar el botón de emergencia o equivalente ubicado en la cabina de conducción, a fin de informar lo sucedido a el CGMS.
- 7.2 El CGMS traslada la información del acto de Acoso Sexual a la persona de seguridad, al/a la orientador/a y a la PNP, con la finalidad de que en la estación más próxima posible un/una efectivo espere a la víctima y realice la intervención conforme a sus competencias. El CGMS brinda todo el acceso necesario para el ingreso de la PNP a las estaciones e infraestructura complementaria del servicio del COSAC.
- 7.3 El/la conductor/a solicita a la víctima que se acerque a la cabina de conducción, y de ser posible, tome asiento lo más cerca posible de él/ella; y, le informa que se ha iniciado el Protocolo establecido en el presente Reglamento. Asimismo, el/la conductora informa a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. Para comunicarse de forma efectiva con la víctima debe tener en consideración lo señalado en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 7.4 Adicionalmente, el/la conductor/a procura obtener todos los datos posibles del/de la denunciante, víctima, presunto/a acosador/a y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 7.11.
- 7.5 Una vez que el vehículo se detenga en la estación más próxima donde se encuentre el/la efectivo de la PNP, el/la conductor/a le informa sobre los hechos ocurridos a fin que realice la intervención conforme a sus competencias.
- 7.6 En el caso que no se encuentre la/el efectivo de la PNP, el/la conductor/a informa sobre los hechos ocurridos a la persona de seguridad o al/a la orientador/a, a fin que procuren su seguridad y esperen la llegada de la PNP para que realice la intervención conforme a sus competencias.
- 7.7 Asimismo, la persona de seguridad o el/la orientador/a reitera la información a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. Para comunicarse de forma efectiva con la víctima debe tener en consideración lo señalado en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 7.8 De igual manera, la persona de seguridad o el/la orientador/a trata de obtener todos los datos faltantes posibles del denunciante, víctima, presunto acosador y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros audiovisuales de los hechos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 7.11.
- 7.9 Una vez que se acerque el/la efectivo de la PNP, la persona de seguridad o el/la orientador/a le informa sobre los hechos ocurridos a fin que realice la intervención conforme a sus competencias.

- 7.10 En aquellos supuestos que no sea posible comunicarse con la PNP o que esta no acuda al llamado, o se presenten situaciones en las que el/la presunto/a acosador/a se torne violento/a y amenace la vida o la integridad de la víctima o de las/los usuarias/os del servicio, la persona de seguridad o el/la orientador/a procura la identificación del/de la presunto/a acosador/a a través de diferentes medios, tales como fotografías y videos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 7.11.
- 7.11 En todos los casos, el CGMS registra los hechos en el Anexo 2 del presente Reglamento, lo suscribe, y lo remite, digital o físicamente, a las autoridades correspondientes (PNP y, con el consentimiento de la víctima, al CEM) y, cuando lo solicite y haya proporcionado datos de contacto, a la víctima.

#### **En caso de Acoso Sexual en las estaciones e infraestructura complementaria del servicio del COSAC**

- 7.12 Cuando se suscite un acto de Acoso Sexual en las estaciones o infraestructura complementaria del servicio del COSAC, la víctima o la/el testigo comunica el hecho a las/los orientadoras/es o a la persona de seguridad, quien debe comunicar inmediatamente a la al CGMS y a la PNP, con la finalidad que se acerque donde ocurrieron los hechos y se realice la intervención conforme a sus competencias. En caso se hubiera informado sobre el hecho al/a la orientador/a, este debe solicitar además el apoyo de la persona de seguridad. El CGMS brinda todo el acceso necesario para el ingreso de la PNP a las estaciones e infraestructura complementaria del servicio del COSAC.
- 7.13 Las/los orientadoras/es o a la persona de seguridad se acercan a la víctima con la finalidad de prestar la atención inmediata, procurando su seguridad y esperar la llegada de la PNP para que realice la intervención conforme a sus competencias; además, informa a la víctima que se ha iniciado el Protocolo establecido en el presente Reglamento, así como sobre los canales de denuncia (Línea 105), apoyo psicológico (Línea 100), y de los CEM. Para comunicarse de forma efectiva con la víctima, deben tener en consideración lo señalado en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 7.14 Adicionalmente, las/los orientadores/es o la persona de seguridad procura obtener todos los datos posibles del/de la denunciante, víctima, presunto/a acosador/a y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 7.17.
- 7.15 Una vez que se acerque el/la efectivo de la PNP, la persona de la persona de seguridad o el/la orientador/a le informa sobre los hechos ocurridos, a fin que realice la intervención conforme a sus competencias.
- 7.16 En aquellos supuestos que no sea posible comunicarse la PNP o esta no acuda al llamado, o se presenten situaciones en las que el/la presunto/a acosador/a se torne violento/a, y amenace la vida o la integridad de la víctima o de las/los usuarias/os del servicio, las/los orientadoras/es o la persona de seguridad procura la identificación del/de la presunto/a acosador/a a través de diferentes medios, tales como fotografías y videos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 7.17.
- 7.17 En todos los casos, el CGMS registra los hechos en el Anexo 2 del presente Reglamento, lo suscribe, y lo remite, digital o físicamente, a las autoridades correspondientes (PNP y, con el consentimiento de la víctima, al CEM) y, cuando lo solicite y haya proporcionado datos de contacto, a la víctima.

#### **Artículo 8.- Atención de casos de Acoso Sexual en el servicio alimentadores del COSAC**

- 8.1. Cuando se suscite un acto de Acoso Sexual al interior del vehículo del servicio alimentadores del COSAC, la víctima o la/el testigo comunica el hecho al/a la conductor/a, quien debe presionar el botón de emergencia o equivalente, ubicado en la cabina de conducción, a fin de informar lo sucedido al CGMS.

- 8.2. El CGMS traslada la información del acto de Acoso Sexual a la PNP, a efectos de brindarle las características y ubicación exacta del vehículo, y coordina la estación, paradero o lugar en la que debe detenerse el vehículo para atender a la víctima.
- 8.3. El/la conductor/a solicita a la víctima que se acerque a la cabina de conducción, y de ser posible, tome asiento lo más cerca posible de él/ella, así como le informa que se ha iniciado el Protocolo establecido en el presente Reglamento. Asimismo, el/la conductor/a le brinda información a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. Para comunicarse de forma efectiva con la víctima debe tener en consideración lo señalado en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 8.4. Adicionalmente, el/la conductor/a procura obtener todos los datos posibles del/de la denunciante, víctima, presunto/a acosador/a y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 8.13.
- 8.5. Luego que se coordine con la PNP en qué estación, paradero o lugar debe detenerse el vehículo, acorde a lo señalado en el numeral 8.2 del presente artículo, el CGMS comunica dicha información al/a la conductor/a con la finalidad que se movilice a la estación, paradero o lugar indicado e informe a la víctima que en la referida estación, paradero o lugar se encuentra un/a efectivo de la PNP.
- 8.6. Una vez que el vehículo se detenga en la estación, paradero o lugar indicado, el/la conductor/a desciende del vehículo con la víctima e informa al/el efectivo de la PNP sobre el acto Acoso Sexual, a efectos de que la/el efectivo intervenga conforme a sus competencias. Una vez realizada dicha acción, el/la conductor/a continúa con la prestación del servicio.
- 8.7. En aquellos supuestos que no sea posible comunicarse con la PNP, o de ser el caso, que las/los efectivos policiales no acudan al llamado, el/la conductor/a prosigue con su ruta asignada e informa a la víctima que detendrá el vehículo en el paradero, estación o lugar más próximo en la que se advierta la presencia de personal de la ATU o efectivos de la PNP, para la intervención conforme a sus competencias.
- 8.8. En el caso que el/la conductor/a advierta la presencia de personal de la ATU, procede a detener el vehículo, desciende del mismo con la víctima e informa al personal de la ATU sobre el acto de Acosos Sexual. Dicho personal se acerca a la víctima con la finalidad de prestar la atención inmediata, procurando su seguridad, y se comunica con la PNP para que intervenga de acuerdo a sus competencias.
- 8.9. Asimismo, el personal de la ATU brinda información a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. Adicionalmente, procura obtener todos los datos faltantes posibles del/de la denunciante, víctima, presunto/a acosador/a y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 8.13.
- 8.10. Una vez que se acerque el/la efectivo de la PNP, el personal de la ATU de seguridad o el/la orientador/a le informa sobre los hechos ocurridos, a fin que realice la intervención conforme a sus competencias.
- 8.11. En el supuesto que advierta la presencia de un/a efectivo policial, el/la conductor/a procede conforme a lo señalado en el numeral 8.6 del presente artículo.
- 8.12. En aquellos supuestos que no sea posible ubicar la presencia de efectivos de la PNP, o se presenten situaciones en las que el/la presunto/a acosador/a se torne violento/a y amenace la vida o la integridad de la víctima o de las/los usuarias/os del servicio, el/la conductor/a y, de ser el caso, el personal de la ATU procura la identificación del/de la presunto/a acosador/a

a través de diferentes medios, tales como fotografías y videos, a fin de facilitarlos a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 8.13.

- 8.13. En todos los casos, el CGMS registra la incidencia en la ficha de reporte establecida por la ATU, conforme a lo dispuesto en el Anexo 2 del presente Reglamento, y lo suscribe. La DO o la unidad orgánica que haga sus veces remite el mencionado Anexo 2, digital o físicamente, a las autoridades correspondientes (PNP y, con el consentimiento de la víctima, al CEM) y, cuando lo solicite y haya proporcionado datos de contacto, a la víctima.

