

**COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERIODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026
Segunda Legislatura Ordinaria**

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 13973/2025-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular a iniciativa de la congresista Carmen Patricia Juárez Gallegos, que propone la "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".

El presente dictamen fue aprobado por mayoría, en la vigésima sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 8 de junio del 2026.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Segundo Héctor Acuña Peralta, Patricia Rosa Chirinos Venegas, Jorge Luis Flores Ancachi, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Hilda Marleny Portero López, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto y Oscar Zea Choquechambi.

Se abstuvieron los señores congresistas Karol Ivett Paredes Fonseca y María Antonieta Agüero Gutiérrez.

Presentaron licencia los señores congresistas Roberto Sánchez Palomino y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 13973/2025-CR, denominado "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", fue presentado al Área de Trámite Documentario el 13 de febrero de 2025 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 16 de febrero de 2026, como primera comisión dictaminadora. La Comisión de Justicia y Derechos Humanos es la segunda comisión dictaminadora.

Verificado el cumplimiento de los requisitos formales previstos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, se procedió al análisis de admisibilidad y evaluación técnica del proyecto.

Del Informe de Admisibilidad elaborado durante el trámite parlamentario se advierte que la iniciativa cumple con los requisitos reglamentarios exigibles, habiéndose recomendado solicitar opiniones técnicas a entidades vinculadas con la materia regulada, entre ellas el Ministerio de Justicia, Poder Judicial, Defensoría del Pueblo, Presidencia del Consejo de Ministros, Ministerio de Transportes y

Comunicaciones, Gobierno Regional del Callao y Municipalidad Provincial de Lima.

A la fecha de elaboración del presente dictamen, la Comisión de Transportes y Comunicaciones no cuenta con respuestas sustantivas completas remitidas dentro del plazo correspondiente por las entidades consultadas.

Sin perjuicio de ello, considerando que durante el trámite parlamentario la Comisión de Justicia y Derechos Humanos recibió opiniones técnicas vinculadas con la propuesta legislativa, estas han sido incorporadas como insumo complementario para el análisis jurídico, institucional y operativo contenido en el presente dictamen.

I.2 Antecedentes parlamentarios

En el ámbito parlamentario, durante el periodo legislativo vigente se han presentado diversas iniciativas orientadas a fortalecer la seguridad ciudadana, particularmente en sectores estratégicos como el transporte público urbano, el cual ha sido identificado como uno de los espacios con mayor incidencia de delitos como extorsión, sicariato y homicidio vinculados al crimen organizado.

En ese marco, se advierte una tendencia legislativa dirigida a reforzar la intervención del Estado en la protección de servicios públicos esenciales, mediante la incorporación de mecanismos que permitan mejorar la capacidad de respuesta frente a delitos que afectan no solo a las víctimas directas, sino también a la continuidad y seguridad del servicio público.

Asimismo, el Congreso de la República ha abordado propuestas vinculadas a la articulación entre sectores administrativos y el sistema de justicia penal, con la finalidad de reducir la impunidad en contextos donde las víctimas se ven impedidas de denunciar por temor a represalias.

En este contexto, el Proyecto de Ley 13973/2025-CR se inscribe dentro de este conjunto de iniciativas orientadas a enfrentar la criminalidad que afecta el transporte público urbano en Lima y Callao, respondiendo a la creciente problemática de extorsión y violencia que impacta directamente en la prestación del servicio y en la seguridad de operadores y usuarios.

II. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 13973/2025-CR tiene por finalidad establecer medidas orientadas a garantizar y preservar la seguridad ciudadana en el servicio de transporte público urbano en las provincias de Lima y Callao. La iniciativa parte del reconocimiento de una problemática real: el incremento de delitos de extorsión, homicidio, sicariato y otras conductas criminales dirigidas contra operadores del servicio de transporte urbano, generando un contexto de temor que reduce los niveles de denuncia y afecta el normal funcionamiento del servicio.

Para enfrentar esta situación, el proyecto propone facultar a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) a ejercer la representación de la parte agraviada dentro del proceso penal en determinados supuestos vinculados a delitos que afecten la continuidad, regularidad o seguridad del servicio. Asimismo, plantea modificaciones normativas destinadas a incorporar dicha intervención institucional dentro del marco legal vigente.

