

A : **CESAR IGOR CAMACHO CABALLERO**
GERENTE GENERAL REGIONAL

DE : **JORGE LUIS CAYAS MEDINA**
GERENTE REGIONAL DE DEFENSA NACIONAL DEFENSA
CIVIL Y SEGURIDAD CIUDADANA

ASUNTO : REMITO INFORME EN RELACIÓN A OPINIÓN DEL PROYECTO
DE LEY 13973/2025-CR PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA GARANTIZAR Y PRESERVAR LA SEGURIDAD
CIUDADANA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO
URBANO EN LAS PROVINCIAS DE LIMA Y CALLAO"

REFERENCIA : a) Oficio N° 1914-PO-2025-2026-C-JDH-P/CR
b) PROVEÍDO N° 002453-2026-GRVC/GGR
c) INFORME N°000046-2026-GRC/GGR-GRDNDCYSC-ODNYDC

EXPEDIENTE : 2026-0006213

Es grato dirigirme a usted para hacer de su conocimiento lo siguiente:

I. ANTECEDENTE

- A.** Mediante el documento (a) de la referencia, Don Flavio Cruz Mamani, Presidente de la Comisión de Justicia y DD.HH del Congreso de la República, comunica al Señor Gobernador Regional del Callao, solicitando emitir opinión técnico legal y/o sugerencias, respecto del proyecto de Ley 13973/2025-CR PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA GARANTIZAR Y PRESERVAR LA SEGURIDAD CIUDADANA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO EN LAS PROVINCIAS DE LIMA Y CALLAO", presentado por la Congresista Carmen Patricia Juarez Gallegos, opinión que será de mucha utilidad para el estudio y análisis de la citada proposición legislativa que realizará ésta Comisión dictaminadora.
- B.** El Objeto del Proyecto de Ley en alusión, señala lo siguiente:
Artículo 1. Objeto de la Ley.- La presente tiene por objeto establecer medidas a cargo de la entidad pública competente, **destinadas a garantizar y preservar la seguridad ciudadana en la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano de personas en las provincias de Lima y Callao.**
Artículo 2. Representación de la ATU en procesos penales.- Autorízase a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en su condición de ente rector y responsable de la Gestión del Transporte Público Urbano en dicho ámbito, a **ejercer la representación** de la parte agraviada en los procesos penales derivados de delitos de extorsión, sicariato, homicidio y/o delitos conexos, cuando estos afecten la continuidad, regularidad o seguridad en la prestación del servicio público de transporte urbano de personas, o pongan en riesgo la vida e integridad de los operadores del servicio (representante y/o, conductor y/o, cobrador).
La representación **comprende la presentación y seguimiento de la denuncia penal, la colaboración en la investigación, la actuación en el proceso penal y**

demás actuaciones conexas, conforme a lo previsto en la ley.

Lo dispuesto no limita el derecho de la víctima de intervenir en cualquier etapa del proceso penal si decide hacerlo.

C. La norma en alusión, contiene adicionalmente lo siguiente: DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL, ÚNICA. Adecuación normativa

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) adecúa la normativa reglamentaria a lo dispuesto en la presente Ley dentro del plazo de treinta (30) días calendario contados a partir del día siguiente de su entrada en vigencia.

D. Protocolarmente, en sus DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS, se consigna lo siguiente:

PRIMERA. Modificación del artículo 98 del Nuevo Código Procesal Penal

Modifícase el artículo 98 del Nuevo Código Procesal Penal, con el siguiente texto:

“Artículo 98. Constitución y derechos

La acción reparatoria en el proceso penal solo podrá ser ejercitada por quien resulte perjudicado por el delito, es decir, por quien según la ley civil esté legitimado para reclamar la reparación y, en su caso, los daños y perjuicios producidos por el delito.

Tratándose de víctimas menores de edad, el defensor público de víctimas o el abogado del Centro de Emergencia Mujer del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables asumen la representación legal para el proceso penal y podrán presentar la correspondiente solicitud de constitución en actor civil.

