CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
RU: 2098115
23 OCTUBRE 2025 03:35 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS DROGAS
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026

Señor presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas y Comisión de Transportes y Comunicaciones de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 12723/2025-CR**, presentado por el congresista José Enrique Jerí Oré, por el que propone la "*Ley que adopta medidas extraordinarias y transitorias contra la extorsión y el sicariato en las empresas de transporte público*".

El presente dictamen fue aprobado por **MAYORÍA** de los parlamentarios presentes, en la Segunda Sesión Conjunta, Tercera Extraordinaria de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas y de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada el 22 de octubre de 2025, de manera semipresencial en la sala Carlos Torres y Torres Lara del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y a través de la plataforma Microsoft Teams, con el voto a favor de los congresistas presentes **Karol Ivett, Paredes Fonseca** (Avanza País - Partido de Integración Social); **Héctor José, Ventura Ángel** (Fuerza Popular); **Patricia Rosa, Chirinos Venegas** (Renovación Popular); **Yorel Kira, Alcarraz Agüero** (Podemos Perú); **Alfredo, Azurin Loayza** (Somos Perú); **Roberto Enrique, Chiabra León** (Alianza Para el Progreso); **José Ernesto, Cueto Aservi** (Honor y Democracia); **Alex Randu, Flores Ramírez** (Bancada Socialista); **Elva Edhit, Julón Irigoín** (Alianza Para el Progreso); **Luis Roberto, Kamiche Morante** (Alianza Para el Progreso); **Segundo Toribio, Montalvo Cubas** (Perú Libre); **Jorge Carlos, Montoya Manrique** (Honor y Democracia); **Alejandro, Muñante Barrios** (Renovación Popular); **Hilda Marleny, Portero López** (Acción Popular); **Fernando Miguel, Rospigliosi Capurro** (Fuerza Popular); **Héctor, Valer Pinto** (Somos Perú); **José Daniel, Williams Zapata** (Avanza País -

Partido de Integración Social) **y con el voto en abstención de la congresista Margot, Palacios Huamán** (Juntos por el Perú – No Agrupado); **con dispensa de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos.**

Con la licencia de los congresistas **Silvia María, Monteza Facho** (Acción Popular) y **Ernesto, Bustamante Donayre** (Fuerza Popular).

<u>Votación de la Comisión de Transportes y Comunicaciones</u>

El presente dictamen fue aprobado por **UNANIMIDAD,** con el voto a favor de los congresistas presentes **Juan Carlos, Mori Celis** (Acción Popular); **Lady Mercedes, Camones Soriano** (Alianza Para el Progreso); **Karol Ivett, Paredes Fonseca** (Avanza País - Partido de Integración Social); **Segundo Héctor, Acuña Peralta** (Honor y Democracia); **María Antonieta Agüero Gutiérrez** (Perú Libre); **Patricia Rosa, Chirinos Venegas** (Renovación Popular); **Isabel, Cortez Aguirre** (Podemos Perú); **Jhaec Darwin, Espinoza Vargas** (Podemos Perú); **Jorge Luis, Flores Ancachi** (Alianza Para el Progreso); **Mery Eliana, Infantes Castañeda** (Fuerza Popular); **Auristela Ana, Obando Morgan** (Fuerza Popular); **Alfredo, Pariona Sinche** (Bancada Socialista); **José Bernardo, Pazo Nunura** (Somos Perú); **Hilda Marleny, Portero López** (Acción Popular); **María Elizabeth, Taipe Coronado** (Perú Libre); **Rosio, Torres Salinas** (Alianza Para el Progreso); **Héctor, Valer Pinto** (Somos Perú**); Norma Martina, Darrow Lumbreras** (Renovación Popular**); Oscar, Zea Choquechambi** (Somos Perú) y **Cruz María, Zeta Chunga** (Fuerza Popular); **con dispensa de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos.**

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1. Problema que se pretende resolver con la propuesta legislativa

El proyecto de ley busca resolver el problema del incremento de la extorsión y del sicariato en el transporte público, los cuales han convertido a este sector en uno de los principales escenarios del crimen organizado en el Perú. Empresas, conductores y cobradores son víctimas de amenazas, cobros ilegales y ataques violentos que afectan su seguridad.

La exposición de motivos señala que, lo que comenzó como simples "cobros de cupo" hoy constituye un sistema criminal de control económico y territorial. Añade que, frente a esta situación, las respuestas del Estado han sido reactivas sin una estrategia integral ni herramientas legales efectivas para desmantelar las redes financieras del delito. En este sentido, la propuesta legislativa plantea un marco temporal y extraordinario de acción conjunta entre instituciones, orientado a prevenir, enfrentar y reparar los efectos de la criminalidad en el transporte público, fortaleciendo la seguridad de este importante sector económico.

1.2. Antecedentes procedimentales

El **Proyecto de Ley 12723/2025-CR** fue presentado ante el Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 9 de octubre de 2025. Fue decretado e ingresado a la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas como primera comisión dictaminadora, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como segunda comisión, el 13 de octubre de 2025, para su estudio y dictamen. Ambas comisiones elaboran este dictamen conjunto.

Cabe precisar que la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas y la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de comisiones ordinarias encargada de estudiar y dictaminar las iniciativas legislativas relacionadas con el ámbito del Orden Interno, son competentes para emitir el presente dictamen, de conformidad con los artículos 34 y 35 del Reglamento del Congreso de la República.

Asimismo, es menester señalar que, tratándose de una ley de naturaleza ordinaria, se encuentra dentro de los alcances del literal a) del artículo 72 del Reglamento del Congreso. Por consiguiente, su aprobación en el Pleno del Congreso requiere de doble votación, de conformidad con el literal e) del artículo 73 de la mencionada norma reglamentaria.

1.3. Antecedentes parlamentarios

En lo que va del periodo parlamentario 2021-2026, no existe otra iniciativa legislativa de similar naturaleza.

1.4. Opiniones solicitadas

Para la elaboración del presente dictamen, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 96 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con los artículos 22, literal b), 69 y 87 del Reglamento del Congreso de la República, se solicitaron las opiniones técnicas a las siguientes entidades:

ENTIDAD	DOCUMENTO	FECHA
Presidencia del Consejo de Ministros	Oficio № 0451-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Ministerio de Economía y Finanzas	Oficio № 0452-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Ministerio de Defensa	Oficio № 0453-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Ministerio del Interno	Oficio № 0454-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Fiscal de la Nación	Oficio № 0455-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Poder Judicial	Oficio № 0456-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio № 0457-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025

Ministerio de Salud	Oficio № 0462-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	Oficio № 0463-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	Oficio № 0464-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Superintendente de Banca, Seguros y AFP	Oficio № 0465-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025
Unidad de Inteligencia Financiera del Perú	Oficio № 0466-2025-2026/CDNOIDALCD-CR	16.10.2025

Fuente y elaboración: Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas y Comisión de Transportes y Comunicaciones 2025-2026

Cabe mencionar que la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado opiniones institucionales a las mismas entidades públicas, incluyendo al Ministerio de Salud, en la misma fecha.

1.5. Opiniones recibidas

A la fecha de elaboración del presente dictamen, se han recibido las opiniones técnicas siguientes, las mismas que se detallan en el cuadro que se muestra a continuación:

ENTIDAD	DOCUMENTO	FECHA
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU	Oficio № D-001710-2025-ATU/GG	17.10.2025

Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio № 2498-2025-MTC/04	20.10.2025
Superintendencia de Banca y Seguros y AFP	Oficio № 57207-2025-SBS	20.10.2025

Fuente y elaboración: Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas y Comisión de Transportes y Comunicaciones 2025-2026

Los oficios de respuesta han sido recibidos por ambas comisiones dictaminadoras.

1.6. Sesión Extraordinaria y Conjunta de la Comisión de Defensa Nacional con la Comisión de Transportes y Comunicaciones

El 20 de octubre de 2025 se realizó la Segunda Sesión Extraordinaria y Primera Sesión Conjunta de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, junto con la Comisión de Transportes y Comunicaciones, con el propósito de recoger la opinión institucional del Ministro del Interior, el Ministro de Justicia y Derechos Humanos, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el Viceministro de Hacienda del Ministerio de Economía y Finanzas, el Fiscal Superior Coordinador Nacional de las Fiscalías Especializadas contra la Criminalidad Organizada, y el Superintendente de Banca, Seguros y AFP.

Durante el desarrollo de la sesión, los funcionarios participantes expresaron su respaldo a la iniciativa legislativa y formularon diversas propuestas de mejora a la fórmula legal, orientadas a fortalecer su viabilidad técnica, presupuestal e institucional.

1.7. Opiniones ciudadanas

De la revisión del expediente digital en el portal institucional del Congreso de la República, se verifica que, a la fecha de elaboración del presente documento, el proyecto de ley bajo análisis no ha recibido ninguna opinión ciudadana.