La Comisión considera que el diagnóstico contenido en la propuesta resulta adecuado, pues reconoce correctamente que la afectación del transporte público no constituye únicamente una afectación individual, sino que compromete un interés colectivo relacionado con la continuidad de un servicio público esencial. No obstante, durante el análisis técnico efectuado se advirtió que la figura de representación procesal planteada originalmente no se encuentra suficientemente delimitada respecto del alcance de la intervención institucional de la ATU, pudiendo generar dificultades de interpretación respecto del ejercicio de la acción penal y del rol constitucional del Ministerio Público.

Por ello, el texto sustitutorio mantiene el propósito de fortalecer la respuesta estatal frente a delitos que afectan el transporte urbano, pero modifica el mecanismo jurídico mediante el cual dicho objetivo se alcanza. La mejora introducida consiste en precisar que la intervención de la ATU no nace de representar procesalmente a víctimas individuales, sino de su deber institucional de proteger la continuidad, regularidad y seguridad del servicio público de transporte urbano.

En consecuencia, el texto sustitutorio habilita a la ATU para formular denuncias penales institucionales cuando tome conocimiento de hechos que afecten el servicio público, correspondiendo al Ministerio Público conducir la investigación y ejercer la acción penal conforme a la Constitución y el Código Procesal Penal. Esta reformulación conserva la finalidad original de la iniciativa, pero fortalece su viabilidad jurídica, mejora su técnica legislativa y facilita su aplicación práctica dentro del sistema institucional vigente.

III. MARCO NORMATIVO

III.1 Legislación nacional

El análisis del Proyecto de Ley 13973/2025-CR debe efectuarse dentro del marco constitucional, legal y sectorial vigente, considerando que la propuesta involucra materias vinculadas con seguridad ciudadana, transporte público, proceso penal y organización del Estado.

En primer término, la Constitución Política del Perú establece 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.

Asimismo, el artículo 44 dispone que constituye deber primordial del Estado proteger a la población frente a amenazas contra su seguridad y promover el bienestar general.

Por su parte, el artículo 159 de la Constitución reconoce que corresponde al Ministerio Público ejercer la acción penal y conducir desde su inicio la investigación del delito. Esta disposición resulta particularmente relevante para el análisis del proyecto, pues delimita el alcance constitucional de cualquier mecanismo de intervención institucional frente a hechos delictivos.

Asimismo, el Código Procesal Penal aprobado por Decreto Legislativo 957 regula el ejercicio de la acción penal, la denuncia y la conducción de la investigación penal, estableciendo un modelo acusatorio en el cual el Ministerio Público dirige la investigación y decide el inicio del proceso penal.

En el ámbito sectorial, la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), reconoce a dicha entidad como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio

de Transportes y Comunicaciones, encargado de organizar, implementar, gestionar y supervisar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

La citada ley atribuye a la ATU competencias relacionadas con la continuidad, eficiencia y seguridad del sistema de transporte urbano, elementos que permiten justificar una intervención institucional cuando la prestación del servicio se vea afectada por fenómenos delictivos.

Asimismo, resulta aplicable la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que reconoce al sector competencias vinculadas con el diseño y conducción de políticas públicas en materia de transporte.

Complementariamente, la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, establece mecanismos de coordinación institucional orientados a prevenir y enfrentar fenómenos de criminalidad.

En atención a dicho marco normativo, la Comisión considera que el proyecto debe interpretarse bajo una premisa fundamental: la intervención institucional de la ATU no puede construirse sobre una sustitución procesal de víctimas ni sobre el ejercicio de funciones propias del Ministerio Público.

Por el contrario, el fundamento jurídico adecuado se encuentra en reconocer que la ATU, en tanto entidad responsable de preservar el funcionamiento del sistema de transporte urbano, puede formular denuncias institucionales cuando tome conocimiento de hechos delictivos que comprometan la continuidad del servicio público.

En consecuencia, el texto sustitutorio propuesto armoniza adecuadamente con el ordenamiento vigente, al preservar la titularidad de la acción penal y reconocer una actuación institucional compatible con las competencias de la ATU.

III.2 Legislación comparada

La revisión de experiencias comparadas permite identificar que diversos ordenamientos reconocen mecanismos mediante los cuales entidades públicas pueden poner en conocimiento de la autoridad competente hechos presuntamente delictivos que afecten servicios públicos o intereses colectivos.

No obstante, no se advierte la existencia de modelos equivalentes al originalmente planteado por el Proyecto de Ley 13973/2025-CR respecto de representación procesal institucional de víctimas.