Cuando se trate de víctimas de delitos de extorsión, sicariato, homicidio y/o delitos conexos, que afecten a prestadores del servicio de transporte público urbano, las entidades públicas competentes pueden asumir la representación de las víctimas en el proceso penal.

Lo dispuesto no limita el derecho de la víctima de intervenir en cualquier etapa del proceso penal si decide hacerlo.”

SEGUNDA. Modificación del artículo 8 de la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Modifíquese el artículo 8 de la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en los siguientes términos:

“Artículo 8. Otras funciones específicas

En el marco de sus competencias el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cumple las siguientes funciones específicas:

1. Aprobar las disposiciones normativas que le correspondan.
2. Cumplir y hacer cumplir el marco normativo relacionado con su ámbito de competencia, ejerciendo la potestad sancionadora correspondiente.
3. Coordinar la defensa judicial de las entidades de su sector.
4. Presentar anteproyectos de normas al Presidente de la República y el Consejo de Ministros, en materias de su competencia.
5. Exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, conforme con la ley de la materia.
6. **Disponer las medidas necesarias para que los organismos públicos adscritos a su competencia ejerzan funciones de representación en procesos penales, cuando corresponda.”**

TERCERA. Modificación del artículo 7 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Modifíquese el artículo 7 de la Ley 29370, Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en los siguientes términos:

“Artículo 7. Funciones complementarias

De manera complementaria la ATU ejerce también las siguientes funciones:

- a. En materia de tránsito: establecer las disposiciones necesarias para la integración obligatoria de los centros de gestión de tránsito o las que hagan sus veces dentro del territorio, a efectos de operar de manera coordinada, estandarizada y técnicamente compatible.
- b. En materia de gestión de la infraestructura: emitir opinión técnica vinculante en la formulación y evaluación de proyectos relacionados con redes semaforicas, infraestructura y señalización vial en el territorio, independientemente del tipo de la clasificación o tipo de vía, a fin de garantizar su compatibilidad con los conceptos de ciudad, movilidad y sistema integrado de transporte. De no contar con la opinión técnica favorable de la ATU, el proyecto es nulo de pleno derecho.
- c. En materia de transporte de mercancías: aprobar el Plan de Desarrollo Logístico para el Transporte de Carga en el territorio. Así mismo recomendar restricciones de horario, circulación, detención o estacionamiento de vehículos de transporte de mercancía en el territorio, considerando la capacidad y características de las vías, y con arreglo a la normativa vigente en la materia.
- d. **En materia de seguridad del transporte urbano de personas: asumir la representación de las víctimas, en los procesos penales por delitos de extorsión, sicariato, homicidio y/o delitos conexos, cuando se afecte la continuidad de la prestación del servicio público de transporte urbano de personas o se ponga en riesgo la seguridad de los operadores.”**

II. BASE LEGAL

- A. Constitución Política del Perú.
- B. Reglamento del Congreso de la República.
- C. Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- D. Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- E. Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).
- F. Decreto Legislativo 957 se aprobó el nuevo Código Procesal Penal (NCPP).
- G. Decreto Legislativo N° 1316, que modifica la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- H. Decreto Supremo 011-2014-IN, Reglamento de la Ley N°27933.
- I. Decreto Supremo 010-2019-IN, Que modifica el DS Nro.011-2014-IN.
- J. Decreto Supremo 002-2022-IN Que aprueba la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Ciudadana al 2030.
- K. Decreto Supremo N°006-2022-IN que Aprueba la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Ciudadana al 2030.DS Nro. 017-2019-IN que aprueba la Política Nacional Multisectorial de Lucha Contra el Crimen Organizado al 2030.