#### **Artículo 9.- Atención de casos de Acoso Sexual en el servicio de los Corredores Complementarios.**

- 9.1. Cuando se suscite un acto de Acoso Sexual al interior del vehículo del servicio de los Corredores Complementarios, la víctima o la/el testigo comunica el hecho al/a la conductor/a, quien informa lo sucedido al CCJO.
- 9.2. La CCJO traslada la información del acto de Acoso Sexual a la PNP, a efectos de brindarle las características y ubicación exacta del vehículo, y coordina la estación, paradero o lugar en la que debe detenerse el vehículo para atender a la víctima. Asimismo, traslada dicha información al CGMS para realizar el seguimiento y monitoreo del acto de Acoso Sexual hasta la llegada de las autoridades.
- 9.3. El/la conductor/a solicita a la víctima que se acerque a la cabina de conducción, y de ser posible, tome asiento lo más cerca posible de él/ella, e informa a la víctima que se ha iniciado el Protocolo establecido en el presente Reglamento; asimismo, le brinda la información sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. Para comunicarse de forma efectiva con la víctima, debe tener en consideración lo señalado en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 9.4. Adicionalmente, el/la conductor/a procura obtener todos los datos posibles del/de la denunciante, víctima, presunto/a acosador/a y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 9.13.
- 9.5. Luego que se coordine con la PNP en qué estación, paradero o lugar debe detenerse el vehículo, acorde a lo señalado en el numeral 9.2 del presente artículo, el CCJO comunica dicha información al/a la conductor/a con la finalidad que se movilice a la estación, paradero o lugar indicado e informe a la víctima que en la referida estación, paradero o lugar se encuentra un/a efectivo de la PNP.
- 9.6. Una vez que el vehículo se detenga en la estación, paradero o lugar indicado, el/la conductor/a desciende del vehículo con la víctima e informa a la/el efectivo de la PNP sobre el acto Acoso Sexual, a efectos que la/el efectivo intervenga conforme a sus competencias. Una vez realizada dicha acción, el/la conductor/a continúa con la prestación del servicio.
- 9.7. En aquellos supuestos que no sea posible comunicarse con la PNP, o de ser el caso, que las/los efectivos policiales no acudan al llamado, el/la conductor/a prosigue con su ruta asignada e informa a la víctima que detendrá el vehículo en el paradero, estación o lugar más próximo en la que se advierta la presencia de personal de la ATU o efectivos de la PNP, para la intervención conforme a sus competencias.
- 9.8. En el caso que el/la conductor/a advierta la presencia de personal de la ATU, procede a detener el vehículo, desciende del mismo con la víctima e informa al personal de la ATU sobre el acto de Acosos Sexual. Dicho personal se acerca a la víctima con la finalidad de prestar la atención inmediata, procurando su seguridad, y se comunica con la PNP para que intervenga de acuerdo a sus competencias.
- 9.9. Asimismo, el personal de la ATU reitera información a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. De igual manera, procura obtener todos los datos faltantes posibles del/de la denunciante, víctima,

presunto/a acosador/a y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlos conforme a lo establecido en el numeral 9.13.

- 9.10. Una vez que se acerque el/la efectivo de la PNP, el personal de la ATU de seguridad o el/la orientador/a le informa sobre los hechos ocurridos, a fin que realice la intervención conforme a sus competencias.
- 9.11. En el supuesto que advierta la presencia de un/a efectivo policial, el/la conductor/a procede conforme a lo señalado en el numeral 9.6 del presente artículo.
- 9.12. En aquellos supuestos que no sea posible ubicar la presencia de efectivos de la PNP, o se presenten situaciones en las que el/la presunto/a acosador/a se torne violento/a y amenace la vida o la integridad de la víctima o de las/los usuarias/os del servicio, el/la conductor/a y, de ser el caso, el personal de la ATU procura la identificación del/de la presunto/a acosador/a a través de diferentes medios, tales como fotografías y videos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlos conforme a lo establecido en el numeral 9.13.
- 9.13. En todos los casos, el CGMS registra la incidencia en la ficha de reporte establecida por la ATU, conforme a lo dispuesto en el Anexo 2 del presente Reglamento y lo suscribe. La DO o la unidad orgánica que haga sus veces, remite el mencionado Anexo 2, digital o físicamente, a las autoridades correspondientes (PNP y, con el consentimiento de la víctima, al CEM) y, cuando lo solicite y haya proporcionado datos de contacto, a la víctima.

#### **Artículo 10.- Atención de casos de Acoso Sexual en el servicio de transporte regular autorizado.**

- 10.1. Cuando se suscite un acto de Acoso Sexual al interior de un vehículo del servicio de transporte regular autorizado, la víctima o la/el testigo comunica el hecho al/a la conductor/a o a la tripulación, de ser el caso.
- 10.2. El/la conductor/a o la tripulación, de ser el caso, solicita a la víctima que se acerque a la cabina de conducción, y de ser posible, tome asiento lo más cerca posible de él/ella, le informa que se ha iniciado el Protocolo establecido en el presente Reglamento y que se detendrá en el paradero o lugar más próximo en la que advierta la presencia de personal de la ATU o efectivos de la PNP. Asimismo, el/la conductor/a o la tripulación, de ser el caso, informa a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. Para comunicarse de forma efectiva con la víctima, deben tener en consideración lo señalado en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 10.3. Adicionalmente, el/la conductor/a o la tripulación, de ser el caso, procura obtener todos los datos posibles del/de la denunciante, víctima, presunto/a acosador/a y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información al personal de la ATU o, de ser el caso, directamente a la PNP.
- 10.4. En caso que el/la conductor/a advierta la presencia de un/una efectivo de la PNP, desciende del vehículo con la víctima y le informa al/a la efectivo sobre el acto Acoso Sexual, a fin que intervenga conforme a sus competencias. Una vez realizada dicha acción, el/la conductor/a continúa con la prestación del servicio.
- 10.5. En el caso que el/la conductor/a advierta la presencia de personal de la ATU, procede a detener el vehículo, desciende del mismo con la víctima e informa al personal de la ATU sobre el acto de Acoso Sexual. Dicho personal se acerca a la víctima con la finalidad de prestar la atención inmediata, procurando su seguridad, y se comunica con la PNP para que intervenga de acuerdo a sus competencias.
- 10.6. Asimismo, el personal de la ATU reitera información a la víctima sobre los canales de denuncia (Línea 105) y apoyo psicológico (Línea 100), así como de los CEM. De igual manera, procura obtener todos los datos faltantes posibles del/de la denunciante, víctima, presunto/a acosador/a y testigos, indicados en el Anexo 2 del presente Reglamento, así

como registros de fotografías y videos de los hechos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 10.9.

- 10.7. Una vez que se acerque el/la efectivo de la PNP, el personal de la ATU de seguridad o el/la orientador/a le informa sobre los hechos ocurridos, a fin que realice la intervención conforme a sus competencias.
- 10.8. En aquellos supuestos que no sea posible ubicar la presencia de efectivos de la PNP, o se presenten situaciones en las que el/la presunto/a acosador/a se torne violento/a y amenace la vida o la integridad de la víctima o de las/los usuarias/os del servicio, el/la conductor/a y, de ser el caso, el/la tripulación o el personal de la ATU procura la identificación del/de la presunto/a acosador/a a través de diferentes medios, tales como fotografías y videos, a fin de facilitar dicha información a el CGMS para que este último pueda registrarlo conforme a lo establecido en el numeral 10.9.
- 10.9. En todos los casos, el CGMS registra la incidencia en la ficha de reporte establecida por la ATU, conforme a lo dispuesto en el Anexo 2 del presente Reglamento y lo suscribe La DO o la unidad orgánica que haga sus veces remite el mencionado Anexo 2, digital o físicamente, a las autoridades correspondientes (PNP y, con el consentimiento de la víctima, al CEM) y, cuando lo solicite y haya proporcionado datos de contacto, a la víctima.

## **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**

### **ÚNICA. - Confidencialidad**

A través de la Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales, se garantiza el derecho fundamental a la protección de los datos personales brindados por las/los usuarias/os en los reportes de casos de acoso sexual que ocurran en el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, conforme a lo previsto en el artículo 2 numeral 6 de la Constitución Política del Perú.

## **ANEXOS**

**Anexo 1** - Sobre la atención de casos de acoso sexual en el servicio público de transporte regular de Lima y Callao.

**Anexo 2** - Ficha de reporte de casos de acoso sexual en el servicio público de transporte regular de Lima y Callao

## **ANEXO 1 – SOBRE LA ATENCIÓN DE CASOS DE ACOSO SEXUAL EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE LIMA Y CALLAO**

El objetivo es que se genere un vínculo de confianza y seguridad con la víctima, así como brinde todo su apoyo para acompañar en la atención del acto de Acoso Sexual.

### **Pautas a considerar por las personas que deben atender casos de acoso sexual (artículos 6 al 10 del Reglamento):**

- Tranquiliza a la persona acosada.
- Escucha con atención lo que tiene que contar, informando de forma expresa a la víctima que se guarda la confidencialidad del caso.
- Solicita los datos básicos con cuidado sin vulnerar su intimidad (Anexo 2).
- Verifica si la víctima necesita llamar a un familiar o está sola/o, o si alguien le acompañaba.
- Dale la seguridad de que estas allí para ayudarlo.
- Bríndale estabilidad emocional en todo momento.
- Infórmale de las coordinaciones que vas a hacer y con quien (aplica el protocolo según corresponda).
- No la/lo dejes sola/o, y menos con su acosador/a.
- Déjale claro que no está sola/o y que recibe apoyo legal, psicológico y social del CEM, si ella/él así lo considera.