1.8. Síntesis de las opiniones recibidas

- La **Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU**, mediante el Oficio № D-001710-2025-ATU/GG, de fecha 17 de octubre de 2025, señala que su opinión institucional lo remitió al Ministerio de Transporte y Comunicaciones para que dicho sector lo canalice.

- El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, a través del Oficio № 2498-2025-MTC/04, de fecha 20 de octubre de 2025, remitió el Informe № 1403-2025-MTC/18.01 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, recogiendo las opiniones de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU y de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, concluyendo lo siguiente:

  4.1.1 A efectos de determinar y precisar las entidades competentes, se considera pertinente que en el objeto del proyecto de Ley se precise si su ámbito de aplicación es solo en Lima Metropolitana y el Callo, o todo el país.

  4.1.2 En cuanto a la medida de seguridad operativa y certificación de rutas seguras, señalada en el literal b) del artículo 2, se debe precisar si su ámbito de aplicación es para Lima Metropolitana y el Callao, o todo el país. En caso de ser este último, se debe precisar que dicha medida corresponde ser aplicada por las autoridades competentes encargadas de la gestión y autorización de los servicios de transporte, dotándoles de facultades para la adquisición célere de medios tecnológicos para la acreditación de rutas seguras.

  4.1.3 Sobre la elaboración de planes de rutas provisionales para la continuidad del servicio, como medida de respuesta y atención inmediata, propuesta en el literal d) del artículo 3, debe esclarecerse que es un tema o asunto de competencia de las autoridades que otorgan las autorizaciones del servicio, considerando que el periodo es en tanto dure el bloqueo o la zona de riesgo delictivo.

4.1.4 Respecto del eje de rehabilitación y recuperación se propone Créditos, compensaciones y reparación de flotas "Ruta Segura Restablecida", no obstante, no se ha evaluado de donde salen los fondos o como se administraría, e igual que el caso del fondo es declarativo. Asimismo, respecto a la reparación de la infraestructura es competencia de las autoridades a cargo de la gestión de la infraestructura vial, conforme al marco regulatorio vigente.

4.1.5 Se sugiere precisar los alcances y responsabilidades de las instituciones que estarían encargadas de implementar las medidas extraordinarias y transitorias, en particular aquellas denominadas "prevención" y "preparación".

4.1.6 Incluir en el Proyecto de Ley definiciones claras de "rutas seguras" y "zonas de riesgo delictivo", así como los parámetros técnicos que permitan su delimitación objetiva.

4.1.7 Se recomienda elevar al articulado del Proyecto de Ley las disposiciones contenidas en la Segunda y Tercera Disposición Complementaria Final, relativas a la pérdida de dominio de bienes vinculados a actos extorsivos y a la creación del Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato (GIES), debido a la relevancia de ambas medidas.

- La **Superintendencia de Banca, Seguros y AFP**, mediante el Oficio № 57207-2025-SBS, de fecha 20 de octubre de 2025, remitió el Informe Conjunto № 00157-2025-SBS formulando las siguientes propuestas de mejora:

En el artículo 2, literal a):

"Verificar que las empresas supervisadas realicen el monitoreo de la recepción de pagos en efectivo por conceptos de "cupos", "vacuna", "colaboración", "aporte", "paradero", "seguridad" o cualquier eufemismo usada para ocultar el carácter extorsivo de la transacción o aparentar una relación comercial o gremial legítima, a fin de detectar movimientos extorsivos hacia cuentas bancarias, transferencias interbancarias, remesas, giros nacionales e internacionales o cualquier medio de transferencia de recursos vinculados a denuncias por extorsión, en el marco de las normas de prevención del lavado de activos y financiamiento del terrorismo vigentes. También se consideran indicadores de transacciones trazables y alertas emitidas por la Unidad de Inteligencia Financiera por transacciones hacia cuentas bancarias o billeteras digitales de personas naturales que realicen operaciones inusuales o sospechosas. Para este fin, la PNP

debe proporcionar a la UIF-Perú acceso en línea a su base de datos sobre personas denunciadas por extorsión y sicariato"

Tercer párrafo de la Segunda Disposición Complementaria Final

La Unidad de Inteligencia Financiera (UIF – Perú) remitirá al Ministerio Público, a través de un Reporte UIF, información que sustente la existencia de operaciones sospechosas, a efectos que el Fiscal competente solicite la medida cautelar correspondiente ante el órgano jurisdiccional especializado en pérdida dominio

2. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley consta de cuatro artículos y tres disposiciones complementarias finales, mediante los cuales se propone la creación de un marco temporal y extraordinario de acción estatal para enfrentar la extorsión y el sicariato en el transporte público, fortaleciendo la coordinación entre el Ministerio del Interior, la Policía Nacional, el Ministerio Público, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los gobiernos locales.

Su finalidad es prevenir y sancionar las actividades delictivas que afectan a transportistas y usuarios, mediante operativos conjuntos, control financiero, registro obligatorio de asociaciones de transporte y canales seguros de denuncia. Asimismo, establece medidas de protección y asistencia integral para las víctimas, incluyendo apoyo legal, psicológico y económico, así como el fortalecimiento de las sanciones contra quienes integren o financien redes criminales. Con ello, se busca restablecer la seguridad, el orden y la confianza en un sector esencial para millones de ciudadanos. La propuesta se puede consultar en el link adjunto[1].

3. MARCO NORMATIVO

1 chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzM0Nzgz/pdf

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Decreto Legislativo 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú.
- Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Decreto Legislativo 1373, Decreto Legislativo sobre extinción de dominio.
- Decreto Legislativo 1182, Decreto Legislativo que regula el uso de los datos derivados de las telecomunicaciones para la identificación, localización y geolocalización de equipos de comunicación, en la lucha contra la delincuencia y el crimen organizado.
- Decreto Legislativo 1316, Decreto Legislativo que modifica la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana y regula la cooperación de los PNP con las Municipalidades para fortalecer el Sistema de Seguridad Ciudadana.
- Decreto Legislativo 052, Ley Orgánica del Ministerio Público.
- Decreto Legislativo 1440, Ley del Sistema Nacional de Presupuesto Público.
- Ley 27693, Ley que crea la Unidad de Inteligencia Financiera - Perú.

4. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

4.7. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú prescribe que, *la defensa de la persona humana y el respeto de su **dignidad** son el fin supremo de la sociedad y del Estado*. Este precepto normativo no solo se constituye como el principio fundamental que sostiene todo nuestro ordenamiento jurídico, sino también se convierte en la base sobre la cual deben emitirse las demás normas y políticas públicas. En otras palabras, nos recuerda que toda acción estatal tiene como punto de partida a la persona.

Al respecto, en los fundamentos 5 y 6 de la sentencia recaída en el Expediente 2273-2005-PHC/TC, el Tribunal Constitucional ha señalado lo siguiente*:*

5. *Conforme a la Constitución Política del Perú, la dignidad del ser humano no sólo representa el valor supremo que justifica la existencia del Estado y de los objetivos que este cumple, sino que se constituye como el fundamento esencial de todos los derechos que, con la calidad de fundamentales, habilita el ordenamiento (…).*
6. *Existe, pues, en la dignidad, un indiscutible rol de principio motor sin el cual el Estado adolecería de legitimidad, y los derechos de un adecuado soporte direccional. Es esta misma lógica la que, por otra parte, se desprende de los instrumentos internacionales relativos a Derechos Humanos, que hacen del principio la fuente directa de la que dimanan todos y cada uno de los derechos del ser humano (…).*

De esta manera, el máximo intérprete de la Constitución ha señalado que la dignidad fundamenta el contenido de cada derecho fundamental, impone al Estado diversas obligaciones, tanto de protección como de promoción, es decir, el Estado y la sociedad se encuentran al servicio de la persona. Por ello, cuando la criminalidad, la violencia o la extorsión vulneran la tranquilidad y la vida cotidiana de las personas, el Estado tiene no solo la facultad, sino la obligación constitucional de actuar con firmeza y eficacia para resguardar este valor supremo.

Uno de los primeros derechos que se desprende de la dignidad de la persona, es la contenida en el numeral 1 del artículo 2 de la Carta Magna que reconoce el derecho ***a la vida, a la integridad física y el bienestar***, el cual no se limita a la mera existencia biológica, implica también el deber del Estado de garantizar entornos seguros, libres de violencia y de amenazas que atenten contra el bienestar de las personas y de la sociedad en su conjunto. Así, la protección de la vida y del bienestar se convierte en un compromiso permanente que orienta toda acción pública hacia la defensa del ser humano como centro y fin del orden constitucional.