III. ANALISIS

- A. El Proyecto de Ley N.° 13973/2025-CR propone establecer medidas destinadas a garantizar y preservar la seguridad ciudadana en el servicio de transporte público urbano en Lima y Callao, otorgando a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) la facultad de asumir la representación procesal de las víctimas en delitos de extorsión, sicariato, homicidio y conexos, cuando estos afecten la continuidad y seguridad del servicio.
- B. Resulta relevante expresar sobre la constitucionalidad y competencia legislativa, ya que la iniciativa se enmarca en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, que reconoce la iniciativa legislativa de los congresistas. Asimismo, no invade

competencias exclusivas de otros niveles de gobierno, sino que desarrolla atribuciones dentro del ámbito del servicio público de transporte terrestre urbano en Lima y Callao, cuya rectoría corresponde a la ATU conforme a la Ley N° 30900.

En ese sentido, la propuesta respeta el principio de competencia y se circunscribe al ámbito material de la gestión del transporte público, el cual ha sido declarado servicio público, cuya titularidad corresponde al Estado, implicando el deber de garantizar su continuidad, regularidad y seguridad.

- C. Al respecto, el análisis en materia de Seguridad Ciudadana y Lucha Contra el Crimen Organizado, sobre la problemática que sustenta la iniciativa, parte de un contexto objetivamente grave de inseguridad ciudadana en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, caracterizado por el Incremento sostenido de denuncias por extorsión, alta incidencia de homicidios vinculados a cobro de cupos, afectación directa a operadores de transporte público, retraimiento en la denuncia por temor a represalias, y desde el punto de vista técnico, el transporte urbano constituye un servicio esencial que moviliza diariamente a millones de ciudadanos. En tal virtud, cuando los operadores son objeto de extorsión o violencia, no solo se vulneran derechos individuales (vida, integridad, patrimonio), sino que se afecta un bien jurídico colectivo: la continuidad del servicio público.
- D. El fundamento técnico social de la propuesta en alusión, evidencia que la criminalidad organizada ha convertido al transporte urbano en un espacio de riesgo estructural, generando: Reducción de flota operativa, Incremento de tarifas por pagos ilegales, Alteración de rutas, Aumento de la percepción de inseguridad ciudadana; por tanto, la problemática tiene dimensión no solo penal, sino también administrativa y de política pública. En este extremo se planea la modificación del artículo 98 del Nuevo Código Procesal Penal para permitir que entidades públicas competentes asuman la representación procesal de víctimas en determinados delitos, en razón que actualmente, el Código Procesal Penal reconoce legitimidad al agraviado conforme a la ley civil, pero no contempla expresamente la representación institucional de víctimas por entidades públicas cuando estas se abstienen de denunciar por miedo, en tal sentido desde el análisis jurídico, la propuesta no vulneraría el derecho de la víctima a intervenir directamente, asimismo no se sustituye la titularidad de la acción penal (que corresponde al Ministerio Público), habilitándose una representación complementaria en defensa del interés público comprometido. En consecuencia, la modificación no altera la estructura acusatoria del proceso penal, sino que amplía la legitimación procesal en casos excepcionales vinculados a la protección de bienes jurídicos colectivos.
- E. Al extender el análisis en materia de Seguridad Ciudadana, expresaremos que existiría razonabilidad y proporcionalidad de la medida, por cuanto existiría la **Idoneidad**, pues permitiría activar la persecución penal incluso cuando la víctima no denuncia por coacción; habría la **Necesidad**: ya que no existen actualmente mecanismos específicos que permitan a la ATU asumir dicha representación. Por tanto, la modificación normativa resulta necesaria para cerrar el vacío legal identificado, respecto a la **Proporcionalidad en sentido estricto**, la intervención estatal se limita a delitos graves que afectan la continuidad del servicio público. No se trata de una habilitación general ni indiscriminada, lo cual mantiene equilibrio con los derechos fundamentales.
- F. En consecuencia, la cadena de valor de la política pública, resultaría favorable respecto al Impacto institucional y Operativo, en razón que desde el análisis administrativo, la medida implicaría, necesidad de fortalecimiento presupuestal y técnico de la ATU, implementación de mecanismos de defensa legal especializada, coordinación interinstitucional con Ministerio Público y PNP, eventual creación de un centro de asistencia integral y si bien el proyecto no desarrolla impacto presupuestal explícito, su implementación requerirá previsión financiera para garantizar eficacia real.