**ANEXO 2 – FICHA DE REPORTE DE CASOS DE ACOSO SEXUAL EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE LIMA Y CALLAO**

TIPO DE SERVICIO:	<input type="checkbox"/> Transporte Ferroviario <input type="checkbox"/> COSAC <input type="checkbox"/> Corredor Complementario <input type="checkbox"/> Transporte Regular Autorizado <input type="checkbox"/> Alimentadores - COSAC
-------------------	--

Fecha y hora del reporte por acoso sexual:	
--	--

Distrito:		Estación o Paradero	
-----------	--	---------------------	--

**1. DATOS DE QUIEN DENUNCIA**

Persona que reporta:	<input type="checkbox"/> Víctima <input type="checkbox"/> Testigo <input type="checkbox"/> Otros:.....
----------------------	--

Apellidos y Nombres <sup>(*)</sup> :	
--------------------------------------	--

*(\*) Si no se identifica, colocar: "No identificado"*

Tipo de documento:	<input type="checkbox"/> DNI <input type="checkbox"/> C. extranjería <input type="checkbox"/> Pasaporte
--------------------	---

N° de Documento:		Edad:		Sexo:	<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F
------------------	--	-------	--	-------	---

Celular:		Correo electrónico:	
----------	--	---------------------	--

Víctima solicita copia de Ficha	Sí ( ) / No ( )
Víctima autoriza remisión de Ficha al CEM	Sí ( ) / No ( )

**2. DATOS DEL PRESUNTO/A ACOSADOR/A SEXUAL**

Tipo de presunto/a acosador/a:	<input type="checkbox"/> Usuaría/o <input type="checkbox"/> Personal de transporte <input type="checkbox"/> Otro:.....
--------------------------------	--

Apellidos y Nombres <sup>(*)</sup> :	
--------------------------------------	--

*(\*) Si no se identifica, colocar: "No identificado"*

Tipo de documento:	<input type="checkbox"/> DNI <input type="checkbox"/> C. Extranjería <input type="checkbox"/> Pasaporte
--------------------	---

N° de Documento:		Edad:		Sexo:	<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F
------------------	--	-------	--	-------	---

**3. DATOS GENERALES**

Tipo de Manifestación de Acoso sexual:	<input type="checkbox"/> Verbal <input type="checkbox"/> Gestual <input type="checkbox"/> Física
--	--

Descripción del acto de Acoso Sexual:	
---------------------------------------	--

*(\*) Puede seleccionar más de una opción*

Testigo 1: (en caso de existir)	Nombre y Apellidos N° de Documento: Teléfono: Correo electrónico:
Testigo 2: (en caso de existir)	Nombre y Apellidos N° de Documento: Teléfono: Correo electrónico:

Firma de quien llena la Ficha

Nombres y Apellidos:

N° de DNI:

Cargo:



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### REGLAMENTO QUE REGULA LA ATENCIÓN DE CASOS DE ACOSO SEXUAL EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO – ATU

#### 1. ANÁLISIS DE LA CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DE LA PROPUESTA

##### DE LA COMPETENCIA REGLAMENTARIA O NORMATIVA DE LA ATU

- 1.1 Al respecto, las entidades de la Administración Pública se encuentran sujetas al principio de legalidad que exige que las mismas actúen dentro de las competencias que les han sido atribuidas en las disposiciones normativas con rango legal, correspondientes.
- 1.2 Sobre el particular, el Tribunal Constitucional ha señalado que el principio de legalidad constituye un límite de la capacidad jurídica de la administración pública que requiere una habilitación expresa de una norma jurídica de rango legal, como se señala en la siguiente jurisprudencia:

##### ***Sentencia recaída en el Expediente 2939-2004-AA/TC del 13.01.2005***

***"Como es de uniforme entendimiento en la doctrina, la capacidad jurídica de la Administración Pública está sometida al principio de legalidad que implica que los entes públicos no puedan entrar en el tráfico jurídico ilimitadamente, salvo las prohibiciones o limitaciones que el ordenamiento puede contener (esto es, más o menos, lo propio de la capacidad privada); por el contrario, sólo (sic) pueden enhebrar relaciones allí donde una norma le autoriza a ello.***

*Ello es así, en la medida en que la Administración, en el ejercicio de sus funciones públicas y potestades, no puede invocar un supuesto principio de presunción general de aptitud o libertad (...)" (Énfasis añadido)*

- 1.3 En el presente caso, la Ley N° 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, Ley N° 30900), establece que la Autoridad de Transporte Urbano Para Lima y Callao – ATU se crea 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.
- 1.4 Conforme a dicha Ley, la ATU tiene el objetivo de garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte en Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de ambas provincias, de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas.
- 1.5 El literal j del artículo 4 de la Ley N° 30900 define que el Sistema Integrado de Transporte (en adelante, SIT) es el sistema de transporte público de personas compuesto por las distintas clases o modalidades del servicio de transporte reconocidas en la normatividad vigente, que cuenta con integración física, operacional y tarifaria, así como de medios de pago.
- 1.6 El numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley N° 30900 establece que la ATU ejerce competencia en la integridad del territorio, conformado por la integridad del territorio de la provincia de



Lima y de la Provincia Constitucional del Callao<sup>1</sup>, y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de este.

- 1.7 Asimismo, se encuentran sujetos a la ATU los operadores y los conductores de los servicios de transporte que se prestan dentro del territorio y los prestadores de servicios complementarios a los mismos, en especial los que operan el Sistema de Recaudo Único, y tiene como funciones, entre otras, la de otorgar concesiones y autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte que se desarrollan en su territorio y en el marco de la Ley 30900 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC (en adelante, Reglamento de la ATU).
- 1.8 De otro lado, entre las competencias, atribuciones y funciones que ejerce la ATU, se encuentra la reglamentaria o normativa relacionadas al contenido del presente Reglamento, conforme se advierte en el artículo 6 de la Ley N° 30900:

*“Artículo 6. Funciones de la ATU*

*La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:*

*a. Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios, así como de los servicios complementarios a estos; y el funcionamiento y operatividad de los registros administrativos en que se inscriben los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; sin contravenir las normas nacionales.*

*(...)*

*d. Desarrollar y aplicar políticas para promover, fomentar y priorizar la movilidad sostenible con medios de transporte intermodal, accesibles, seguros, ambientalmente limpios y de amplia cobertura.*

*(...)*

*n. Supervisar la calidad de la prestación integral del servicio de transporte, considerando las necesidades de los usuarios, así como establecer estándares de calidad de servicio; así como el Sistema de Recaudo Único.*

*(...)”*

- 1.9 En esa misma línea, el numeral 7.1 del artículo 7 del Reglamento de la ATU, establece que 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*<sup>2</sup>.
3. Servicios Complementarios al SIT.
4. Infraestructura de Transporte en el marco del SIT.
5. Infraestructura Complementaria al SIT.
6. Sistema de Recaudo Único.

- 1.10 Sobre el particular, conforme al artículo 17 de Reglamento de la ATU, los servicios de transporte terrestre de personas comprenden:

<sup>1</sup> Literal k del artículo 4 de la Ley 30900.

<sup>2</sup> A través de la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley 30900, se declara al servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades como servicio público.

**Tabla 1:** Modalidades del servicio público de transporte terrestre de personas

Servicios de Transporte Regular	Servicios de Transporte Especial
a) Servicios de transporte ferroviarios masivos: metros, monorrieles, tranvías y otros. b) Servicios de transporte basados en autobuses: buses de tránsito rápido - BRT, buses, microbuses u otros. c) Servicios de transporte no convencional: cables, funiculares u otros.	a) Turístico. b) Trabajadores. c) Estudiantes. d) Taxis.

Fuente: Reglamento de la ATU - Ley N° 30900

Elaboración propia

- 1.11 Reforzando todo lo anteriormente señalado, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC), diseñó el Programa Presupuestal PP0148 “*Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano*” (diciembre 2018), incorporando diferentes insumos relacionados con un transporte urbano sostenible.
- 1.12 Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, se aprobó la Política Nacional de Transporte Urbano, el cual tiene como objetivo general el dotar a las ciudades de sistemas de transporte seguros, confiables, con altos estándares de calidad, institucionalmente coordinados, financiera, económica y ambientalmente sostenibles. Dentro de la referida Política se han establecidos objetivos prioritarios y lineamientos específicos, siendo la ATU responsable de los siguientes:

**Tabla 2.** Objetivos y lineamientos de la Política Nacional de Transporte Urbano

Objetivo Priorizado	Lineamiento
Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas.	1.1 Priorizar el transporte público y los modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficio de los usuarios y ciudadanos en general. 1.2 Desarrollar sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenibles, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos, en las ciudades. 1.3 Garantizar el proceso de formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano. 1.4 Desarrollar servicios de transporte urbano público eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad. 1.5 Propender que el sistema de transporte urbano sea financieramente sostenible y económicamente rentable, en las ciudades.
Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas y mercancías.	2.1 Desarrollar una institucionalidad pública fuerte, con reglas de buen gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte urbano.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

Objetivo Priorizado	Lineamiento
	<p>2.2 Establecer mecanismos de coordinación institucional con las entidades que intervienen en el ámbito urbano.</p> <p>2.3 Gestionar el sistema de transporte urbano sustentado en una efectiva coordinación de las funciones de planeación, regulación, operación, seguimiento y control.</p> <p>2.4 Gestionar el transporte urbano de mercancías de manera coherente y concordante con la operación del sistema de transporte urbano de personas.</p> <p>2.5 Implementar centros de gestión integrada de tráfico en las ciudades que se justifique.</p>
Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los usuarios.	<p>3.1 Desarrollar la infraestructura de transporte en función de las necesidades del sistema de transporte urbano y en concordancia con la política de movilidad urbana, en la ciudad.</p> <p>3.2 Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar infraestructura para transporte no motorizado.</p>
Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano.	<p>4.1 Armonizar el sistema de transporte urbano con el ordenamiento territorial y las políticas de movilidad, en la ciudad.</p> <p>4.2 Promover la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en beneficio de la población.</p>

- 1.13 Cabe precisar que la creación de la ATU se encuentra dentro de la Política Nacional de Transporte Urbano, como solución de la problemática del transporte en dicho ámbito, con el objetivo de organizar, implementar y gestionar el SIT en Lima y Callao.
- 1.14 Por todo lo expuesto, la ATU cuenta con las competencias, atribuciones y funciones reglamentarias o normativas necesarias, establecidas en una norma de rango legal (artículo a de la Ley 30900), para aprobar reglamentos y normas que regulen los servicios públicos de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de la Provincia de Lima y Callao –lo que incluye al servicio público de transporte regular–, así como las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a la prestación de estos servicios.