Cuando la violencia o el miedo se apoderan de los espacios públicos, este derecho fundamental se ve gravemente comprometido. La integridad física y emocional de quienes trabajan y transitan por las calles se vulnera, y con ello, se deteriora también la posibilidad de vivir con tranquilidad.

Por otro lado, el inciso 15 del artículo 2 de la Carta Suprema reconoce también el derecho de toda persona a la ***libertad de trabajo***, el cual comprende la facultad de elegir libremente una ocupación u oficio, así como de ejercerlo en condiciones seguras y dignas. Este derecho fundamental reafirma que el trabajo no es solo una fuente de sustento, sino también un medio esencial para la realización personal y la contribución al bienestar colectivo. Por ello, el Estado tiene la obligación de garantizar que ninguna persona sea privada de su derecho a trabajar ni sometida a presiones, amenazas o condiciones que vulneren su libertad o seguridad en el desempeño laboral.

Cuando la violencia o el miedo interfieren en el ejercicio del trabajo, se quebranta este derecho. Las personas dejan de laborar con tranquilidad, los pequeños empresarios pierden su fuente de ingresos y ven afectados su estabilidad económica. En tales circunstancias, el trabajo deja de ser un espacio de desarrollo y se convierte en un ámbito de riesgo. Por lo tanto, el Estado tiene la obligación de adoptar medidas efectivas para garantizar un entorno laboral libre de coerción y peligro, donde cada ciudadano pueda ejercer su oficio con seguridad.

Asimismo, el inciso 24 del artículo 2 de la Norma Constitucional reconoce el derecho fundamental de toda persona a la ***libertad y a la seguridad personal***. Este principio no solo garantiza la protección frente a detenciones arbitrarias o restricciones indebidas, sino que también asegura el derecho de cada ciudadano a vivir libre de amenazas, agresiones o actos que pongan en riesgo su integridad física y moral. En ese sentido, el literal h) refuerza esta garantía al establecer que ***nadie debe ser víctima de violencia física ni moral***, destacando el compromiso del Estado con la protección efectiva de la dignidad humana.

Así, la norma constitucional sienta las bases para toda acción legislativa o política pública orientada a garantizar entornos seguros y libres de violencia. Su finalidad es proteger a la persona como fin supremo de la sociedad y del Estado.

En esa línea, el artículo 44 de la Constitución Política expresa que **la razón de ser del Estado es servir a la persona y a la sociedad, garantizando la plena vigencia de los derechos humanos y la protección de la población frente a toda amenaza que ponga en riesgo su seguridad**. Este mandato no es una simple declaración de principios, sino una guía que orienta la acción pública hacia la construcción de un país más seguro.

Al señalar que es deber primordial del Estado proteger a la población, la Constitución enfatiza la responsabilidad de las instituciones públicas de actuar de manera oportuna y eficaz ante cualquier situación que afecte la seguridad o la integridad de las personas. Esta protección no solo se traduce en medidas reactivas, sino también en políticas preventivas que refuercen la convivencia pacífica y promuevan entornos donde los ciudadanos puedan desarrollarse con tranquilidad y seguridad.

Asimismo, el artículo 44 vincula la seguridad con el bienestar general y el desarrollo integral del país, pues la seguridad no se concibe únicamente como una cuestión de orden público, sino como un componente esencial del desarrollo humano y social. Garantizar la seguridad, por tanto, implica también garantizar el ejercicio efectivo de los derechos, el acceso a oportunidades y la construcción de una sociedad basada en el respeto y la equidad.

En concordancia, el artículo 163 de la Norma Constitucional, nos recuerda que la seguridad de la Nación es una tarea compartida y constante, que involucra tanto la protección frente a amenazas externas como la preservación del orden y la estabilidad dentro del territorio nacional. Al disponer que el **Estado garantiza dicha seguridad a través del Sistema de Defensa Nacional**, la norma subraya el carácter integral y permanente de esta función, la cual no se limita al ámbito militar, sino que abarca todos los esfuerzos coordinados del Estado y la sociedad para salvaguardar la soberanía, la paz y el bienestar general.
Si bien el artículo 166 de la Constitución Política del Perú precisa que la Policía Nacional tiene como finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno, prestando protección y ayuda a las personas y a la comunidad, así como garantizando el

cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y privado, esta función debe entenderse dentro de un marco más amplio de acción colectiva.

Sobre el particular, el Tribunal Constitucional, en la sentencia recaída en el expediente 00017-2003-AI/TC, fundamento 7, señala que "*el orden interno es sinónimo de orden policial, ya que a través de la actividad que este implica se evita todo desorden, desbarajuste, trastorno, alteración, revuelo, agitación, lid pública, disturbio, pendencia social, etc., que pudieran provocar individual o colectivamente miembros de la ciudadanía. Con ello se preserva la armonía necesaria para alcanzar los fines que la sociedad persigue".* Asimismo, Enel fundamento 8 ha sostenido que, el orden interno comprende, entre otros, *la seguridad ciudadana (protección de la vida, integridad física y moral, patrimonio, etc).*

El artículo 1 del Decreto Legislativo 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, establece el ámbito de acción de esta institución, señalando que ejerce competencia funcional y exclusiva en materia de orden interno y orden público, y competencia compartida en materia de seguridad ciudadana, lo cual implica que su labor se desarrolla en estrecha coordinación con otras entidades del Estado, los gobiernos regionales y locales, y la propia comunidad.

En efecto, el artículo 2 de la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, precisa que l**a seguridad ciudadana constituye una acción multisectorial, integral y articulada**, donde confluyen los esfuerzos del Estado, los gobiernos regionales y locales, así como de la sociedad civil organizada. Esta norma reconoce que la seguridad no puede ser tarea de una sola institución, sino que requiere el esfuerzo conjunto de todas instituciones del Estado

En un contexto donde la criminalidad adopta formas cada vez más complejas, la articulación entre el Estado y la ciudadanía se convierte en la herramienta más poderosa para enfrentar las amenazas a la paz social y consolidar un entorno en el que las personas puedan vivir, trabajar y desarrollarse con tranquilidad.

Como se puede apreciar, el marco constitucional y legal vigente establece la base que legitima la intervención del Estado frente a la creciente inseguridad ciudadana que afecta al transporte público, principalmente por delitos de extorsión y sicariato. En ese sentido, resulta necesario que el Congreso de la República evalúe iniciativas legislativas que tengan por finalidad optimizar la acción estatal bajo criterios de legalidad, proporcionalidad y articulación interinstitucional, garantizando que la respuesta frente al crimen no vulnere derechos fundamentales, sino que los proteja de manera sostenible.

En este contexto, el efecto de la vigencia de una norma que refuerce las capacidades del Estado para enfrentar los delitos de extorsión y sicariato en el transporte público no solo se limita a su impacto inmediato en la reducción de la criminalidad, sino que representa también la materialización del mandato constitucional de defensa de la persona humana y de promoción del bien común. Su puesta en marcha fortalecerá la coordinación interinstitucional, optimizará el uso de los recursos públicos y consolidará una cultura de seguridad compartida entre el Estado y la ciudadanía. En consecuencia, la iniciativa no solo se ajusta al marco constitucional y legal vigente, sino que contribuye directamente al cumplimiento de los fines esenciales del Estado, reafirmando su compromiso con la protección de la vida, la seguridad y la dignidad de todos los peruanos.

4.8. Análisis técnico de la propuesta normativa

Como se ha mencionado líneas arriba, el Proyecto de Ley 12723/2025-CR tiene por finalidad establecer medidas extraordinarias y transitorias destinadas a prevenir, combatir y reducir la incidencia de los delitos de extorsión y sicariato que afectan al sector transporte público y de mercancías, fortaleciendo la capacidad del Estado para garantizar la seguridad de los ciudadanos y la integridad de quienes desarrollan actividades vinculadas a este servicio esencial

En atención a la relevancia del tema, el 20 de octubre de 2025 se llevó a cabo la Segunda Sesión Extraordinaria y Primera Sesión Conjunta de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, junto con la Comisión de

Transportes y Comunicaciones, con la finalidad de recoger aportes técnicos e institucionales que fortalezcan la viabilidad del proyecto. En dicha sesión participaron el Ministro del Interior, el Ministro de Justicia y Derechos Humanos, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el Viceministro de Hacienda del Ministerio de Economía y Finanzas, el Fiscal Superior Coordinador Nacional de las Fiscalías Especializadas contra la Criminalidad Organizada, y el Superintendente de Banca, Seguros y AFP, quienes respaldaron la iniciativa legislativa y coincidieron en la urgencia de adoptar un enfoque integral que combine inteligencia financiera, tecnológica y operativa para enfrentar de manera efectiva estos delitos.