Por ello, el análisis comparado se concentra en figuras equivalentes a la denuncia institucional. En España, la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece en su artículo 259 que quien presenciare la perpetración de un delito público debe ponerlo inmediatamente en conocimiento del Ministerio Fiscal, tribunal competente o autoridad correspondiente.

Esta regulación evidencia que la denuncia constituye un mecanismo de activación institucional del sistema penal, distinto del ejercicio de la acción penal.

En Chile, el Código Procesal Penal reconoce la obligación de denuncia de funcionarios públicos respecto de hechos delictivos conocidos en ejercicio de sus funciones.

Este modelo resulta relevante porque diferencia claramente entre:

- comunicar hechos presuntamente delictivos; y
- conducir la investigación penal.

En Colombia, el artículo 365 de la Constitución reconoce que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y corresponde asegurar su prestación eficiente.

Asimismo, el régimen procesal penal colombiano reconoce la denuncia como mecanismo de activación institucional frente a hechos delictivos.

Estas referencias comparadas permiten concluir que el diseño institucional más compatible con sistemas procesales acusatorios consiste en permitir que entidades públicas formulen denuncias cuando se afecten servicios públicos o intereses colectivos, sin asumir la conducción de investigaciones ni sustituir al órgano titular de la acción penal.

En ese sentido, el texto sustitutorio se alinea con estándares comparados verificables y evita introducir figuras procesales atípicas o de difícil aplicación.

III.3 Tratados internacionales

La propuesta legislativa también debe analizarse considerando los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano en materia de seguridad ciudadana, acceso a la justicia y lucha contra la criminalidad organizada.

La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional promueve la adopción de medidas destinadas a fortalecer la capacidad institucional de los Estados frente a fenómenos de criminalidad organizada.

Dicha convención reconoce la necesidad de fortalecer mecanismos de prevención, cooperación institucional y persecución de delitos que afecten intereses colectivos.

Por su parte, la Convención Americana sobre Derechos Humanos reconoce el deber estatal de garantizar derechos fundamentales como la vida, integridad personal, seguridad y acceso efectivo a la justicia.

Asimismo, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos reconoce el deber estatal de adoptar medidas eficaces para garantizar protección frente a amenazas a la seguridad personal.

En dicho contexto, el fortalecimiento de mecanismos institucionales para comunicar hechos delictivos que afectan servicios públicos esenciales constituye una medida compatible con los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano.

La Comisión considera que el texto sustitutorio fortalece dicho cumplimiento, al permitir que una entidad pública especializada pueda activar institucionalmente el sistema penal sin alterar el modelo constitucional de persecución penal.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

IV.1 Análisis técnico

El Proyecto de Ley 13973/2025-CR parte de una identificación adecuada del problema público que pretende resolver. La iniciativa reconoce que el incremento de delitos como extorsión, homicidio, sicariato y delitos conexos dirigidos contra operadores del transporte urbano ha generado un entorno de temor que limita la denuncia y compromete el funcionamiento del sistema de transporte público.

La Comisión considera que este diagnóstico resulta técnicamente correcto, pues el impacto de dichos delitos no se limita a personas individuales, sino que afecta directamente la continuidad y seguridad de un servicio público esencial. Sin embargo, el mecanismo normativo elegido originalmente presenta dificultades. El proyecto propone facultar a la ATU para asumir la representación de la parte agraviada dentro del proceso penal.

Durante el análisis técnico se advirtió que esta fórmula genera interrogantes respecto de:

- la delimitación de competencias entre entidades públicas;
- la relación con el Ministerio Público;
- el alcance de la representación procesal;
- y la operatividad de la medida.

Asimismo, la propuesta original no precisa si dicha representación implica intervención autónoma dentro del proceso penal o únicamente un mecanismo de apoyo institucional.

Las opiniones técnicas analizadas coinciden en advertir la necesidad de precisar el alcance de la intervención institucional y evitar conflictos con el sistema procesal penal.

En atención a ello, la Comisión considera necesario reformular el mecanismo previsto originalmente. El texto sustitutorio que se plantea mantiene la finalidad de fortalecer la respuesta estatal frente a delitos que afectan el transporte urbano, pero sustituye la representación procesal por una facultad institucional de denuncia. Esta mejora resulta sustancial.