- G.** En este horizonte de análisis, el Proyecto de Ley N.° 13973/2025-CR resulta jurídicamente viable, constitucionalmente legítimo y coherente con el deber del Estado de garantizar la continuidad y seguridad de los servicios públicos. La propuesta fortalece la capacidad institucional frente a delitos que afectan estructuralmente el transporte urbano en Lima y Callao, cerrando un vacío normativo en la representación procesal de víctimas coaccionadas; no obstante, se recomienda que, en el debate legislativo, se precise, alcances exactos de la representación procesal, mecanismos de coordinación con el Ministerio Público, evaluación del impacto presupuestal, salvaguardas para evitar duplicidad procesal, por lo que en términos generales, la iniciativa guarda coherencia con el principio de protección de bienes jurídicos colectivos, con la política nacional de seguridad ciudadana y con los objetivos estratégicos regionales de reducción de la inseguridad.
- H.** Asimismo, al revisar el alineamiento con políticas públicas, se entiende que dicha propuesta se alinearía con: la Política de Estado N.° 7 del Acuerdo Nacional (Erradicación de la violencia), con la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Ciudadana al 2030, la Política Nacional de Lucha contra el Crimen Organizado y con nuestro Plan de Desarrollo Concertado al 2034 del Gobierno Regional del Callao; en este marco, la propuesta fortalece la presencia institucional del Estado en sectores vulnerables frente al crimen organizado. En resumen, la propuesta contribuye al eje orientado al fortalecimiento del orden interno y la lucha contra la criminalidad organizada, al establecer un mecanismo institucional que fortalece la capacidad del Estado para enfrentar delitos de extorsión, sicariato y homicidio vinculados al transporte urbano. Desde la perspectiva de CEPLAN, la intervención normativa se vincula con el Objetivo Prioritario de reducción de la criminalidad y fortalecimiento de la seguridad ciudadana, en tanto incide directamente en la protección de bienes jurídicos colectivos y en la recuperación de espacios públicos afectados por el crimen organizado.
- I.** A la vez dicha Política Nacional propuesta por la legisladora nacional, estaría alineada con la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Ciudadana al 2030, aprobada mediante Decreto Supremo N.° 006-2022-IN, en la medida que: Contribuye a fortalecer la capacidad de respuesta institucional frente al delito, Incorpora un enfoque preventivo–disuasivo al reducir la impunidad derivada del silencio de las víctimas, Refuerza la intervención estatal en sectores económicos vulnerables al crimen organizado y Desde el enfoque CEPLAN, la iniciativa se vincula especialmente con el Objetivo Prioritario orientado a reducir la victimización y percepción de inseguridad, así como con el fortalecimiento de la articulación interinstitucional en materia de seguridad.
- J.** Extendiendo más, el análisis en materia de Seguridad Ciudadana, mencionaremos su consistencia con el enfoque de articulación vertical, ya que según la metodología de articulación vertical promovida por CEPLAN, una intervención pública debe demostrar coherencia entre: Políticas Nacionales, Políticas Sectoriales, Planes Estratégicos Institucionales y Planes de Desarrollo Concertado, en tal virtud el Proyecto de Ley fortalecería la articulación entre el sector Transporte (MTC y ATU) y el sector Interior, y las Instancias de Coordinación del SINASEC, integrando la dimensión de seguridad ciudadana dentro de la gestión del servicio público de transporte, lo cual evidencia una aproximación multisectorial coherente con el modelo de gobernanza promovido por CEPLAN.
- K.** En cuanto a su Alineamiento con el Plan de Desarrollo Concertado del GORE Callao al 2034, aprobado mediante Ordenanza Regional N.° 007-2024, establece como Primer Objetivo Estratégico Regional: “Reducir la inseguridad ciudadana en la Provincia Constitucional del Callao.”, desde el análisis estratégico, la propuesta legislativa se vincula directamente con dicho objetivo, debido a que aborda uno de los factores críticos de inseguridad que es