En ese sentido, el presente análisis, considerando las posiciones institucionales expresadas por los sectores y organismos constitucionalmente autónomos participantes, tiene por objeto evaluar la **necesidad, viabilidad y oportunidad** de la propuesta normativa, así como su compatibilidad con el marco constitucional y legal vigente en materia de seguridad ciudadana, transporte y lucha contra el crimen organizado. Asimismo, se analiza el grado de articulación interinstitucional que exige su implementación, en coherencia con los deberes del Estado de prevenir, proteger y garantizar la seguridad pública.

De este modo, se busca determinar si la iniciativa legislativa constituye una respuesta legítima, proporcional y eficaz frente al aumento de la criminalidad organizada que amenaza la paz social, la convivencia ciudadana y el ejercicio efectivo de los derechos fundamentales de la población. En suma, la propuesta representa un esfuerzo normativo orientado a reforzar la acción del Estado en un ámbito crítico para la seguridad nacional, consolidando un enfoque preventivo, articulado y sostenible frente a una problemática que exige decisiones firmes y coordinadas.

4.8.1. Estado situacional de la seguridad ciudadana en el transporte público

En el contexto actual, la seguridad ciudadana en el transporte público enfrenta una crisis marcada por el incremento sostenido de delitos como la extorsión, el sicariato y el robo agravado, los cuales se han convertido en prácticas recurrentes que afectan tanto a los

empresarios del sector como a conductores, cobradores y pasajeros. Estos actos delictivos, muchas veces perpetrados por organizaciones criminales estructuradas, se consolidan en determinadas zonas urbanas y metropolitanas, donde la presencia del Estado resulta insuficiente o poco articulada.

Esta realidad, ha contribuido a la consolidación de redes criminales dedicadas al "cobro de cupos" y a los atentados contra unidades vehiculares, lo cual demuestra que la criminalidad en este sector ha alcanzado niveles de organización y violencia que demandan respuestas integrales y coordinadas.

De acuerdo con una investigación publicada por La República, basada en información del Ministerio Público, entre agosto de 2024 y octubre de 2025 se registraron 128 víctimas de atentados contra transportistas en Lima Metropolitana y el Callao, de las cuales 65 fallecieron y 53 resultaron heridas, cifras que evidencian la magnitud del problema y la falta de mecanismos de protección eficaces para quienes desarrollan esta labor esencial.

Esta situación evidencia que el transporte público se ha convertido en uno de los sectores más expuestos a los actos delictivos, generando pérdidas humanas y económicas y, a su vez, refleja la urgencia de fortalecer la articulación entre los distintos niveles del Estado y los actores del sistema de transporte, que permita recuperar la seguridad.

Bajo este panorama, el análisis técnico que se desarrollará a continuación examinará los distintos componentes de la iniciativa legislativa, evaluando su coherencia con el marco constitucional, su pertinencia frente a la problemática descrita y su viabilidad operativa para contribuir efectivamente a la reducción de estos delitos.

4.8.2. Necesidad de medidas extraordinarias frente a la problemática advertida

Como se ha expuesto en el numeral anterior, la seguridad ciudadana en el transporte público atraviesa una situación crítica que ha superado los mecanismos ordinarios de control y respuesta. Conductores, cobradores, empresarios y pasajeros viven con el

temor constante de ser víctimas de extorsión o atentados, lo que ha generado un clima de inseguridad generalizada y ha llevado incluso a la paralización de servicios y a protestas del sector transporte, afectando directamente a la ciudadanía que depende de este medio para trasladarse y desarrollar sus actividades cotidianas.

Esta situación evidencia no sólo la gravedad del problema, sino también la urgencia de que el Estado adopte medidas articuladas, excepcionales y efectivas para recuperar el control del orden público, puesto que las acciones convencionales de seguridad han demostrado ser insuficientes frente a este mal social. En consecuencia, **existe la necesidad de adoptar medidas extraordinarias** que refuercen la capacidad operativa del Estado y restituyan la autoridad en el sistema de transporte público.

La Constitución Política del Perú es categórica al señalar, en su artículo 1, que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad constituyen el fin supremo de la sociedad y del Estado. En esa línea, cuando la inseguridad amenaza este principio fundamental, el Estado no solo tiene la facultad, sino la obligación de actuar con firmeza para salvaguardar la vida, la integridad y la tranquilidad de la población. No hacerlo implicaría una omisión frente a su deber constitucional de garantizar el orden interno y la paz social.

Estas medidas extraordinarias no buscan reemplazar las políticas públicas existentes, sino potenciarlas y hacerlas más eficaces, mediante una intervención coordinada entre los distintos niveles de gobierno y las entidades del sector Interior. Su implementación debe sustentarse en el uso intensivo de tecnología, la interoperabilidad de sistemas de información y la cooperación interinstitucional, con el fin de mejorar la inteligencia, la prevención y la capacidad de respuesta ante hechos delictivos.

No obstante, si bien el proyecto de ley propone una vigencia de tres años para la aplicación de las medidas extraordinarias, la Comisión coincide con las observaciones formuladas por el Ministerio Público en el sentido de que tales medidas no deberían estar

sujetas a un carácter estrictamente transitorio. Ello se debe a que la naturaleza estructural y persistente de los delitos de extorsión y sicariato exige una respuesta sostenida en el tiempo, especialmente considerando que los procesos de investigación y enjuiciamiento vinculados a estas conductas suelen extenderse más allá del plazo propuesto. En consecuencia, resulta pertinente evitar la fijación de un límite temporal preclusorio que podría restringir la eficacia de la acción estatal y comprometer la consolidación de las capacidades institucionales y operativas necesarias para enfrentar de manera permanente esta problemática.

4.8.3. Urgencia de establecer medidas extraordinarias de naturaleza preventivas, de respuesta y de reactivación

Ante la complejidad del problema de la seguridad en el transporte público, resulta indispensable que las acciones del Estado no se limiten únicamente a la reacción frente a los delitos de extorsión y sicariato, sino que adopten un enfoque integral que contemple medidas preventivas y de respuesta, con la finalidad de abordar la esta situación desde sus múltiples dimensiones y en sus distintas etapas, garantizando una intervención sostenida, coherente y efectiva en la lucha contra la inseguridad ciudadana.

Las **medidas preventivas** representan la primera línea de defensa frente al crimen. Su esencia radica en anticipar la comisión de delitos mediante la presencia activa del Estado en los espacios más vulnerables, el fortalecimiento de la inteligencia operativa y la coordinación constante entre la Policía Nacional del Perú, los gobiernos locales y la ciudadanía organizada. Prevenir implica también utilizar herramientas tecnológicas como la videovigilancia, los sistemas de alerta temprana y la interconexión de centros de monitoreo, que permiten detectar amenazas con mayor precisión y actuar antes de que el daño ocurra.

Por su parte, las **medidas de respuesta** resultan indispensables para garantizar que, frente a un hecho delictivo, el Estado actúe con inmediatez, coordinación y eficacia, lo cual requiere protocolos de actuación policial, interoperabilidad tecnológica entre

instituciones, y una adecuada asignación de recursos humanos y logísticos debidamente equipados. Una respuesta eficaz no solo neutraliza el riesgo inmediato, también disuade nuevas acciones delictivas.

Finalmente, las **medidas de recuperación** son fundamentales para devolverle la calma y la confianza al sector transporte después de momentos de crisis o violencia. No se trata solo de retomar las actividades, sino de acompañar a las personas que han sido afectadas, brindándoles apoyo psicológico y legal, ayudando a las empresas a ponerse nuevamente en marcha y reactivando las rutas y zonas golpeadas por el delito.

En conjunto, las medidas preventivas, de respuesta y de recuperación permiten abordar la inseguridad ciudadana en todas sus fases, antes, durante y después del delito y conforman una estrategia integral y sostenida que responde al mandato constitucional de proteger a la persona humana como fin supremo de la sociedad y del Estado, garantizando que cada acción pública se oriente a preservar la vida, la tranquilidad y el derecho al trabajo en condiciones de seguridad.

4.8.4. El enfoque interinstitucional de las medidas extraordinarias

La lucha contra la extorsión y el sicariato en el transporte público y de mercancías demanda una respuesta estatal que sea conjunta, coherente y sostenida en el tiempo. Estos delitos, por su alto nivel de organización y capacidad para infiltrarse en distintos espacios sociales y económicos, han demostrado que no pueden ser enfrentados de manera aislada por una sola entidad. Cada institución del Estado cumple un rol complementario dentro de una estrategia integral, por lo que las medidas extraordinarias deben implementarse bajo un enfoque interinstitucional articulado, que garantice la actuación coordinada, simultánea y complementaria de todos los sectores involucrados.