Mientras el proyecto original pretendía resolver el problema mediante una intervención procesal amplia y jurídicamente indeterminada, el texto sustitutorio mantiene el objetivo utilizando una herramienta más clara, compatible y operativamente viable.

En consecuencia, el núcleo jurídico del nuevo modelo consiste en reconocer que la legitimación de la ATU no nace de representar víctimas, sino de proteger la continuidad, regularidad y seguridad del servicio público de transporte urbano.

La denuncia institucional permite activar el sistema penal sin alterar la estructura constitucional de persecución penal. Por ello, el texto sustitutorio mejora la técnica legislativa, reduce riesgos de inaplicabilidad y fortalece la eficacia normativa.

IV.2 Análisis de la necesidad, viabilidad y oportunidad de la proposición legislativa

Análisis de la necesidad

La presente iniciativa legislativa responde a una problemática concreta y verificable: la afectación del servicio público de transporte urbano en Lima y Callao como consecuencia de delitos de extorsión, sicariato, homicidio y delitos conexos dirigidos contra operadores del servicio.

El proyecto original identifica correctamente que la criminalidad organizada no solo genera afectación individual contra conductores, cobradores, representantes o empresas de transporte, sino que produce efectos colectivos sobre la prestación del servicio. Cuando un operador es extorsionado o amenazado, el impacto no se limita a la víctima directa; también puede generar paralización de rutas, reducción de unidades, incremento de costos operativos, afectación a usuarios y deterioro de la percepción de seguridad ciudadana.

En ese sentido, la necesidad de intervención legislativa se justifica porque el transporte público urbano constituye un servicio público esencial para la movilidad cotidiana, el acceso al trabajo, la educación, la salud y otras actividades básicas de la población. Su afectación por organizaciones criminales compromete un interés público que trasciende la esfera individual de los agraviados.

Asimismo, existe una barrera práctica relevante: el temor de las víctimas a denunciar. En los delitos de extorsión y violencia organizada, los operadores del servicio suelen enfrentar amenazas directas contra su vida, integridad o patrimonio, lo que genera retraimiento en la denuncia y dificulta la activación oportuna del sistema penal.

Por ello, resulta necesario habilitar un mecanismo institucional que permita a la ATU poner en conocimiento del Ministerio Público hechos presuntamente delictivos cuando estos afecten la continuidad, regularidad o seguridad del servicio público de transporte urbano.

No obstante, la necesidad de la medida no debe confundirse con la creación de una representación procesal amplia a favor de la ATU. La propuesta original buscaba enfrentar un problema real, pero lo hacía mediante una fórmula jurídicamente imprecisa: la representación de la víctima en procesos penales.

El texto sustitutorio mejora dicha fórmula, porque mantiene la finalidad de activar la respuesta estatal frente a delitos que afectan el transporte público, pero reemplaza la representación procesal por una denuncia institucional. Esta modificación permite atender la necesidad identificada sin generar conflictos con la titularidad de la acción penal ni con los derechos del agraviado.

En consecuencia, la intervención legislativa resulta necesaria porque permite cerrar un vacío operativo: cuando la criminalidad afecta el servicio público y las víctimas directas no denuncian por temor, la ATU podrá activar institucionalmente el sistema penal, en defensa de la continuidad de un servicio público esencial.

Análisis de la viabilidad

La viabilidad de la propuesta debe analizarse desde tres dimensiones: jurídica, institucional y operativa.

Desde el punto de vista jurídico, la propuesta original presentaba dificultades porque atribuía a la

ATU la representación de la parte agraviada en procesos penales. Esta fórmula podía generar dudas sobre el alcance de dicha representación, su relación con la víctima directa, la posibilidad de constituirse como actor civil y su compatibilidad con las competencias del Ministerio Público.

El texto sustitutorio supera este problema al establecer que la ATU no asume representación procesal, no sustituye a la víctima y no interfiere en la titularidad de la acción penal. Su actuación se limita a formular denuncias penales institucionales cuando, en el ejercicio de sus competencias, tome conocimiento de delitos que afecten el servicio público de transporte urbano.

Esta precisión hace jurídicamente viable la propuesta, pues la denuncia es un mecanismo compatible con el Código Procesal Penal y no altera el modelo acusatorio. La investigación y el ejercicio de la acción penal continúan bajo responsabilidad del Ministerio Público.