la extorsión y el sicariato en el transporte público, constituyendo fenómenos de alta incidencia territorial en el Callao, y fortalecería la respuesta institucional del Estado, permitiendo que una entidad pública especializada como la ATU intervenga en defensa del servicio público cuando la víctima directa no puede hacerlo. Protegería a la vez, un servicio esencial para el desarrollo regional, como la movilidad urbana segura como un componente clave para el desarrollo económico, social y territorial e impactaría en la percepción de seguridad.

- L.** De materializarse tal intervención institucional reduciría, la sensación de abandono estatal y fortalecería la confianza ciudadana en las instituciones, asimismo, la propuesta contribuiría de manera indirecta a otros ejes del PDC-GORE Callao 2034 vinculados a Competitividad territorial, Desarrollo económico sostenible, Mejora de la calidad de vida, Gobernanza y fortalecimiento institucional. En tal coherencia, su enfoque territorial y gobernanza regional, promovido por CEPLAN, el Callao actualmente presenta características estratégicas particulares: Alta densidad poblacional, Nudo logístico nacional (puerto y aeropuerto), Alta incidencia de criminalidad organizada. En ese contexto, el transporte urbano constituye una infraestructura funcional crítica para el desarrollo regional. La afectación sistemática del transporte por redes de extorsión impacta negativamente en la economía regional, en la conectividad y en la cohesión social. Por tanto, la propuesta legislativa no solo tiene impacto penal, sino que se integra dentro de una lógica de protección de infraestructura crítica urbana, lo cual refuerza su coherencia estratégica.
- M.** En ese sentido, la aludida propuesta legislativa, tendría el objeto de contribuir a garantizar y preservar la seguridad ciudadana en la prestación de servicio de transporte urbano de Lima y Callao, proponiendo dar prerrogativas a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, en su calidad de organismo encargado de la gestión del servicio público de transporte terrestre de personas en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, para que pueda asumir la representación legal para el proceso penal, como parte agraviada, de las víctimas en caso de delitos de extorsión, sicariato, homicidio y todos aquellos conexos de la extorsión, cuando se afecte la prestación del servicio público de transporte terrestre de personas o pongan en riesgo la seguridad de los operadores y usuarios, sin necesidad de contar con la conformidad de los agraviados. Ello por cuanto la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU se constituye en la entidad competente de la gestión del servicio público de transporte terrestre urbano de personas en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.
- N.** A la vez es pertinente, señalar que la propuesta en alusión propone la modificación del artículo 98 del Nuevo Código Procesal Penal, a fin de incorporar un párrafo que disponga que, en el caso de tratarse de víctimas de delitos de extorsión, sicariato, homicidio y todos aquellos derivados de la extorsión, que brinden servicio de transporte público urbano, las entidades públicas competentes puedan asumir la representación legal para el proceso penal, en calidad de parte agraviada, y pueden presentar la correspondiente solicitud de constitución en actor civil. En dicha proporción jurídica, se buscaría de esta manera, permitir que las entidades públicas competentes, como es la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU para esta problemática, asuman la representación de las víctimas, permitiéndose una respuesta más ágil y efectiva frente a situaciones de riesgo, para garantizar la protección de los bienes jurídicos colectivos relacionados con el transporte público.
- O.** De igual manera y, en el mismo sentido, se propone la modificación del artículo 7 de la Ley 29370, Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), con el objeto de que, en materia de seguridad de la prestación del transporte público de personas, pueda representar legalmente en el proceso penal, como parte agraviada, a las víctimas de delitos de extorsión, sicariato, homicidio y conexos, cuando se afecte la prestación del servicio público de transporte terrestre

de personas o pongan en riesgo la seguridad de los operadores y usuarios. Asimismo, en una única Disposición Complementaria Final se dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC adecúe la normativa reglamentaria respectiva a la normativa propuesta, en el marco de sus competencias, dentro de un plazo perentorio de 30 días calendarios contados a partir del día siguiente de su vigencia, en caso fuere aprobada.