Este enfoque debe involucrar de manera prioritaria al Ministerio del Interior, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio Público, el Poder Judicial, el Ministerio de Transportes y

Comunicaciones, la Unidad de Inteligencia Financiera, la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, así como al Ministerio de Economía y Finanzas, a fin de asegurar la sostenibilidad financiera y operativa de las acciones implementadas. A ello se suman los gobiernos regionales y locales, cuya cercanía con la ciudadanía permite fortalecer los mecanismos de prevención y vigilancia comunitaria.

La Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, respalda este enfoque al reconocer que la seguridad es una tarea compartida entre el Estado, los gobiernos locales, el sector privado y la ciudadanía. Por tanto, la articulación interinstitucional es una obligación funcional que busca garantizar la coherencia y eficacia del accionar estatal.

La coordinación interinstitucional se convierte así en una condición esencial para que las medidas extraordinarias generen resultados sostenibles. Sin articulación, las acciones podrían fragmentarse o superponerse, debilitando la capacidad del Estado para responder con celeridad y precisión. En cambio, la interoperabilidad de los sistemas de información, el intercambio oportuno de datos, la planificación de operativos conjuntos y la formulación de protocolos comunes constituyen los pilares para consolidar una respuesta estatal verdaderamente unificada y eficiente.

En esa línea, la propuesta legislativa plantea la creación del **Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato (GIES)** como eje operativo de esta articulación. Este grupo deberá ejercer funciones de coordinación, supervisión y evaluación continua, garantizando la cooperación técnica y el acceso a información en tiempo real mediante plataformas de vigilancia, inteligencia financiera y operativa. De igual modo, se propone que el GIES promueva el seguimiento de casos emblemáticos, la detección de redes criminales y la formulación de estrategias conjuntas de prevención y control.
Asimismo, para las fases de prevención, respuesta y recuperación, se propone la participación coordinada del Ministerio de Economía y Finanzas con los sectores de Transporte y Comunicaciones, Interior, Trabajo, Salud y Justicia, así como con la Unidad

de Inteligencia Financiera y otras entidades competentes. Esta articulación permitirá asignar de manera eficiente los recursos económicos, brindar acompañamiento técnico a las empresas afectadas, fortalecer las capacidades institucionales y garantizar la sostenibilidad de las medidas en el tiempo.

En síntesis, este enfoque interinstitucional no solo fortalecerá la respuesta del Estado frente a la criminalidad organizada, sino que también promoverá una cultura de cooperación, transparencia y corresponsabilidad en la gestión pública, consolidando una política de seguridad integral que priorice la vida, la tranquilidad y el bienestar de la ciudadanía.

4.8.5. Compromiso del Ministerio de Economía y Finanzas frente a las propuestas con contenido presupuestal

De la revisión integral de la iniciativa legislativa materia de análisis se advierte que, varios artículos de su fórmula legal proponen la creación o implementación de nuevos mecanismos institucionales y programas orientados a fortalecer la capacidad del Estado frente a los delitos de extorsión y sicariato en el transporte público. Entre ellos destacan la creación de un Fondo de Riesgo y Garantía Estatal (artículo 2, literal e), la implementación de centros de comando y patrullaje (artículo 3, literal a), la implementación de un Programa de Protección y Custodia (artículo 3, literal b), la creación de fiscalías especializadas en extorsión y sicariato (artículo 3, literal c) y la implementación de un Sistema de Alerta y Control (artículo 3, literal e); así como la implementación de un Programa de Atención Psicológica y Reinserción Laboral y la creación de un Observatorio Nacional de Extorsión y Violencia Económica (artículo 4, literales c y e, respectivamente). Finalmente, la propuesta incorpora en su tercera disposición complementaria final la creación de un Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato.

Si bien todas estas disposiciones evidencian los esfuerzos por dotar al Estado de mayores herramientas para enfrentar la criminalidad organizada en esta materia, desde el punto de vista constitucional y legal su implementación enfrenta limitaciones normativas, presupuestales e institucionales que, en principio, restringirían su viabilidad desde el Congreso de la República. Estas limitaciones se sustentan principalmente en dos principios rectores, estos son, el principio de separación de poderes y la prohibición de creación o incremento de gasto público sin fuente de financiamiento, ambos de cumplimiento obligatorio para la función legislativa.

Respecto al primero, cabe señalar que, en nuestro ordenamiento jurídico coexisten diversos principios que orientan la estructura del Estado y la forma en que se ejerce el poder público. Estos principios, al constituirse en pilares fundamentales de la vida democrática, no solo delimitan las competencias de los órganos del Estado, sino que también garantizan que el ejercicio de la autoridad se lleve a cabo bajo parámetros de legalidad y respeto por los derechos fundamentales. En este sentido, los principios constitucionales actúan como referentes normativos indispensables para asegurar que el funcionamiento de las instituciones se encuentre plenamente alineado con la supremacía de la Constitución, en tanto norma suprema que vincula a todos los poderes constituidos.

Entre estos principios se encuentra el de separación de poderes, cuya finalidad es garantizar el equilibrio entre los órganos del Estado y delimitar el ámbito de sus competencias, evitando la concentración del poder en una sola entidad. Este criterio ha sido expresamente recogido en el artículo 43 de la Constitución Política, que prescribe:

> *Artículo 43. La República del Perú es democrática, social, independiente y soberana. El Estado es uno e indivisible. Su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y se organiza según el principio de separación de poderes.*

Al respecto, el Tribunal Constitucional ha interpretado este principio en reiterados pronunciamientos, uno de ellos es en la sentencia recaída en el Expediente 0030-2005-AI/TC, cuyo fundamento 51 sostiene lo siguiente:

51. El principio de separación de poderes, recogido en el artículo 43 de la Constitución, busca asegurar que los poderes constituidos desarrollen sus competencias con arreglo al principio de corrección funcional; es decir, sin interferir con las competencias de otros, pero, a su vez, entendiendo que todos ejercen una función complementaria en la consolidación de la fuerza normativa de la Constitución, como Norma Suprema del Estado (artículos 38°, 45° y 51°).

De ello se desprende que el principio de separación de poderes constituye un pilar del sistema constitucional, al permitir que cada órgano actúe dentro de los límites que la Constitución les asigna, preservando la autonomía institucional y manteniendo un balance en el ejercicio del poder público. En tal sentido, el Tribunal Constitucional ha enfatizado que dicho principio no debe entenderse como aislamiento absoluto entre poderes, sino como un mecanismo que asegura un funcionamiento ordenado, evitando interferencias indebidas y garantizando la correcta distribución de competencias.

De esa manera, el artículo VI del título Preliminar de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, señala que, por el principio de competencia, *el Poder Ejecutivo ejerce competencias exclusivas, no pudiendo delegar ni transferir funciones y atribuciones*. En coherencia con ello, el artículo 38 de la misma norma señala expresamente que los programas son creados en el ámbito del Poder Ejecutivo, mientras que el artículo 43 precisa que la creación de un sistema requiere opinión favorable previa de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM). En consecuencia, la creación de programas, fondos, sistemas u observatorios por norma de rango legal, sin la participación técnica y la aprobación del Poder Ejecutivo, constituiría una afectación directa al principio de separación de poderes.

De manera concordante, respecto a la creación de fiscalías especializadas, la Ley Orgánica del Ministerio Público, aprobado mediante Decreto Legislativo 052, establece en su artículo 98 que corresponde a la Junta de Fiscales Superiores proponer la creación de fiscalías en el distrito judicial, de acuerdo con las necesidades de la función fiscal. Esto

significa que la creación de fiscalías no puede disponerse por ley del Congreso, ya que ello invadiría una atribución exclusiva del Ministerio Público como órgano constitucionalmente autónomo, conforme a lo previsto en el artículo 158 de la Constitución, que garantiza su independencia funcional y administrativa.

Por tanto, la disposición legislativa que pretenda ordenar la creación de nuevas fiscalías, aun cuando responda a un fin legítimo, como la lucha contra la extorsión y el sicariato contravendría el marco competencial del Ministerio Público y vulneraría el principio de autonomía institucional. La vía constitucionalmente válida para tales efectos es la gestión coordinada entre el Ministerio Público y el Poder Ejecutivo, a fin de que el primero disponga la creación de las fiscalías especializadas dentro de su estructura orgánica y el segundo evalúe la disponibilidad presupuestal correspondiente.

Asimismo, debe considerarse que la creación de nuevos fondos, programas u organismos conlleva necesariamente la asignación de recursos públicos, lo cual excede la competencia de los congresistas conforme a lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, que dispone que *los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos*, salvo en lo relativo a su propio presupuesto institucional. En ese sentido, la formulación de propuestas que impliquen nuevas estructuras administrativas o financieras sin una fuente de financiamiento identificada y autorizada podría contravenir dicho precepto constitucional, afectando el principio de equilibrio presupuestario previsto en el artículo 78 de la Carta Magna.