Desde el punto de vista institucional, la medida también resulta viable porque se apoya en una entidad ya existente: la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao. La ATU cuenta con competencias vinculadas a la gestión, supervisión y seguridad del transporte urbano, por lo que resulta razonable que pueda comunicar formalmente hechos delictivos que comprometan la continuidad del servicio bajo su ámbito funcional.

La legitimación de la ATU, por tanto, no nace de representar a víctimas individuales, sino de su responsabilidad institucional frente a la continuidad, regularidad y seguridad del sistema de transporte público urbano.

Desde el punto de vista operativo, el texto sustitutorio resulta más viable que el proyecto original. La representación procesal hubiera requerido estructuras especializadas de defensa legal penal, abogados litigantes, seguimiento procesal continuo y eventualmente reglas de coordinación con víctimas, procuradurías y el Ministerio Público.

En cambio, la denuncia institucional exige un mecanismo más concreto y ejecutable: detección de hechos, acopio inicial de información, comunicación formal al Ministerio Público y coordinación con la Policía Nacional del Perú y el Ministerio del Interior. Este modelo reduce costos administrativos, evita duplicidad de funciones y permite una implementación progresiva.

Además, al establecer que la implementación se realiza con cargo al presupuesto institucional de la ATU, se evita crear obligaciones presupuestales inmediatas o gasto público no previsto. Por estas razones, la propuesta resulta viable en los términos del texto sustitutorio, pues mejora la compatibilidad constitucional, reduce riesgos procesales y facilita su aplicación práctica.

Análisis de la oportunidad

La oportunidad de la iniciativa se sustenta en el contexto actual de inseguridad ciudadana y en la necesidad de fortalecer la respuesta estatal frente a delitos que afectan servicios públicos esenciales.

El transporte público urbano de Lima y Callao es un componente crítico para la vida diaria de millones de personas. Su afectación por redes criminales tiene impacto directo en la movilidad, la

economía, la seguridad de los usuarios y la confianza en las instituciones públicas.

En este escenario, resulta oportuno que el Congreso adopte medidas orientadas a evitar que el temor de los operadores impida la activación del sistema penal. La respuesta estatal no puede depender exclusivamente de que una víctima directa, amenazada o coaccionada, asuma individualmente el riesgo de denunciar.

La oportunidad de la medida se refuerza porque el texto sustitutorio ofrece una herramienta simple, clara y de aplicación inmediata: facultar a la ATU a formular denuncias institucionales cuando tome conocimiento de delitos que afectan la continuidad, regularidad o seguridad del servicio.

A diferencia del texto original, que podía generar una discusión compleja sobre representación procesal, actor civil, patrocinio o participación de la ATU en el proceso penal, el texto sustitutorio concentra la intervención en un acto concreto: denunciar. Luego de ello, el Ministerio Público asume la conducción de la investigación conforme a sus competencias constitucionales.

Esto hace que la medida sea especialmente oportuna, porque permite actuar frente a la criminalidad sin esperar la creación de nuevas estructuras ni introducir reformas procesales complejas.

Además, el texto sustitutorio evita que la ley tenga un efecto meramente declarativo. Al establecer una facultad expresa de denuncia institucional, permite que la ATU actúe de manera directa cuando detecte hechos delictivos que comprometan el servicio público.

En consecuencia, la aprobación del proyecto con texto sustitutorio resulta oportuna porque responde a una situación actual de alto impacto social, fortalece la presencia institucional del Estado, reduce barreras de denuncia y protege la continuidad de un servicio público esencial, sin desnaturalizar el sistema penal vigente.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

Análisis del marco normativo

El análisis del Proyecto de Ley 13973/2025-CR exige verificar si el mecanismo propuesto resulta consistente con el diseño institucional del Estado y con el régimen jurídico aplicable al transporte público y al proceso penal.

La propuesta original parte de una premisa jurídicamente válida: reconocer que determinados fenómenos delictivos pueden generar una afectación que excede el ámbito individual y compromete el funcionamiento de servicios públicos esenciales. Bajo esa lógica, el proyecto busca fortalecer la capacidad de reacción institucional frente a delitos que afectan el transporte público urbano.

Sin embargo, el mecanismo originalmente previsto —atribuir a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) la representación de la parte agraviada en procesos penales— generaba dificultades de articulación normativa.