### **SOBRE LA OBLIGACIÓN DE LA ATU DE APROBAR EL PRESENTE REGLAMENTO**

- 1.15 Ahora bien, cabe señalar que el presente Reglamento se realiza en función a lo establecido en el Decreto Supremo N°025-2020-MTC que aprueba el Protocolo de Atención ante actos de acoso sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional Regional y Provincial y modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N°017-2009-MTC (en adelante, Decreto Supremo N°025-2020-



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

MTC), el cual dispone que la ATU efectúa la adecuación del citado protocolo para su implementación en el SIT.

- 1.16 Es así que, de conformidad con el numeral 6.9. del artículo VI del referido Protocolo, en el caso de Lima y Callao, la prestación de los servicios de transporte terrestre es competencia de la ATU, de acuerdo a su Ley de creación, Ley N° 30900.
- 1.17 En tal sentido en la ciudad de Lima la ATU es la autoridad competente para la gestión de los sistemas integrados de transporte -SIT, por lo que se encarga de la aplicación del protocolo en atención a las condiciones de operación de los servicios que brinda como:
- Adecuación del protocolo al SIT;
  - Difusión del protocolo en el SIT;
  - Capacitación a los/las conductores/as, tripulación y a su personal, conforme al curso de capacitación aprobado por el MTC, entre otros.

#### **SOBRE LA RELACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO CON EL MARCO NORMATIVO EXISTENTE Y LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO**

- 1.18 De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 2 de la Constitución Política del Perú, toda persona tiene derecho a la vida, a su identidad, a su integridad moral, síquica y física y a su libre desarrollo y bienestar; a la igualdad ante la ley y que ninguna persona debe ser discriminada por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole.
- 1.19 Al respecto es pertinente señalar, que las normas relativas a los derechos y a las libertades establecidas en la Constitución Política del Perú, se interpretan de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y con los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por el Estado peruano.
- 1.20 En esa línea, los derechos reconocidos tanto en la Constitución Política del Perú, así como en los acuerdos internacionales son objeto de protección y promoción por el Estado Peruano con la finalidad de que las personas puedan desenvolverse diariamente sin afectaciones o vulneraciones a sus derechos.
- 1.21 Razón por la cual, el acoso sexual vulnera los siguientes derechos humanos y constitucionales:
- a) El derecho establecido en el literal h del numeral 24 del artículo 2 de nuestra Carta Magna que establece que nadie debe ser víctima de violencia moral psíquica o física o a tratos inhumano o humillantes.
  - b) Derecho a la libertad de tránsito recogido en el numeral 11 del artículo 2 de la Constitución, así como por el numeral 4 del artículo 15 de la CEDAW, este derecho se ve restringido de diversas formas, por ejemplo, cuando las mujeres deben modificar sus rutas evitando lugares donde han sido acosadas.
  - c) Derecho a la integridad, contemplado en el numeral 1 del artículo 2 de la Constitución, así como el derecho al libre desarrollo y bienestar, a la paz y a la tranquilidad (art. 2.22 Constitución).
  - d) Derecho de gozar de una vida libre de violencia tanto en el ámbito público como en el privado, recogido por el artículo 3 de la Convención Belém do Pará.
- 1.22 Ahora bien, mediante la Ley N° 27181, se dictó la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTTT), que establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, que rige en todo el territorio de la República.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

- 1.23 El artículo 3 de la LGTTT, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.
- 1.24 El literal a) del artículo 16 de la LGTTT, señala que el MTC es el ente rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente, entre otros, para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la referida Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- 1.25 En atención a ello, mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, el MTC aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano que tiene como uno de los objetivos del lineamiento 1.4 *“La emisión de normas de obligatorio cumplimiento para los operadores de los servicios de transporte, a fin de prevenir el acoso y violencia contra los niños, niñas adolescentes y mujeres”*.
- 1.26 De otro lado, la Ley 30314, Ley para Prevenir y Sancionar el Acoso Sexual en Espacios Públicos (en adelante, Ley N° 30314), la cual tiene por objeto prevenir y sancionar el acoso sexual producido en espacios públicos que afectan los derechos de las personas, en especial, los derechos de las mujeres. La mencionada Ley establece diversas obligaciones para los sectores involucrados, dentro de las cuales establece obligaciones específicas para el MTC destinadas a la prevención y educación contra el acoso sexual callejero en espacios públicos.
- 1.27 De igual forma, la Ley N° 30364, Ley para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres y los integrantes del grupo familiar (en adelante, Ley N° 30364), establece mecanismos, medidas y políticas integrales de prevención, atención y protección de las víctimas, así como la reparación del daño causado.
- 1.28 En ese sentido, las Leyes N° 30314 y N° 30364 establecen las rutas para la atención a las víctimas de acoso sexual en sede administrativa y judicial respectivamente; no obstante, ambas rutas inician cuando la víctima presenta su denuncia ante la autoridad competente, pero no contemplan un mecanismo de atención inmediata a la víctima de acoso sexual en un medio de transporte terrestre.
- 1.29 Razón por la cual, el MTC aprueba el Protocolo de Atención ante actos de acoso sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional Regional y Provincial (Decreto Supremo N° 025-2020-MTC), surgiendo la necesidad de adecuarlo al SIT.
- 1.30 Dicha adecuación resulta necesaria para contar con un mecanismo que garantice la atención inmediata a las víctimas de acoso sexual que usan los servicios de transporte urbano, así como contribuir a mejorar las condiciones de seguridad para las/los usuarias/os del transporte regular de personas, a fin de disminuir los casos de acoso sexual que se producen en dichos medios de transporte.
- 1.31 Bajo ese contexto, en el marco de las normas antes citadas la ATU es la entidad competente para dictar medidas a nivel de Lima y el Callao que aseguren el cumplimiento de las Políticas establecidas por el MTC; así como, la emisión de los protocolos que correspondan en el marco de su competencia.
- 1.32 Por todo lo expuesto, corresponde adecuar el Protocolo de Atención ante actos de acoso sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional Regional y Provincial, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2020-MTC, a través del presente Reglamento.



## 2 FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

### **SOBRE LA PROBLEMÁTICA PRESENTADA POR ACTOS DE ACOSO SEXUAL EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO**

- 2.1 De acuerdo al documento “Conectando oportunidades económicas El papel del transporte público en la promoción del empleo de las mujeres en Lima de Daniel Martínez, Oscar A. Mitnik, Edgar Salgado, Lynn Scholl y Patricia Yañez-Pagans de Abril 2019”, las diferencias sociales y económicas entre mujeres y hombres juegan un papel importante en los viajes y su comportamiento haciendo del género uno de los determinantes demográficos más importantes de los patrones de viaje: por ejemplo las mujeres tienden a trabajar más cerca a sus hogares y a la vez son las que lo organizan, los dirigen realizando múltiples tareas y asuntos personales, lo que les obliga a realizar viajes en general, informando sentirse inseguras al usar el servicio público de transporte debido al acoso sexual y robo.
- 2.2 La Política Nacional de Transporte Urbano explica que *“La situación actual del transporte público tiene sus orígenes a principios de la década del noventa, cuando se establecieron regulaciones que permitieron la liberación del transporte urbano: libre acceso a las rutas del servicio urbano e interurbano de pasajeros, autorización a personas naturales y jurídicas a prestar el servicio en todo tipo de vehículos de dos ruedas, la flexibilización en la expedición de las licencias de conducir y la importación de vehículos usados y la posterior ausencia de participación e intervención de los organismos nacionales, entre ellos los Ministerios rectores, esto ha dado lugar a que las autoridades locales, competentes para la gestión del transporte urbano, carezcan de orientaciones y recursos para encaminar eficientemente la prestación del servicio, afectando progresivamente la capacidad de movilidad de las personas, especialmente de las mujeres”*.
- 2.3 En ese sentido, se advierte que la desigualdad y discriminación de género están presentes en todos los ámbitos, y el transporte público es uno de ellos. Cabe precisar que se ha analizado poco sobre las desventajas que enfrentan las mujeres para acceder a los medios de transporte de forma segura.
- 2.4 De la data que se tiene a la fecha se evidencia que, el acoso sexual es un problema endémico en el servicio público de transporte. Un estudio reciente reveló que un 65% de mujeres han sufrido acoso sexual en uso del servicio público de transporte en Lima y Callao en algún momento, siendo el acoso físico a través de tocamientos indebidos el más prevalente, seguido por los “piropos” o frases insinuantes<sup>3</sup>.
- 2.5 Asimismo, a nivel regional, Lima se ubica como la tercera ciudad con el sistema de transporte más peligroso para las mujeres en el mundo de acuerdo con una encuesta realizada en 2014 (Thomson Reuters Foundation, 2014)<sup>4</sup>.
- 2.6 De igual forma, el estudio realizado por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) sobre la Seguridad y Presencia de Mujeres en el Transporte Público<sup>5</sup>, respecto al acoso callejero y el acoso en el transporte público, arrojó que un 58.7% habían sido acosadas en los últimos seis meses en el transporte público o en espacios públicos. Dicho estudio señala que el 15% de las mujeres entrevistadas fue blanco de roces incómodos y