Por consiguiente, toda medida de esta naturaleza requiere necesariamente una evaluación técnica previa del Ministerio de Economía y Finanzas, a fin de determinar su viabilidad fiscal y su eventual incorporación en el Marco de Programación Multianual del Gasto Público, conforme a los lineamientos del Decreto Legislativo 1440, Ley del Sistema Nacional de Presupuesto Público. Solo a través de este procedimiento se garantiza que la propuesta legislativa sea coherente con la política fiscal del Estado y no genere compromisos financieros que el presupuesto nacional no pueda sostener.

No obstante, en la Segunda Sesión Extraordinaria y Primera Sesión Conjunta de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas con la Comisión de Transportes y Comunicaciones, se constató que todas las entidades participantes expresaron su respaldo a la iniciativa legislativa. Tanto el Ministerio del Interior, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio Público, la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, como el propio Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), coincidieron en reconocer la urgencia, pertinencia y legitimidad de las medidas propuestas para enfrentar la criminalidad en el transporte.

De manera especial, el Ministerio Público manifestó su apoyo expreso a la creación de fiscalías especializadas y a la articulación con la Policía Nacional del Perú y el GIES. Por su parte, el MEF, reconociendo la magnitud del problema y la relevancia de su abordaje integral, manifestó su compromiso de acompañar la implementación de la ley.

Este compromiso político y técnico del Ministerio de Economía y Finanzas constituye un respaldo decisivo que garantiza la viabilidad económica y fiscal de la propuesta, asegurando que su implementación no genere desequilibrios presupuestarios ni compromisos financieros insostenibles.

En consecuencia, el análisis permite concluir que la iniciativa legislativa, lejos de contravenir los principios de separación de poderes o sostenibilidad fiscal, se enmarca en un contexto de colaboración institucional responsable, donde el Congreso establece las bases normativas y el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas y los sectores competentes, asegura su adecuada implementación financiera y técnica.

4.9. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La iniciativa legislativa es necesaria porque responde a la urgente necesidad de enfrentar el incremento de los delitos de extorsión y sicariato en el transporte público y de mercancías

que en los últimos años ha crecido a un ritmo exponencial, afectando no solo a empresarios, conductores y cobradores, sino también a miles de familias que dependen de este servicio esencial como medio de sustento o de desplazamiento diario. La violencia asociada a estos ilícitos penales genera miedo y desconfianza, pues se obliga a pagar a las víctimas "cuotas" bajo amenazas, poniendo en riesgo su vida y su patrimonio. Frente a esta realidad, resulta indispensable contar con un marco legal que establezca medidas extraordinarias de prevención, inteligencia y cooperación interinstitucional, fortaleciendo la capacidad del Estado para anticiparse a las amenazas y proteger de manera sostenida a quienes forman parte del sistema de transporte.

Desde la perspectiva de la viabilidad, si bien la implementación de algunas medidas demandará recursos adicionales, en especial para capacitación continua, modernización tecnológica, fortalecimiento de canales de denuncia y desarrollo de mecanismos de coordinación institucional, esta exigencia presupuestal encuentra respaldo en el compromiso del Ministerio de Economía y Finanzas de otorgar viabilidad a las acciones orientadas a combatir la extorsión y el sicariato. Además, estos recursos deben considerarse como una inversión estratégica y social, ya que el fortalecimiento de la seguridad en el transporte público tiene efectos multiplicadores en la economía, la confianza ciudadana y la estabilidad de los servicios urbanos. Con una programación financiera adecuada y mecanismos de monitoreo de resultados, la propuesta es técnicamente factible y sostenible en el tiempo.

Finalmente, en cuanto a la oportunidad, la iniciativa llega en un momento clave: la inseguridad ciudadana se ha convertido en una de las principales preocupaciones de la población y en un desafío urgente para el Estado. La frecuencia y crueldad de los actos de extorsión y sicariato evidencian la necesidad de respuestas legislativas firmes y sostenidas. Su aprobación no solo permitirá articular acciones de prevención más eficaces, sino también devolver a la ciudadanía la sensación de confianza y protección que hoy exige con urgencia.

4.10. Vinculación con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional

Esta iniciativa legislativa guarda relación y se alinea con las disposiciones del Acuerdo Nacional, planteadas en el ítem de Políticas de Estado, como se resume a continuación:

I. Democracia y Estado de Derecho

7. Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana

Nos comprometemos a normar y fomentar las acciones destinadas a fortalecer el orden público y el respeto al libre ejercicio de los derechos y al cumplimiento de los deberes individuales.

Con este objetivo el Estado: (a) consolidará políticas orientadas a prevenir, disuadir, sancionar y eliminar aquellas conductas y prácticas sociales que pongan en peligro la tranquilidad, integridad o libertad de las personas así como la propiedad pública y privada; (b) propiciará una cultura cívica de respeto a la ley y a las normas de convivencia, sensibilizando a la ciudadanía contra la violencia y generando un marco de estabilidad social que afiance los derechos y deberes de los peruanos; (c) pondrá especial énfasis en extender los mecanismos legales para combatir prácticas violentas arraigadas, como son el maltrato familiar y la violación contra la integridad física y mental de niños, ancianos y mujeres; (d) garantizará su presencia efectiva en las zonas vulnerables a la violencia; (e) fomentará una cultura de paz a través de una educación y una ética públicas que incidan en el respeto irrestricto de los derechos humanos, en una recta administración de justicia y en la reconciliación; (f) desarrollará una política de especialización en los organismos públicos responsables de garantizar la seguridad ciudadana; (g) promoverá los valores éticos y cívicos de los integrantes de la Policía Nacional, así como su adecuada capacitación y retribución; (h) promoverá un sistema nacional de seguridad ciudadana en la totalidad de provincias y distritos del país, presidido por los alcaldes y conformado por representantes de los sectores públicos y de la ciudadanía.

4.11. Vinculación con la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones

La presente iniciativa legislativa guarda relación y se alinea con la Resolución de la Agenda Legislativa del Congreso, tal como se resume en el siguiente cuadro:

OBJETIVOS	POLÍTICAS DE ESTADO	TEMAS/PROYECTOS DE LEY
I. Democracia y Estado de Derecho	7. Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana.	19. Seguridad ciudadana y civismo. 20. Medidas contra la extorsión y el crimen organizado. 21. Medidas de seguridad ciudadana referidas a vehículos y transporte

5. EFECTOS DE LA PROPUESTA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Los efectos de la propuesta sobre la legislación nacional serían principalmente complementarios, integradores y de fortalecimiento institucional, sin generar contradicciones con el marco jurídico vigente en materia de seguridad ciudadana, transporte y prevención del crimen organizado, sin alterar las competencias institucionales ya establecidas. Esta norma se inserta como un instrumento complementario y operativo, destinado a cerrar vacíos normativos y a dotar de herramientas legales específicas a las autoridades para enfrentar una modalidad delictiva que ha evolucionado con rapidez y que afecta directamente la seguridad económica y social del país.

En cuanto a su interacción con la legislación vigente, la propuesta armoniza, entre otros, con la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, el Decreto Legislativo 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, y el Decreto Legislativo 1316, que regula la cooperación entre la PNP y las municipalidades. Asimismo, refuerza los alcances de la Ley

27693, que crea la Unidad de Inteligencia Financiera del Perú (UIF-Perú), al establecer mecanismos de detección y bloqueo de flujos financieros ilícitos vinculados a la extorsión.

Un impacto relevante se observa también en el ámbito penal y procesal, ya que la creación del Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato (GIES) y de las Fiscalías Especializadas fortalece la persecución penal, mejorando la coordinación entre la Policía, el Ministerio Público y el Poder Judicial, sin invadir sus competencias constitucionales.

Además, la disposición sobre extinción de dominio de bienes vinculados a cuentas o billeteras electrónicas representa un avance significativo en la lucha contra el financiamiento del crimen organizado, extendiendo el enfoque antilavado hacia el delito de extorsión. Este efecto amplía el alcance funcional del Decreto Legislativo 1373, fortaleciendo la capacidad del Estado para recuperar activos ilícitos y destinarlos a la reparación de las víctimas y a la sostenibilidad del fondo de garantía estatal.

6. PONDERACIÓN DEL ANÁLISIS COSTO BENEFICIO DE LA FUTURA NORMA

El análisis costo-beneficio constituye una herramienta técnica de evaluación que permite identificar y cuantificar los impactos de una propuesta normativa sobre diversos actores, la sociedad y el bienestar general. Su aplicación facilita la valoración de los costos y beneficios asociados a la implementación de la norma, tanto en términos cuantitativos como cualitativos.

Estado

BENEFICIO	COSTO
Mejora de la capacidad operativa y de respuesta del Estado frente a los delitos	Se requerirá asignación de recursos adicionales del MEF para cubrir las

de extorsión y sicariato en el servicio de transporte público y de mercancía; optimización de recursos mediante sistemas interconectados y monitoreo en tiempo real.	acciones previstas, como los costos derivados de la creación del Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato.