Desde la perspectiva constitucional, el Ministerio Público tiene asignada la conducción de la investigación y el ejercicio de la acción penal. A nivel procesal, el Código Procesal Penal estructura

un sistema donde cada sujeto interviniente tiene una posición definida y funciones delimitadas.

En ese contexto, incorporar una representación institucional amplia de víctimas dentro del proceso penal podría producir incertidumbre respecto del alcance de la actuación de la ATU y generar dudas sobre su ubicación dentro del sistema procesal.

Asimismo, desde el ámbito sectorial, la Ley 30900 reconoce que la ATU tiene competencias vinculadas a la planificación, regulación, supervisión y continuidad del transporte urbano; no obstante, no le atribuye funciones de representación judicial de particulares ni competencias propias de litigación penal.

Estas observaciones no desvirtúan la finalidad del proyecto, pero sí evidencian que el instrumento jurídico inicialmente escogido requería reformulación.

Por ello, el texto sustitutorio conserva el objetivo de fortalecer la respuesta institucional frente a la criminalidad que afecta el transporte urbano, pero modifica el fundamento jurídico de la intervención.

La mejora introducida consiste en trasladar la actuación de la ATU desde una lógica de representación individual hacia una lógica de protección institucional del servicio público.

En consecuencia, la legitimación de la ATU deja de sustentarse en la representación de víctimas y pasa a sustentarse en la protección de la continuidad, regularidad y seguridad del transporte urbano como servicio público esencial.

Esta modificación permite insertar la propuesta dentro del marco normativo vigente sin alterar competencias constitucionales ni introducir nuevas categorías procesales.

La Comisión considera que esta reformulación mejora sustancialmente la calidad normativa del proyecto porque mantiene su finalidad original, pero utiliza un mecanismo jurídicamente más preciso y coherente con el ordenamiento vigente.

Efecto de la vigencia de la norma

La norma producirá efectos principalmente sobre la forma en que el Estado reacciona frente a hechos delictivos que comprometen el transporte público urbano.

Actualmente, cuando ocurren hechos de extorsión o violencia contra operadores del transporte, la activación del sistema penal depende principalmente de la denuncia individual de la víctima directa.

Sin embargo, esta dinámica presenta limitaciones prácticas cuando existe temor, riesgo de represalias o presencia de estructuras criminales organizadas que desincentivan la denuncia.

La norma introduce un cambio institucional relevante: incorpora la posibilidad de que una entidad pública especializada pueda activar formalmente la intervención estatal cuando identifique hechos que comprometan la continuidad del servicio.

Este efecto no modifica el proceso penal ni altera el rol del Ministerio Público. Lo que cambia es el punto de inicio de la respuesta institucional.

Con el texto sustitutorio, la ATU podrá canalizar institucionalmente información sobre hechos delictivos que afecten el servicio público y ponerla en conocimiento de la autoridad competente para su evaluación e investigación.

Este mecanismo tiene efectos prácticos relevantes. En primer lugar, fortalece la capacidad preventiva del Estado, al permitir una reacción más temprana frente a situaciones que podrían derivar en afectaciones mayores al sistema de transporte. En segundo lugar, mejora la coordinación institucional entre entidades con competencias complementarias en transporte, seguridad y persecución penal. En tercer lugar, contribuye a reducir la dependencia exclusiva de la denuncia individual en contextos donde las víctimas enfrentan condiciones de vulnerabilidad.

Asimismo, la norma genera un efecto organizacional positivo al reconocer que la continuidad del servicio público constituye un interés institucional susceptible de protección activa por parte del Estado.

A diferencia del texto original, el texto sustitutorio no requiere crear estructuras permanentes de litigio ni asumir funciones ajenas a la naturaleza de la ATU. Su implementación se concentra en protocolos de detección, reporte, denuncia y coordinación institucional, lo que reduce costos de ejecución y facilita su aplicación progresiva.

Por ello, la Comisión considera que el efecto esperado de la vigencia de la norma es favorable, ya que fortalece la capacidad de respuesta estatal frente a delitos que afectan el transporte urbano, preservando simultáneamente el equilibrio institucional y el diseño constitucional del sistema penal.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

IV.4.1 Opiniones solicitadas

En el marco del estudio del Proyecto de Ley 13973/2025-CR y conforme a lo dispuesto por el Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicitó opinión técnica e institucional a entidades vinculadas con la materia objeto de regulación, con la finalidad de contar con elementos de análisis que permitan evaluar la viabilidad jurídica, operativa e institucional de la propuesta.