- P. En consecuencia, el alineamiento estratégico de dicha propuesta legislativa, estaría enmarcada en los objetivos y políticas de Estado del Acuerdo Nacional, suscrito el 22 de julio de 2002, y contribuye directamente al cumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado peruano en materia de seguridad ciudadana y fortalecimiento institucional; en esta orientación guardaría correspondencia con el primer objetivo: Democracia y Estado de Derecho, y específicamente con la Política de Estado N° 7: Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana, mediante la cual el Estado se compromete a consolidar políticas orientadas a prevenir, disuadir, sancionar y eliminar conductas que pongan en riesgo la tranquilidad, integridad o libertad de las personas, así como la propiedad pública y privada. Asimismo, reafirma la obligación estatal de garantizar su presencia efectiva en zonas vulnerables a la violencia y de promover la especialización de los organismos públicos responsables de garantizar la seguridad ciudadana. De igual modo, la propuesta se vincularía con el cuarto objetivo: Estado eficiente, transparente y descentralizado, particularmente con la Política de Estado N° 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente, que compromete al Estado a incrementar la cobertura, calidad y celeridad en la prestación de los servicios públicos, establecer y evaluar periódicamente estándares básicos de servicio, mejorar la capacidad de gestión mediante la reforma integral de la administración pública y reducir los costos de acceso a bienes y servicios públicos. Y esencialmente alineado a nuestro Plan de Desarrollo Concertado al 2034 aprobado mediante Ordenanza Regional 007 de SET2024, donde su Primer Objetivo Estratégico Regional señala **“Reducir la inseguridad ciudadana en la Provincia Constitucional del Callao”**.

IV. CONCLUSIÓN

Que, la aludida propuesta legislativa, tendría una finalidad favorable en materia de Seguridad Ciudadana y Lucha Contra el Crimen Organizado, ya que su objeto se enfoca a contribuir, garantizar y preservar la seguridad ciudadana en la prestación de servicio de transporte urbano de Lima y Callao, proponiendo dar prerrogativas a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, en su calidad de organismo encargado de la gestión del servicio público de transporte terrestre de personas en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, para que pueda asumir la representación legal para el proceso penal, como parte agraviada, de las víctimas en caso de delitos de extorsión, sicariato, homicidio y todos aquellos conexos de la extorsión, cuando se afecte la prestación del servicio público de transporte terrestre de personas o pongan en riesgo la seguridad de los operadores y usuarios, sin necesidad de contar con la conformidad de los agraviados, y abordaría la finalidad de disminuir y/o prevenir el índice de criminalidad o el riesgo de la comisión de delitos, que contribuirá a impulsar medidas destinadas a prevenir, neutralizar y combatir la delincuencia, el sicariato y el robo, resultando coherente, proporcional y protectora de Derechos Fundamentales de la persona. Asimismo, guarda relación con la Política de Estado 7 y 24 sobre Erradicación de la violencia y Afirmación de un Estado eficiente y transparente, fortalecimiento del civismo y la seguridad ciudadana, alineada a la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Ciudadana, y al Futuro Deseado del Plan de Desarrollo Concertado al 2034 del GORE Callao.

V. RECOMENDACIÓN

Se dé respuesta a la entidad recurrente.

Atentamente,

DOCUMENTO CON FIRMA DIGITAL

.....
JORGE LUIS CAYAS MEDINA
Gerente Regional de Defensa Nacional,
Defensa Civil y Seguridad Ciudadana

Cc. Archivo.
JLCM/eoo.