Sociedad

BENEFICIO	COSTO
Contribuirá a la reducción sostenida de los delitos de extorsión y sicariato, generando entornos más seguros para trabajadores, empresarios y pasajeros.	Conductores, cobradores y personal operativo deberán invertir tiempo en recibir capacitaciones y participar en programas de autoprotección y denuncia.

Económico

BENEFICIO	COSTO
Reactivación de la economía formal a través de la reducción de pérdidas por extorsión y sicariato, mejora en la productividad y fortalecimiento de la confianza empresarial.	Incremento del gasto público para financiar la implementación de medidas de prevención, respuesta y reactivación (equipamiento, tecnología, capacitación y fondos de garantía); asimismo, costos recurrentes para actualizar equipos, mantener operativos los sistemas y financiar el Observatorio Nacional.

7. PROPUESTA DE TEXTO SUSTTUTORIO

Las comisiones consideran necesario elaborar un texto sustitutorio que recoja el análisis realizado y las correcciones pertinentes, en concordancia con lo dispuesto en el Manual de

Técnica Legislativa del Congreso de la República, aprobado por Acuerdo de Mesa Directiva 106-2020-2021/MESA-CR. En tal sentido, se propone que el título del proyecto de ley sea el siguiente: **"LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS CONTRA LOS DELITOS DE EXTORSIÓN Y SICARIATO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y TRANSPORTE DE MERCANCIAS"**; además, que la fórmula legal propuesta conste de seis artículos y dos disposiciones complementarias finales, conforme se detalla en las siguientes líneas.

8. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas y la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomiendan la **APROBACIÓN** del dictamen conjunto recaído en el Proyecto de Ley 12723/2025-CR, con el **TEXTO SUSTITUTORIO** siguiente:

El Congreso de la República.
Ha dado la ley siguiente:

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS CONTRA LOS DELITOS DE EXTORSIÓN Y SICARIATO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y TRANSPORTE DE MERCANCIAS

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer medidas extraordinarias, destinadas a combatir los delitos de extorsión y sicariato que afectan a las empresas de transporte público y transporte de mercancías, las cuales constituyen un servicio esencial y estratégico para la movilidad social, el empleo y la economía.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad garantizar la continuidad y seguridad del servicio de transporte público y transporte de mercancía mediante acciones que comprenden medidas de prevención y preparación —antes del delito—, respuesta y atención inmediata —durante el delito— y reactivación del servicio y recuperación de la capacidad económica de las empresas de transporte público.

Artículo 3. Medidas extraordinarias de prevención y preparación

3.1. Las medidas extraordinarias de prevención y preparación están a cargo del Ministerio del Interior, de la Policía Nacional del Perú, de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, del Ministerio de Economía y Finanzas, Unidad de Inteligencia Financiera – Perú (UIF – Perú) y de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, de acuerdo con sus competencias.

3.2. Estas medidas tienen por finalidad reducir el riesgo y prevenir la ocurrencia de actos de extorsión y sicariato, mediante el fortalecimiento de la seguridad económica, institucional y operativa de las empresas de transporte público, a través de acciones de prevención financiera, seguridad operativa, inteligencia en la prevención de delito, capacitación empresarial y apoyo financiero preventivo.

3.3. Las medidas extraordinarias a que se refiere el párrafo 3.1 son las siguientes:

a) **Prevención financiera y control de flujos.** Superintendencia de Banca, Seguros y AFP verifica que las empresas supervisadas realicen el monitoreo de la recepción de pagos en efectivo efectuados bajo conceptos tales como "cupos", "vacuna", "colaboración", "aporte", "paradero", "seguridad" u otros eufemismos usados para ocultar el carácter extorsivo de la transacción o aparentar una relación comercial o gremial legítima, a fin de detectar movimientos extorsivos hacia cuentas bancarias, transferencias interbancarias, remesas, giros nacionales e internacionales, billeteras digitales o cualquier medio de transferencia de recursos vinculados a denuncias por

extorsión, en el marco de las normas de prevención del lavado de activos y financiamiento del delito de terrorismo vigentes. Asimismo, se consideran indicadores de transacciones trazables y alertas emitidas por la Unidad de Inteligencia Financiera UIF - Perú por transacciones realizadas hacia cuentas bancarias o billeteras digitales de personas naturales que, realicen operaciones inusuales o sospechosas. Para tal fin, la Policía Nacional del Perú proporciona a la UIF – Perú acceso en línea a su base de datos sobre personas denunciadas por extorsión y sicariato.

b) **Seguridad operativa del transporte público y certificación de rutas seguras.** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones evalúa y acredita las rutas, los paraderos, las terminales o los buses que cuenten con sistemas de vigilancia, cámaras o botones de pánico integrados al Sistema de Comando, Control, Comunicaciones, Cómputo, Cibernética e Inteligencia (C5i) a disposición del Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato (GIES) a que se refiere la Tercera Disposición Complementaria Final de la presente ley. Se establecen indicadores sobre el número de rutas certificadas respecto del total de rutas operativas.

c) **Inteligencia y mapas de riesgo.** La Policía Nacional del Perú elabora y actualiza, en un plazo no mayor a treinta días, los mapas georreferenciados de extorsión y sicariato con alertas tempranas y registro de zonas críticas intervenidas. Se establecen indicadores de actualización y de cobertura territorial.

d) **Capacitación en detección y denuncia.** Capacitar a gerentes, propietarios, conductores y cobradores en la detección y denuncia de actos extorsivos, a fin de promover una cultura de denuncia segura. Se establecen indicadores sobre el número de capacitaciones realizadas y las denuncias registradas.

3.4. Crear un fondo de riesgo y garantía estatal destinado a proteger a las unidades de transporte público y transporte de mercancías en casos de amenazas o atentados vinculados a los delitos de extorsión y sicariato

<u>Artículo 4</u>. Medidas extraordinarias de respuesta y atención inmediata

4.1. Las medidas extraordinarias de respuesta y atención inmediata frente a los delitos de extorsión y sicariato están a cargo del Ministerio del Interior, de la Policía Nacional del

Perú, del Ministerio Público, del Poder Judicial, del Ministerio de Economía y Finanzas y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con sus competencias.

4.2. Estas medidas tienen por objetivo actuar con rapidez, eficacia y coordinación interinstitucional, a fin de garantizar la protección de las víctimas, la continuidad del servicio y la identificación y persecución del delito.

4.3. Las medidas extraordinarias a que se refiere el párrafo 4.1 son las siguientes:

a) **Respuesta policial inmediata.** La Policía Nacional del Perú implementa centros de comando y patrullaje focalizado con unidades especializadas en extorsión y sicariato, integradas al Sistema de Comando, Control, Comunicaciones, Cómputo, Cibernética e Inteligencia (C5i). Se mide en minutos el tiempo promedio de respuesta. Para tal fin, los gobiernos locales, los gobiernos regionales y las demás instituciones públicas están obligados a otorgar al Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato (GIES) acceso en tiempo real a las cámaras de videovigilancia y a otros sistemas implementados.

b) **Protección a víctimas.** La Policía Nacional del Perú establece un programa de protección y custodia que brinde asistencia integral y resguardo a los pasajeros, propietarios, conductores y familiares amenazados. Se miden el número de personas bajo protección y la duración promedio del apoyo.

c) **Investigación policial y fiscal coordinada.** El Ministerio Público crea fiscalías especializadas en extorsión y sicariato, que coordinen permanentemente con unidades policiales especializadas en extorsión y sicariato y equipos integrados de la Policía Nacional del Perú de investigación de inteligencia financiera, forense y digital.

d) **Continuidad del servicio.** En casos de bloqueos o zonas de riesgo delictivo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, elabora un plan de rutas provisionales que permitan garantizar la operación del servicio en las zonas afectadas para evitar su desabastecimiento. Se miden indicadores de rutas restablecidas en un plazo máximo de setenta y dos horas.

e) **Apoyo comunicacional.** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, implementa un sistema de alerta y control de información extorsiva no confirmada que restrinja la difusión de información falsa y que promueva la emisión de comunicados oficiales inmediatos para reducir el pánico y mantener la confianza ciudadana. Se mide el tiempo de reacción tras la detección del primer rumor extorsivo.

Artículo 5. Medidas extraordinarias de reactivación y recuperación

5.1. Las medidas extraordinarias de reactivación y recuperación del servicio de transporte público y transporte de mercancías están a cargo del Ministerio de Economía y Finanzas, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio del Interior, del Ministerio de Salud y Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, de acuerdo con sus competencias.