<sup>3</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, “Estudio sobre la seguridad y presencia de mujeres en el Transporte público”. 2020  
Ver: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/560781/Estudio\\_sobre\\_la\\_seguridad\\_y\\_presencia\\_de\\_mujeres\\_en\\_el\\_transporte\\_p%C3%BAblico.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/560781/Estudio_sobre_la_seguridad_y_presencia_de_mujeres_en_el_transporte_p%C3%BAblico.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.reuters.com/article/portada-latinoamerica-mujeres-idLTAKBN0117720141029>

<sup>5</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, “Estudio sobre la seguridad y presencia de mujeres en el Transporte público”. 2020, pág. 15



frotamientos en el transporte público o espacios congestionados; más del 32% de mujeres encuestadas en Lima Metropolitana y más del 31% en el Callao ha sido víctima de silbidos, miradas persistentes e incómodas, ruidos de besos o gestos vulgares en el transporte público. Por otro lado, el estudio también hace mención que 32% de mujeres que sufrieron acoso en el servicio público de transporte lo utilizaron para trasladarse al trabajo; el 28% por ir a casa; el 24% por ir a estudiar; llegando a determinar que el transporte convencional más utilizado es el microbús o combi, en los que el 42% fue víctima de acoso.

- 2.7 Sobre esto último, la Política de género y transportes, publicada por el Ministerio de Transportes del Gobierno de Chile<sup>6</sup>, señala: " *El transporte no es neutro al género. Hombres y mujeres tienen diferentes responsabilidades y roles socioeconómicos, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte. Sin embargo, no hay mucha evidencia recolectada sobre las necesidades diferenciadas de viaje por género entre hombres y mujeres* ".
- 2.8 Al respecto, entre abril y junio del 2018 a iniciativa del MTC se realizó un estudio de línea base de género y transporte para Lima y Callao, con énfasis en el tema de acoso sexual en el transporte público<sup>7</sup>, el cual arrojó como resultado que las necesidades de movilidad de las mujeres en la ciudad de Lima y Callao se construyen a partir de las características de los viajes que realizan para cumplir con sus actividades. A estas características se les conoce como patrones de viaje e incluyen, entre otros aspectos: viajes de cuidado para llevar a los hijos al colegio o al hospital, realizar las compras de hogar, entre otros.

**Tabla N° 01 Motivo De Viaje**

N°	Motivo de viaje	TOTAL	T%
1	Casa	610	30%
2	Casa familiar - Amigo	107	5%
3	Clínica - Hospital	32	2%
4	Colegio - Universidad - Instituto	414	21%
5	Compras	67	3%
6	Trabajo	639	32%
7	Empresa - Trámite	64	3%
8	Recreación - Ocio	66	3%
9	Otros	15	1%
<b>Total general</b>		<b>2014</b>	<b>100%</b>

Fuente: R2J Sistema Integrales Tecnológicos del Transporte

- 2.9 Asimismo, la encuesta de Lima como Vamos para el año 2019, determinó que los tipos de viaje más realizados, aparte de los viajes por trabajo y/o estudios, fueron para realizar compras para el hogar, realizar alguna visita y por recreación. Al observar los resultados por género, se nota que las mujeres se movilizan más en la ciudad por las compras para el hogar, recoger a menores y para asistencia médica. Los hombres se movilizan más por recreación y para realizar trámites personales.

6 Ministerio de Transportes del Gobierno de Chile (2018). Política de equidad de género en transportes. Hacia un sistema de transportes para todos y todas. Unidad de Género, Coordinación de Usuarios, Subsecretaría de Transportes; Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Primera edición; Santiago de Chile, marzo 2018.

7 Ministerio de Transportes y Comunicaciones, "Estudio sobre la seguridad y presencia de mujeres en el Transporte público". 2020



Gráfico N° 1 Sin considerar viajes por trabajos o estudios, en la última semana, ¿Usted se ha movilizó de su hogar por... Lima Metropolitana y Callao 2019?

Table with 6 columns: Activity, Lima 2019, Lima Male, Lima Female, Callao 2019, Callao Male, Callao Female. Rows include: Compras para el hogar, Realizar alguna visita, Recreación/ comer/ tomar algo/ hacer deporte, Trámites personales, Asistencia médica, Dejar o recoger a niños de su hogar, Acompañar a alguien, Otros.

Base: Total de entrevistados Fuente: Lima Como Vamos-IOP PUCP

**SOBRE EL ESTADO DE LAS ACCIONES QUE SE HAN VENIDO ADOPTANDO PARA COMBATIR LOS ACTOS DE ACOSOS SEXUAL EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE LIMA Y CALLAO**

- 2.10 Desde el mes de setiembre de 2020, la ATU fue incorporada al Transport Gender Lab del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)8, para incluir la perspectiva de género en los sistemas de transporte público. Con esta incorporación, Lima, a través de la ATU, pasa a formar parte de una red de más de 10 ciudades latinoamericanas, con la finalidad de intercambiar experiencias a fin de garantizar los derechos de las mujeres en los sistemas de transporte público.
- 2.11 Es así que, en el mes de noviembre 2020, la Dirección de Gestión Comercial (DGC) de la ATU participa en reuniones de trabajo, por invitación de Presidencia Ejecutiva con el BID, y producto de estas primeras reuniones, se brindó información sobre los documentos o normativa existente para la prevención del acoso sexual en el servicio público de transporte regular:

Table with 3 columns: DOCUMENTOS, DOCUMENTOS ACTUALES, SITUACIÓN ACTUAL. Row 1: I.PROTOCOLO CONTRA ACOSO, 1.Protocolo Línea 1 desde el 2018, 1.El protocolo de Línea 1, tiene un curso virtual de capacitación y funciona de forma articulada con la Policía Nacional.

8 https://portal.atu.gob.pe/la-atu-es-incorporada-al-transport-gender-lab-del-bid-para-garantizar-un-servicio-de-calidad-y-seguro-de-las-mujeres-en-el-transporte-publico/



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

		articulación de acciones intersectoriales e institucionales, en beneficio de la seguridad de los/las operadores/as, cobradores/as y/o usuarios/as de los servicios de transporte.
--	--	---

2.12 En tal sentido, y a raíz de la incorporación de la ATU al Transport Gender Lab, la Presidencia Ejecutiva de la ATU encarga a la DGC trabajar la adecuación del protocolo con el apoyo del BID bajo dos ejes de trabajo:

**Eje 1:** El desarrollo y ejecución de un protocolo de atención a casos de acoso sexual u otras formas de violencia contra la mujer que surjan en las estaciones y unidades del transporte público. En el mes de febrero 2021, iniciaron las mesas de trabajo, que estuvieron conformadas por un moderador de la ATU, participantes variados según las categorías de actores del sistema de transporte público de Lima y el Callao, se contó con la participación de 119 personas, entre personal de las direcciones de Operaciones, Comercial y la Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental de la ATU. También conductores, cobradores, seguridad y personal del centro de control, de la Línea 1, Metropolitano, Corredores complementarios y transporte convencional respectivamente. Y, con motivo de celebrarse el Día Internacional de la Mujer, el 8 de marzo de 2021, se realizó la primera mesa de diálogo con usuarias y usuarios de transporte público, en estas mesas se recogió aportes importantes para la reformulación de la primera propuesta de protocolo que se presentó en dichas mesas.

**Eje 2:** El diseño de un programa de prevención del acoso sexual en el transporte público, así como la puesta en marcha de una intervención piloto de prevención, esto, incluye una asesoría del Behavioural Insights Team, para aplicar las ciencias del comportamiento a la lucha contra la violencia sexual en el transporte público en Lima. Mediante la aplicación de un protocolo de investigación cualitativa, se pretende recoger información que permita diseñar una intervención para reducir los niveles de acoso sexual en el transporte público de Lima y Callao, en coordinación con la ATU.