Las solicitudes efectuadas por la Comisión de Transportes y Comunicaciones fueron las siguientes:

- Mediante Oficio N° 01696-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 4 de marzo de 2026, se solicitó opinión al **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)** respecto del Proyecto de Ley N° 13973/2025-CR.
- Mediante Oficio N° 01743-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 10 de marzo de 2026, se solicitó opinión a la **Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)**.
- Mediante Oficio N° 01744-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 12 de marzo de 2026, se solicitó opinión a la **Municipalidad Metropolitana de Lima**.
- Mediante Oficio N° 01764-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 10 de marzo de 2026, se solicitó opinión al **Ministerio del Interior**.

- Mediante Oficio N° 01815-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 16 de marzo de 2026, se solicitó opinión a la **Municipalidad Provincial del Callao**.

IV.4.2 Opiniones recibidas

La Presidencia del Consejo de Ministros remite el Oficio Múltiple N° D000203-2026-PCM-SC, de fecha 2 de marzo de 2026, suscrito por Milagritos Pilar Pastor Paredes, en su calidad de Secretaria de la Secretaría de Coordinación, solicitando a diversas entidades públicas, entre ellas el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emitir opinión técnico-legal sobre el Proyecto de Ley N° 13973/2025-CR, disponiendo que dicha opinión sea remitida al Congreso con copia a la PCM, sin adjuntar informe técnico propio ni emitir valoración sustantiva sobre el proyecto, limitándose a requerir el pronunciamiento sectorial correspondiente.

El Ministerio del Interior remite el Oficio N° 001831-2026-IN-SG-PCR, de fecha 18 de mayo de 2026, suscrito por Pedro Antonio Hernández Carrizales, en su calidad de Secretario General, mediante el cual traslada la opinión contenida en el Informe N° 001011-2026-IN-OGAJ, de fecha 5 de mayo de 2026, suscrito por Luisa Herminia Cueva Obando, Directora General de la Oficina General de Asesoría Jurídica. Dicho informe no anexa un único pronunciamiento uniforme, sino que consolida diversas opiniones internas del sector (Viceministerio de Orden Interno, Viceministerio de Seguridad Pública y Policía Nacional del Perú). La opinión final del Ministerio del Interior es que **no tiene competencia para pronunciarse sobre el fondo del proyecto**, en tanto la materia corresponde principalmente al sector Transportes y al Ministerio de Justicia, por tratarse de regulación procesal penal y funciones de la ATU; sin perjuicio de ello, se advierte que la mayoría de órganos técnicos, especialmente la Policía Nacional del Perú, consideran que el proyecto resulta **no viable**, pues desnaturaliza el modelo procesal penal, genera conflicto de competencias al atribuir a la ATU la representación de víctimas, interfiere con funciones del Ministerio Público y de la PNP, vulnera el artículo 98 del Código Procesal Penal y genera riesgos en la protección de identidad de las víctimas. Asimismo, se observa que carece de sustento técnico, presupuestal y de análisis de impacto, proponiéndose en su lugar fortalecer mecanismos existentes como protección de testigos, canales de denuncia y articulación interinstitucional. En consecuencia, la entidad propone remitir el informe al Congreso y ponerlo en conocimiento de los sectores competentes.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Secretaría General remite los Oficios N° 1531-2026-MTC/04 y N° 1551-2026-MTC/04, suscritos por Dalia Miroslava Suárez Salazar, en su calidad de Secretaria General, mediante los cuales se envía la opinión institucional al Congreso (Comisión de Justicia y Derechos Humanos y Comisión de Transportes y Comunicaciones), adjuntando el Memorando N° 1071-2026-MTC/18 y los Informes N° 0712-2026-MTC/18.01 y N° 0734-2026-MTC/08, con los cuales se atiende el pedido de opinión, sin emitir una valoración autónoma adicional más allá de remitir los informes técnicos y legales correspondientes.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal emite el Memorando N° 1071-2026-MTC/18, de fecha 20 de mayo de 2026, suscrito por Juan Pablo Miranda Leo, Director General (e), mediante el cual eleva el Informe N° 0712-2026-MTC/18.01, indicando que hace suyo su contenido y que constituye la opinión técnica sectorial, no anexando otros documentos adicionales relevantes, más que el propio informe técnico y el proyecto de oficio correspondiente.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial (DPNTRA) emite el Informe N° 0712-2026-MTC/18.01, de fecha 18 de mayo de 2026, suscrito por Arturo Ruiz Facundo, Director de dicha dirección. Este informe, que no contiene anexos adicionales, concluye que el proyecto **presenta comentarios**, es decir, no es favorable en su formulación actual. Señala que si bien responde a una problemática real (extorsión en el transporte), observa que la propuesta de otorgar a la ATU la representación de víctimas en procesos penales es incompatible con el Sistema de Defensa Jurídica del Estado, ya que dicha función corresponde a los procuradores públicos; además, advierte riesgo de desnaturalizar el sistema procesal penal al atribuir a una entidad administrativa la defensa de intereses individuales, y colisión con el rol constitucional del Ministerio Público como representante de la sociedad.