5.2. Estas medidas tienen por objetivo restablecer la capacidad económica y social de las empresas de transporte afectadas, así como reducir la impunidad y fortalecer la confianza pública.

5.3. Las medidas extraordinarias a que se refiere el párrafo 5.1 son las siguientes:

a) **Apoyo financiero post delito.** Comprende las acciones destinadas a mitigar los efectos económicos que enfrentan las empresas o personas naturales víctimas de delitos de extorsión o sicariato, condicionadas a la acreditación del daño, conforme al informe emitido por la Unidad de Inteligencia Financiera – Perú o las autoridades competentes; estas acciones son:

- Otorgar créditos blandos y exoneraciones temporales a las empresas que hayan sido formalmente afectadas por los delitos de extorsión o sicariato.
- El fondo que respalda estas acciones estará constituido por los bienes muebles e inmuebles incautados al crimen organizado provenientes de la extorsión y el sicariato, los cuales serán restituidos a las empresas o personas naturales

afectadas una vez confirmada la legalidad y el origen de los activos, los que serán devueltos proporcionalmente a la afectación.

b) **Reparación integral.** Proveer compensaciones económicas y seguros estatales por la pérdida de unidades de transporte o el fallecimiento de trabajadores víctimas
c) **Reinserción laboral y psicológica.** Implementar programas de atención psicológica y reinserción laboral para las personas afectadas.
d) **Reactivación del servicio.** Financiar la reparación de la infraestructura o del equipamiento afectados mediante el programa Ruta Segura Restablecida.
e) **Observatorio nacional**. Crear el Observatorio Nacional de Extorsión y Violencia Económica, como un componente especializado encargado de recopilar, analizar y publicar informes semestrales sobre la evolución de la criminalidad en el sector transporte, con el fin de generar evidencia para el diseño y evaluación de políticas públicas. Para garantizar la eficiencia y asegurar un análisis integral, el observatorio opera de manera transversal y coordinada, articulando sus funciones con las demás entidades públicas competentes que administre observatorios, registros o sistemas de información sobre la criminalidad y política criminal.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Normas complementarias

La Presidencia del Consejo de Ministros, mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Transportes y Comunicaciones, el ministro del Interior y el ministro de Economía y Finanzas emite las normas complementarias necesarias para la implementación de la presente ley.

SEGUNDA. Extinción de dominio de bienes vinculados a cuentas bancarias o billeteras electrónicas utilizadas para actos extorsivos

Se dispone la extinción de dominio a favor del Estado sobre los bienes, fondos, instrumentos financieros o valores que se encuentren en cuentas bancarias, billeteras electrónicas u otros medios de pago digitales que hayan sido utilizados, directa o indirectamente, para recibir,

transferir o administrar recursos provenientes de actos de extorsión o sicariato, o de cualquier otra actividad delictiva vinculada a dichos delitos.

La medida se aplica con independencia del proceso penal y no está sujeta a los criterios previstos en el Decreto Legislativo 1373, Decreto Legislativo sobre extinción de dominio.

La Unidad de Inteligencia Financiera del Perú (UIF-Perú) remite al Ministerio Público, a través de un reporte UIF, la información que sustente la existencia de operaciones sospechosas, a efectos de que el fiscal competente solicite la medida cautelar correspondiente ante el órgano jurisdiccional especializado en pérdida de dominio.

Cuando los fondos o activos se hubiesen mezclados con bienes de origen lícito, la pérdida de dominio se limita a la porción razonablemente identificada como ilícita, sin perjuicio de las acciones de repetición que correspondan al tercero de buena fe que acredite titularidad legítima y diligencia debida.

Los bienes o recursos extinguidos son administrados por la Unidad de Administración de Bienes Incautados y en Pérdida de Dominio, y su producto se destina al fondo de riesgo y garantía estatal para proteger las unidades de transporte público en casos de amenazas o atentados vinculados a la extorsión sicariato y prioritariamente a la protección de víctimas, la reparación de las empresas de transporte afectadas y el fortalecimiento del sistema nacional de prevención y lucha contra la extorsión y el sicariato.

TERCERA. Creación del Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato (GIES)

Se crea el Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato (GIES), con ámbito nacional, conformado por personal de la Policía Nacional del Perú, del Ministerio Público y del Poder Judicial, rigurosamente seleccionado sobre la base de méritos comprobados en la lucha contra dichos delitos. Sus integrantes están obligados a someterse, de manera semestral o cuando resulte necesario, a la prueba del polígrafo. Además, se encuentran bajo un régimen especial de remuneración, seguridad y evaluación semestral de desempeño.

La coordinación del GIES está a cargo del Ministerio del Interior como Fuerza de Tarea Especial.

Son funciones del GIES:

a) Desarrollar investigaciones conjuntas entre la Policía Nacional del Perú y el Ministerio Público, coordinando las acciones necesarias con el Poder Judicial para la desarticulación de organizaciones criminales.
b) Realizar investigaciones conjuntas con la Unidad de Inteligencia Financiera - Perú y la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria para rastrear flujos ilícitos.
c) Implementar programas de cooperación y capacitación, a nivel nacional e internacional, con agencias e instituciones especializadas en la lucha contra el crimen organizado o con experiencia en el Sistema de Comando, Control, Comunicaciones, Cómputo, Cibernética e Inteligencia (C5i).
d) Actuar con facultades de intervención inmediata, conforme a los estándares legales.

El GIES está sujeto a control concurrente y posterior por los componentes del Sistema Nacional de Control y el Congreso de la República, a través de las Comisiones de Transportes y Comunicaciones, de Defensa Nacional, Orden Interno, Lucha contra las Drogas y Desarrollo Alternativo y de Justicia y Derechos Humanos.

CUARTA. Financiamiento

Se autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas para que otorgue el financiamiento que demande la implementación de la presente ley.

Firmado digitalmente por: CHIABRA LEON Roberto Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 10:26:38-0500

DICTAMEN APROBADO POR MAYORÍA, RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 12723/2025-CR, QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA "LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS CONTRA LOS DELITOS DE EXTORSIÓN Y SICARITO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y TRANSPORTE DE MERCANCIAS".

Firmado digitalmente por: MONTOYA MANRIQUE Jorge Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 11:14:34-0500

Dese cuenta.

Sala de Comisiones

Firmado digitalmente por: OBANDO MORGAN Auristela Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 12:37:51-0500

Firmado digitalmente por: TORRES SALINAS Rosio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 14:17:28-0500

Lima, 22 de octubre del 2025

Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 15:42:01-0500

Firmado digitalmente por: MONTALVO CUBAS Segundo Toribio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 17:26:19-0500

Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 17:42:51-0500

Firmado digitalmente por: VENTURA ANGEL Hector Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 22/10/2025 17:55:45-0500

Firmado digitalmente por: ROSPIGLIOSI CAPURRO Fernando Miguel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 20:46:59-0500

Firmado digitalmente por: ALCARRAZ AGUERO Yorel Kira FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 19:42:59-0500

Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 19:57:32-0500

Firmado digitalmente por: CHIRINOS VENEGAS Patricia Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 18:06:52-0500

Firmado digitalmente por: CHIRINOS VENEGAS Patricia Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 18:06:23-0500

Firmado digitalmente por: CAMONES SORIANO Lady Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 11:58:05-0500

Firmado digitalmente por: AZURIN LOAYZA Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 10:17:52-0500

Firmado digitalmente por: MUÑANTE BARRIOS Alejandro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 19:08:18-0500

Firmado digitalmente por: FLORES RAMIREZ Alex Randu FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 19:26:29-0500

DICTAMEN APROBADO POR MAYORÍA, RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 12723/2025-CR, QUE CON TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA "LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS CONTRA LOS DELITOS DE EXTORSIÓN Y SICARITO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y TRANSPORTE DE MERCANCIAS".

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MORI CELIS Juan Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 11:48:22-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 19:58:22-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: KAMICHE MORANTE Luis Roberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 09:51:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: WILLIAMS ZAPATA Jose Daniel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 20:07:01-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TAIPE CORONADO Maria Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 13:05:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AGÜERO GUTIERREZ Maria Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 12:10:37-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CUETO ASERVI Jose Ernesto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 09:38:11-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 12:58:05-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JULON IRIGOIN Elva Edhit FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 09:25:41-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 20:34:45-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 14:33:01-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 17:47:28-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 17:47:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 23/10/2025 12:19:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 19:57:47-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHIRINOS VENEGAS Patricia Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 18:01:33-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CORTEZ AGUIRRE Isabel FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 23/10/2025 12:15:17-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 12:05:03-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: INFANTES CASTAÑEDA Mery Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 12:31:07-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PARIONA SINCHE Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 12:47:45-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 20:35:12-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZETA CHUNGA Cruz Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 14:41:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YARROW LUMBRERAS Norma Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 14:25:17-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2025 19:58:37-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2025 12:24:32-0500