Mediante la investigación de campo, se pretende recoger información que complementará el “Estudio sobre la seguridad y presencia de mujeres en el transporte público” (MTC,2018), que provee datos cuantitativos sobre la percepción de inseguridad en el transporte público y las tasas de victimización por acoso, y permitirá contar con información para la toma de decisiones sobre:

- Tipos de comportamiento a abordar.
- Grupos (población objetivo): víctimas potenciales-mujeres, victimarios potenciales-hombres, terceros-otros pasajeros, o terceros-operadores/conductores/orientadores/personal de seguridad/otros funcionarios.
- Barreras para el Desarrollo de la acción/intervención y potenciales motivaciones de los distintos grupos.
- Receptividad de los distintos grupos a diferentes tipos de intervenciones y diferentes formas de recibir información.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

2.13 En las mesas de trabajo se presentó una primera propuesta que se desarrolló con el BID, que contemplaba el desarrollo de dos casos para activar el protocolo en cualquiera de los servicios:

- a) El caso en vehículos o vagones: La forma en que se detona el protocolo es que al ocurrir un caso de acoso la víctima activa una alarma a través de un botón de pánico que se encuentra dentro del vehículo. Al oprimir este botón se activa una grabación que alerta a los demás usuarios que el protocolo se ha activado y al conductor para emitir la señal al Centro de Gestión y Control, en adelante CGC. Desde el CGC se recibe el reporte y se ubica al agente de seguridad u orientador que se encuentre en el punto de control más cercano. Cuando el autobús/vagón llega a este punto, el orientador o agente de seguridad busca identificar a la víctima y de ser posible al victimario. Se aísla a la víctima y se le presentan sus opciones de proceder. Si el victimario fue identificado, se podrá comenzar con una denuncia formal ante la policía nacional. Adicionalmente se acompañará a la víctima durante el proceso jurídico. Además, se tomará un reporte de control interno y se le prestará un servicio de orientación psicosocial a la víctima. De no haber sido identificado el victimario o si la víctima decide no denunciar, igualmente se realizará reporte y se prestará el acompañamiento psicosocial.
- b) El otro caso diseñado en estaciones o paradas: Es similar al proceso en vehículos, el protocolo se detona con un acto de acoso y la activación de la alarma por parte de la víctima que puede ser a través de botones de pánico, donde llegará un agente de seguridad u orientador o dirigiéndose a la víctima (y en lo posible el victimario) directamente. El agente u orientador aísla a la víctima del victimario, si este ha sido identificado, y se le presentan sus opciones de proceder. Si el victimario fue identificado y se desea presentar la denuncia formal, ésta se realizará ante la policía nacional, adicionalmente se acompañará a la víctima durante el proceso jurídico. Adicionalmente, se tomará un reporte de control interno y se le prestará un servicio de orientación psicosocial a la víctima. De no haber sido identificado el victimario o si la víctima decide no denunciar, igualmente se realizará reporte y se prestará el acompañamiento psicosocial.

2.14 Estas mesas se llevaron a cabo según el siguiente cronograma:

NOMBRE DE LA MESA	MODERA	NÚMERO DE PARTICIPANTES PROPUESTO	FECHA
Dirección de Gestión Comercial-Orientadores	ATU	Orientadores de la DGC (7)	<b>Miércoles 10 de febrero de 2020</b> <b>3 p.m. – 4: 30 pm</b>
Línea 1	ATU	Participa Lorena Trelles, Gerente de Relaciones Institucionales y Servicio al Cliente	<b>Jueves 11 de febrero de 2020</b> <b>03:00- 03:30 pm</b>



<b>Conductores Corredores- transporte regular</b>	ATU	20 participantes	<b>Martes 16 de febrero de 2020 10:00 am- 11: 00 am</b>
<b>Dirección de operaciones: Personal de CGC, Personal de Campo y Personal de Seguridad de Corredores y COSAC Oficina de atención al ciudadano</b>	ATU	Participan: CGC de corredores y COSAC: 4 Operativos COSAC y Corredores: 8 Seguridad: 6 Atención al ciudadano: 1 19 participantes	<b>Lunes 22 de febrero de 2020 03:30 pm- 04:00 pm</b>
<b>Conductores Metropolitano</b>	ATU	15 participantes	<b>Lunes 22 de febrero de 2020 4:30 p.m. - 5:30 pm</b>
<b>Línea 1 (operadores, boxers y seguridad)</b>	ATU	6 participantes	<b>Martes 2 de marzo de 2020 9:00 a.m. – 10:00 a.m.</b>
<b>Transporte Regular</b>	ATU	25 participantes	<b>Miércoles 3 de marzo de 2020 10:30 a.m. – 11:30 a.m.</b>
<b>Mesa de usuarias y usuarios</b>	ATU	50 participantes	<b>Lunes 8 de marzo de 2020 10:00 a.m. – 11:00 a.m.</b>

- 2.15 Las mesas de trabajo se realizaron con la presencia de un/a moderador/a bajo la siguiente estructura: i) el contexto del acoso sexual en Lima y el Callao, ii) los objetivos y expectativas de la sesión, iii) el paso a paso del protocolo, haciendo énfasis en el rol de los actores de la mesa específica, sus deberes y derechos y los procedimientos que deberán realizar cuando se presenten casos de acoso en sus sistemas.
- 2.16 Al finalizar la presentación, se invitó a los participantes a exponer los temas de su interés. Asimismo, se buscó conocer todas las inquietudes y dificultades que observen los invitados desde su experiencia y conocimiento de su labor, así como reflexiones sobre la vida real que limiten la operatividad práctica del protocolo.
- 2.17 Del desarrollo de las mesas de trabajo se identificó lo siguiente:
- Que la implementación de botón de pánico debe contemplar la propuesta técnica para definir su ubicación, a fin de que sean accesibles para todos: niñas, niños, adolescentes, mujeres y hombres que requieran utilizarlo. Asimismo, se debe evaluar, hacer uso de tecnologías y diseñar un aplicativo de denuncia que cuente con este botón de pánico incorporado y que esté asociado a un WhatsApp y una línea de atención.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

- b) Que el botón de pánico propuesto es una gran propuesta (para que el conductor no sea el nexo con el centro de control o la autoridad para que se active el protocolo), pero no funcionaría por las limitaciones existentes en cuanto a infraestructura, tecnología y presupuesto para su implementación y habilitación. Así como también, se debe considerar realizar una campaña educativa para su utilización con personal de ATU, conductores/as, cobradores/as y usuarias/os.
- c) Que la primera propuesta de protocolo no podría ser aplicable a los diferentes servicios que integran el Sistema Integrado de Transporte, porque se debe considerar las diferencias existentes entre cada tipo de servicio.
- d) Que la Línea 1 del Metro de Lima y el Cosac I – Metropolitano ya cuentan con protocolos vigentes y estructurados para su esquema de servicio.
- e) En el caso de Línea 1, el protocolo fue implementado el 2018, cuenta con un procedimiento que involucra la participación de todo su personal, y cuentan con el apoyo de la Policía Ferroviaria (División de la PNP asignada a todos los servicios ferroviarios). Esto permite que la atención de casos de acoso sexual sea inmediata y que las víctimas denuncien el hecho.
- f) Asimismo, Línea 1 cuenta con botones de emergencia situados en vagones y andenes de las estaciones, que permiten a las/los usuarias/os comunicarse con el conductor si están dentro del vagón, y con el Puesto Central de Operaciones que activa al personal de seguridad y PNP.
- g) Línea 1 además, cuenta con una plataforma de capacitación y un curso virtual diseñado para capacitar a todo el personal, con frecuencia anual y duración de un mes.
- h) Desde el 2018 hasta el 2019, Línea 1 ha realizado campañas anuales y tienen publicidad en estaciones y vagones que orientan a las/los usuarias/os a denunciar situaciones de acoso. Desde la declaración de la emergencia sanitaria ya no se ha realizado campañas presenciales.
- i) A la fecha no se cuenta con información que Línea 1 haya reportado a la DGC, que permita conocer la estadística de denuncias o reportes de casos de acoso sexual desde la implementación de dicho protocolo, por lo que se considera conveniente que a partir de la aprobación del nuevo protocolo se mantenga el procedimiento ya implementado y se solicite a Línea 1 y todos los servicios, a reportar a la ATU a fin de contar con un registro de estas incidencias en todo el Sistema Integrado de Transporte.
- j) En el caso de COSAC I – Metropolitano, el protocolo funciona dentro del servicio troncal, que es un sistema cerrado y permite tomar acciones inmediatas ante la ocurrencia de una situación de acoso sexual a través del personal de seguridad y orientación de la ATU. En este caso, se dan dos situaciones, en vehículo o en estaciones. En ambos casos, actúan los orientadores y el personal de seguridad que se contacta con la PNP y reportan al CGC. En el primer caso, el conductor puede solicitar ayuda en estaciones o comunicarse con el CGC, esto le permite realizar paradas.
- k) La situación cambia en el servicio alimentador, pues los buses no tienen estaciones o paradas en un sistema cerrado, circulan por las calles y comparten vía con los demás vehículos. Y según refirieron los conductores que participaron, no tienen autorización para realizar paradas, y al hacerlo, muchas veces no reciben apoyo de los usuarios que desean continuar con su ruta o resultan agredidos por los usuarios. Además de ello, la ATU no cuenta con presencia de personal en paraderos de este servicio.
- l) La sugerencia fue, considerar un procedimiento independiente para los servicios alimentadores del Cosac I – Metropolitano.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

- m) Tanto para el caso de alimentadores como de corredores complementarios, los buses tienen un panel de control en el que se puede encontrar un botón de emergencia, que permite informar al centro de control, los datos del vehículo, conductor y ubicación.
- n) En Corredores Complementarios, la situación es muy parecida a la del servicio alimentador, pues los buses comparten vía con otros vehículos, algunas rutas tienen segregación exclusiva.
- o) Cabe precisar, que los conductores observaron que el protocolo que estableció Protransporte para el COSAC I, no funciona en corredores complementarios, por la misma razón que no tiene un sistema cerrado.
- p) También precisaron que, a veces el Centro de Gestión y Control de la ATU no responde por fallas de sistema, y demoran en atenderlos, por tanto, sugieren que el conductor debe comunicarse primero con el Centro de Control de la propia empresa operadora, para que ésta se comuniquen con el CGC de la ATU.
- q) Las observaciones recogidas de operadores de transporte regular, fueron: i) ningún protocolo funcionará bien, sin una correcta articulación con las autoridades, ii) la ATU debe destinar más personal en los paraderos de Lima y Callao, iii) algunas empresas de transporte regular cuentan con centros de control, los conductores podrían comunicarse con ese centro, sin embargo, consideran que el canal de reporte o denuncia debe ser más directo para la/el usuaria/o a través de línea directa, WhatsApp y Aplicativo.
- r) En cuanto a las sugerencias recogidas de los participantes de las mesas para la mejora del proceso de denuncia y/o reporte del protocolo se identificó lo siguiente:
- ✓ Crear un protocolo que contemple las diferencias bajo las cuales se brinda el servicio según corresponda.
  - ✓ Implementar un WhatsApp o línea de atención para que los usuarios con el celular envíen fotos o videos a la ATU. Esto estimularía a otros usuarios a reportar. Serviría como medio de persuasión a los agresores porque ya sabrían que cualquier usuario lo puede exponer.
  - ✓ Contar con una red de comunicación inmediata con serenazgo y que el serenazgo coordine con la PNP más cercana. Aprovechar que a veces los serenazgos tienen efectivos policiales en sus unidades.
  - ✓ Articular con instituciones relacionadas como MIMP, PNP y Municipios distritales.
  - ✓ Destinar personal en paraderos y estaciones de todos los servicios, sobre todo alimentadores, corredores complementarios y transporte regular.
  - ✓ Capacitar a espectadores (usuarios/as) o generar mecanismos que incentiven la participación de los usuarios para apoyar a la víctima. Incluir cursos de defensa personal para usuarias/os.
  - ✓ Capacitar a operadores (conductoras/es y cobradoras/es) y usuarias/os sobre los pasos a seguir para una denuncia efectiva y los canales de atención que se encuentren a disposición.
- s) En cuanto a las campañas de difusión que deba realizar la ATU se recogió las siguientes sugerencias:
- ✓ La difusión debe estar dirigida a erradicar la normalización del acoso entre operadores y usuarios.
  - ✓ Generar pleno conocimiento del soporte legal que respalda a la víctima.
  - ✓ Generar confianza en la víctima de que el protocolo va de la mano de una efectiva atención.



- ✓ Utilizar todos los medios de comunicación existentes y que sea una campaña permanente.

- 2.18 En atención a lo desarrollado, se desprende que el Reglamento que regula la atención de casos de acoso sexual en el servicio público de transporte regular de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU nos permitirá establecer un procedimiento para brindar atención inmediata a los niños, niñas, adolescentes y mujeres usuarias del servicio público de transporte terrestre de personas, cuando se vean expuestos a supuestos actos de acoso sexual en los vehículos, estaciones, paraderos e infraestructura complementaria de dicho servicio; así como establecer mecanismos de articulación entre los operadores del servicio público de transporte regular, la Policía Nacional del Perú y el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables.
- 2.19 Finalmente, se debe indicar que para la adecuada aplicación del citado aplicativo se tiene planificado la realización de acciones de capacitación y sensibilización a los operadores de transporte, lo que comprende a los conductores, cobradores y personal de sus centros de control, así como el personal operativo, fiscalizadores y orientadores de la ATU.

### 3 ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

#### SOBRE LAS ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

- 3.1 Sin perjuicio de que la implementación del presente reglamento se realiza por mandato del Decreto Supremo N° 025-2020-MTC, como ha sido explicado precedentemente, a partir de la revisión bibliográfica nacional e internacional, se han identificado las opciones, las mismas que se presentan en la siguiente tabla:

**Tabla 10.** Propuesta y evaluación de la medida

Problema Público	Medidas Regulatorias y no Regulatorias en Análisis
Falta de atención de los Actos de Acoso Sexual en los servicios público de transporte regular	A1: No regular y permitir el incremento de actos de Acoso Sexual A2: Informar sobre canales de comunicación para la víctima. A3: Minimización de factores de riesgo a bordo del vehículo. A4: Fortalecimiento de las acciones que deben cumplir los operadores y personal de la ATU ante situaciones de acoso mediante la implementación de reglamento.

**Fuente:** Elaboración propia

- 3.2 Frente a la problemática descrita, una primera alternativa que tiene la autoridad es optar por la no regulación, es decir, no aprobar ninguna medida para la atención de los casos de acoso sexual en el servicio de transporte. Sin embargo, esta opción no resulta constitucional ni legalmente viable, puesto que, atenta contra la dignidad y los derechos fundamentales de las personas como la salud, la integridad, la libertad sexual, el libre desarrollo de la personalidad, entre otros, respecto de los cuales el Estado tiene un deber de protección; e implica el incumplimiento de lo previsto en el Protocolo de Atención ante actos de acoso sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional Regional y Provincial aprobado por el MTC y las diversas disposiciones y compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano en contra del acoso sexual.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

- 3.3 Además de ello, cabe indicar que la falta de una respuesta efectiva por parte de las autoridades ante la comisión de los actos de acoso sexual, genera entre las personas una sensación de impunidad e inseguridad en el servicio de transporte público terrestre, con lo cual se desincentiva su uso y, consecuentemente, se afecta su eficacia y eficiencia.
- 3.4 Por tanto, la no regulación no se presenta como una opción idónea, teniendo la autoridad el deber de adoptar las medidas necesarias para la prevención y atención oportuna de los actos de acoso sexual que se cometan en el servicio de transporte.
- 3.5 Las otras alternativas para la atención de la problemática de la comisión de actos de acoso sexual, son las de brindar información sobre canales de comunicación para la víctima, así como implementación de medidas para la minimización de factores de riesgo a bordo del vehículo.
- 3.6 Al respecto, cabe indicar que, si bien estas medidas son menos costosas y a su vez son importantes para atender y prevenir los casos de acoso sexual, las mismas son insuficientes, puesto que no brindan atención efectiva a la víctima en el momento que ocurren los hechos. Sobre el particular, es importante señalar que cuando se presentan estos actos de acoso sexual, lo más importante es atender a la víctima; ello a fin de brindarle el respaldo y la seguridad necesaria, cuidando que no continúen los actos en su contra y no se afecte su salud e integridad.
- 3.7 Por lo expuesto, se concluye que la aprobación del presente reglamento es la alternativa que resulta efectiva para atender la problemática de los Actos de Acoso Sexual, al interés público perseguido, siendo que la misma, además de comprender a las medidas antes indicadas, establece disposiciones específicas para la atención de la víctima, garantizando su seguridad, salud y e integridad. Es así que se cumple con los requisitos de proporcionalidad y que sean las menos gravosas, orientadas a la mitigación de la problemática identificada respecto a las situaciones de acoso en los servicios de transporte regular de personas.

### **SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA OPCIÓN REGULATORIA**

- 3.8 Teniendo como marco lo dispuesto que el Decreto Supremo N° 025-2020-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito nacional y regional y provincial, el mismo que tiene como finalidad establecer los procedimientos a seguir por los/as operadores/as de las empresas de transporte terrestre y las instituciones involucradas en la atención frente a casos de acoso sexual que se presenten en los servicios de transporte regular e personas en todos los ámbitos, para una intervención rápida, oportuna y eficaz.
- 3.9 Al respecto es preciso manifestar, que si bien el Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional Regional y Provincial, aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones específica, en relación al transporte terrestre de ámbito regional o provincial, que ante un acto de acoso el conductor debe detener el vehículo donde – entre otros- encuentre personal de la ATU. Dicho procedimiento fue evaluado en las mesas de trabajo realizadas en coordinación con el apoyo del BID, la cual tuvo dos ejes de trabajo:

Eje 1: El desarrollo y ejecución de un protocolo de atención a casos de acoso sexual u otras formas de violencia contra la mujer que surjan en las estaciones y unidades del transporte público. En el mes de febrero 2021, iniciaron las mesas de trabajo, que estuvieron conformadas por un moderador de la ATU, participantes variados según las categorías de actores del sistema de transporte público de Lima y el Callao, se contó con



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

la participación de 119 personas, entre personal de las direcciones de Operaciones, Comercial y la Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental de la ATU. También conductores, cobradores, seguridad y personal del centro de control, de la Línea 1, Metropolitano, Corredores complementarios y transporte convencional respectivamente. Y, con motivo de celebrarse el Día Internacional de la Mujer, el 8 de marzo de 2021, se realizó la primera mesa de diálogo con usuarias y usuarios de transporte público, en estas mesas se recogió aportes importantes para la reformulación de la primera propuesta de protocolo que se presentó en dichas mesas, actualmente el protocolo se encuentra aún en proceso de revisión y pendiente de aprobación y posterior implementación.

Eje 2: El diseño de un programa de prevención del acoso sexual en el transporte público, así como la puesta en marcha de una intervención piloto de prevención, esto, incluye una asesoría del Behavioural Insights Team, para aplicar las ciencias del comportamiento a la lucha contra la violencia sexual en el servicio público de transporte en Lima. Mediante la aplicación de un protocolo de investigación cualitativa, se pretende recoger información que permita diseñar una intervención para reducir los niveles de acoso sexual en el servicio público de transporte de Lima y Callao, en coordinación con la ATU.

- 3.10 Del resultado de las mesas de trabajo se obtuvo que la primera propuesta adecuada conforme lo establecido en el Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional Regional y Provincial” aprobado por el MTC, es necesario adecuar las acciones que se llevarán a cabo de acuerdo a las particularidades que poseen los servicios que integran el Sistema Integrado de Transporte, porque se debe considerar las diferencias existentes entre cada tipo de servicio.
- 3.11 Razón por la cual, se ha determinado los lineamientos para cada tipo de servicio de transporte regular, a fin de que el procedimiento este adecuado a las necesidades de los usuarios de conformidad a cada tipo de servicio de transporte, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.9 del Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional Regional y Provincial aprobado por el MTC, mediante el Decreto Supremo N° 025-2021-MTC, el cual dispone que en el caso de Lima y Callao la ATU es la entidad competente de adecuar el protocolo en los servicios de sus competencia, por lo que se encarga de la aplicación del protocolo en atención a las condiciones de operación de los servicios que brinda, en ese sentido, mediante el presente proyecto se ha procedido a realizar las adecuaciones necesarias a los servicios de transporte regular que integran el SIT
- 3.12 En ese sentido, considerando que uno de los puntos centrales de la presente propuesta normativo radica en el uso de infraestructura tecnológica a efectos de atender eficazmente las situaciones las denuncias de acoso sexual en los servicios de transporte regular se ha considerado lo expuesto en el artículo 27 del Reglamento de la Ley 30900, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, mediante el cual se define el Centro de Gestión y Monitoreo del SIT como la infraestructura constituida por un conjunto de medios tecnológicos, instalaciones y equipos, que permiten en tiempo real, la recepción , procesamiento, trazabilidad y seguimiento de todas las actividades y operaciones del SIT.
- 3.13 En concordancia con lo expuesto, en el presente proyecto se utilizará el término Centro de Gestión y Monitoreo del SIT, para identificar la infraestructura tecnológica que permitirá llevar a cabo el procedimiento de atención de manera inmediata ante las situaciones de acoso en los servicios de transporte, considerando que en él recaen todas las actividades y operaciones del SIT.



- 3.14 No obstante lo expuesto, en las situaciones que se adviertan en la prestación del servicio que brindan los Corredores Complementarios, se debe considerar que el numeral 6.3 del Manual de Operaciones de los Corredores Complementarios del SIT, aprobado por Acuerdo de Directorio N° 024-2014, establece que cada corredor complementario debe contar con un Centro de control, y, por lo tanto, a efectos de guardar concordancia con la normativa y obligaciones vigentes establecidas se ha considerado el término “Centro de Control de Junta de Operadores” como el Centro de Control de cada junta de operadores por corredor complementario que realiza la gestión, control y supervisión de la flota, contra el cumplimiento de la programación detallada y monitorea las incidencias en su respectivo corredor, manteniendo informado al CGMS.
- 3.15 En ese sentido, se ha identificado los siguientes procedimientos:
- Atención de casos de Acoso sexual en los servicios de transporte ferroviario:
    - En caso el hecho se suscite al interior del tren
    - Cuando el hecho se suscite en las estaciones
  - Atención de casos de Acoso sexual en el COSAC I – Servicio Troncal
    - En caso el hecho se suscite al interior del bus
    - En caso el hecho se suscite en los terminales y/o estaciones
  - Atención de casos de Acoso sexual en el COSAC I - Servicios Alimentadores
  - Atención de casos de Acoso sexual en los Corredores Complementarios
  - Atención de casos de Acoso sexual en la prestación del servicio de transporte regular de operadores autorizados y basado en buses.

### **SOBRE EL IMPACTO EN LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA Y CALLAO RESPECTO DE LA OPCIÓN REGULATORIA**

- 3.16 En principio, resulta oportuno señalar que a través del Informe N° D-000465-2021-ATU/DO-SSTF, de fecha 15 de octubre de 2021, la SSTF considerando el marco de sus competencias y funciones antes expuestas, emitió pronunciamiento<sup>10</sup> sobre la propuesta de “Reglamento que contiene el Protocolo para la atención de casos de acoso sexual en el Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao” (en adelante, Reglamento).
- 3.17 Sin embargo, a fin de evaluar una posible afectación al Contrato de Concesión de la Línea 1 del Metro de Lima, por la emisión del proyecto de Reglamento, bajo el marco de nuestras competencias, resulta oportuno informar lo siguiente:
- Es importante resaltar que la operación y mantenimiento de la Línea 1 del Metro de Lima se dio a través de una Concesión, mediante una Asociación Público Privada bajo modalidad cofinanciada. Cabe señalar que, el Contrato de Concesión fue suscrito entre el MTC, en representación del Estado Peruano, y la empresa concesionaria GYM Ferrovías S.A., hoy denominada Tren Urbano de Lima S.A. (Concesionario). Actualmente, el rol de Concedente está a cargo del MTC.
  - La Cláusula 2.4 y 2.7 del Contrato de Concesión, establece que el Concesionario de manera integrada y en régimen de exclusividad, debe prestar los servicios y mantener la infraestructura del sistema; así como,

también brindar el servicio de transporte ferroviario (que comprende todo lo necesario para el movimiento de pasajeros y las operaciones relacionadas al Material Rodante); así como, realizar la Explotación<sup>11</sup>, conforme a las condiciones establecidas en el Contrato.

- Asimismo, la Cláusula 2.12 del Contrato de Concesión, señala que el Concesionario está obligado a cumplir los Niveles de Servicio establecido en el Anexo 7 del Contrato. Además, precisa que la obligación principal del Concesionario es la prestación del Servicio de transporte de manera segura, puntual y confiable a los pasajeros y Usuarios del Sistema Eléctrico de Transporte Público de Pasajeros de Lima y Callao.
- Ahora bien, respecto de la posible afectación del Reglamento al Concesionario de la Línea 1 del Metro de Lima, es importante mencionar que en el numeral 1.1.3 del Anexo 7 del Contrato en mención, en lo referente a la Prestación del Servicio, a la letra señala lo siguiente:

*“1.1.3 El CONCESIONARIO deberá cumplir todas las disposiciones relacionadas con la prestación del servicio que se establecen en los reglamentos y Leyes Aplicables. En caso que una disposición contenida en los reglamentos o Leyes y Disposiciones Aplicables tenga una obligación referida a seguridad más exigente que alguna de las previstas a continuación, prevalecerá lo establecido en los reglamentos o Leyes Aplicables.”*

- Es decir, el Concesionario tiene la obligación de realizar la Prestación del Servicio a favor de todos los Usuarios de acuerdo a lo dispuesto en el Contrato de Concesión y acorde con lo establecido en nuestra normativa nacional. Nótese que el Contrato define a la Leyes y Disposiciones Aplicables como el “(...) conjunto de disposiciones legales peruanas de carácter general que regulan el Contrato y sus efectos. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones, que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente.”
- Respecto a la propuesta del Reglamento, en principio debemos indicar que en el marco de lo dispuesto en los artículos 1 y 2 de la Constitución Política del Perú; el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; así como, lo dispuesto en el lineamiento 1.4 de la Política Nacional de Transporte Urbano, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2019-MTC; el MTC como ente rector del sector transportes aprobó el “Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional, Regional y Provincial”, mediante el Decreto Supremo N° 025-2020-MTC.
- Se debe tener en cuenta que el Protocolo en mención, tiene como objetivo general, entre otros aspectos, establecer las acciones para una atención inmediata a las personas víctimas de acoso sexual en los vehículos de transporte. Para el caso de Lima Metropolitana y el Callao, el numeral 6.9 del Protocolo establece que la ATU se encarga de la aplicación dispuesta por el MTC, en atención a las condiciones de operación de los servicios; por lo que, debe adecuar el protocolo al SIT, del cual forma parte la Línea 1 del Metro de Lima.
- En ese sentido, debemos indicar que la propuesta de Reglamento, se ajusta a la establecido en el Decreto Supremo N° 025-2020-MTC; así como, a la



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad de  
Transporte Urbano  
para Lima y Callao

Política Nacional de Transporte Urbano; por lo que, no transgrede lo establecido en el Contrato de Concesión de la Línea 1 del Metro de Lima; y, por ello, no genera mayores obligaciones contractuales.

- Dado que, conforme se indicó el propio contrato ya establece que el Concesionario debe cumplir todas las disposiciones relacionadas con la prestación del servicio que se establecen en nuestra normativa nacional. Asimismo, precisa que en caso que una disposición contenida en los reglamentos o Leyes tenga una obligación más exigente referida a la seguridad que de algunas de las previstas en el contrato – como es el caso de la propuesta de Reglamento - prevalecerá lo establecido en la norma nacional.

### **ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

- 3.18 Con relación a las acciones desplegadas por el MIMP a través de los CEM y la PNP para la implementación del presente Reglamento, estas no implican un gasto adicional al ya previsto por dichas instituciones y que se encuentran destinados a la protección, recuperación y acceso a la justicia de las mujeres afectadas por hechos de violencia en su contra. De igual manera, o implican un gasto adicional al ya previsto por la ATU en el ejercicio de sus funciones de gestionar, regular y fiscalizar el servicio público de transporte de Lima y Callao.
- 3.19 Por otro lado, el costo de la medida proyectada para los agentes económicos obligados a cumplirla comprende los costos de capacitación del personal y el tiempo que estos dediquen a dichas capacitaciones, las actualmente se han reducido significativamente al poder ser realizadas de manera virtual e inclusive a través de equipos móviles de amplia difusión entre la población, hecho que inclusive ya realizan parte de los operadores del servicio público de transporte terrestre como ha sido desarrollado en el presente documento.
- 3.20 Frente a ello, el presente Reglamento va a beneficiar en forma directa a todos los usuarios, especialmente usuarios vulnerables como las mujeres, niños y niñas del servicio público de transporte urbano, al establecerse un mecanismo preventivo de seguridad, dirigido a defender sus derechos y a disuadir a los posibles agresores a realizar actos de Acoso Sexual.
- 3.21 Asimismo, existe un beneficio social e impacto positivo que causará la formación y sensibilización de los/as actores/as involucrados que comprenda el desarrollo de habilidades blandas (empatía, respeto).
- 3.22 De lo expuesto, se desprende que el impacto de la propuesta normativa supera los costos de su implementación, en los cuales actualmente incurren parte de los operadores como ha sido desarrollado en el presente documento, por lo que resulta idónea, adecuada y proporcional para reducir el problema del acoso sexual en los servicios de transporte urbano de Lima y Callao.

### **4 ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

El presente Reglamento no disponiendo la modificación ni derogación de otra norma legal vigente.