Asimismo, observa la falta de precisión sobre qué entidades adscritas al MTC asumirían representación procesal y propone como mejora incorporar funciones de gestión integral de tránsito a la ATU (administrar, operar, controlar y supervisar centros de gestión de tránsito), a fin de fortalecer el sistema de transporte.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) emite el Informe N.º 0734-2026-MTC/08, suscrito por Carlos Roberto Tengan Gusukuma, Director General, con la conformidad de Liliana Orozco Pinto-Bazurco, el cual toma como base el Informe N° 0712-2026-MTC/18.01. Este informe tampoco adjunta documentos adicionales sustantivos distintos a los ya mencionados y concluye que el proyecto **presenta comentarios**, por lo que tampoco es favorable. Reitera las observaciones sobre la afectación al sistema de defensa jurídica del Estado, la indebida atribución de representación procesal a la ATU y la interferencia con competencias del Ministerio Público. Además, observa que la exposición de motivos no desarrolla adecuadamente los cambios normativos propuestos y sugiere remitir ambos informes al Congreso para su evaluación, sin respaldar la aprobación del proyecto en su forma actual.

En conjunto, las opiniones institucionales muestran que el Proyecto de Ley 13973/2025-CR recibe una valoración predominantemente **no favorable**: el Ministerio del Interior declara falta de competencia, pero incorpora opiniones mayoritariamente negativas (especialmente de la PNP, que lo considera no viable), mientras que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite una opinión con **observaciones sustantivas**, señalando problemas de constitucionalidad, legalidad y técnica normativa. Las principales observaciones recaen en la indebida atribución de representación procesal penal a la ATU, la incompatibilidad con el sistema de defensa jurídica del Estado y el rol del Ministerio Público, así como la falta de precisión, sustento técnico y análisis de impacto de la propuesta. Como propuestas, se plantea que el proyecto sea reformulado, que se evalúe en sede del Congreso considerando estas observaciones, y que, en lugar de modificar el esquema procesal penal, se fortalezcan medidas institucionales de seguridad, protección de víctimas y gestión del sistema de transporte.

Adicionalmente se han considerado las siguientes opiniones recibidas en el marco del trámite efectuado ante la Comisión de Justicia y Derechos Humanos:

- Mediante **Oficio N° 001419-2025-GRC/GR**, de fecha **26 de diciembre de 2025**, el Gobierno

Regional del Callao remitió opinión institucional sobre el Proyecto de Ley N° 13973/2025-CR.

- Mediante **Oficio N° D000011-2026-PCM-OGAJ**, de fecha **8 de enero de 2026**, la Presidencia del Consejo de Ministros remitió opinión institucional sobre el Proyecto de Ley N° 13973/2025-CR.
- Mediante **Oficio N° 0017-2026-MTC/01**, de fecha **13 de enero de 2026**, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió comunicación relacionada con la atención del requerimiento formulado respecto del Proyecto de Ley N° 13973/2025-CR.
- Mediante **Oficio N° D-000015-2026-ATU/PE**, de fecha **15 de enero de 2026**, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao remitió comunicación relacionada con la evaluación técnica del Proyecto de Ley N° 13973/2025-CR.

IV.4.3 Análisis de las opiniones recibidas por la Comisión de Justicia y Derechos Humanos

Del análisis de las opiniones recibidas por la segunda comisión dictaminadora, la Comisión advierte que existe coincidencia en reconocer la existencia de una problemática real vinculada al incremento de hechos delictivos que afectan el transporte público urbano y que dicha problemática trasciende el ámbito individual de las víctimas.

No obstante, también se advierte que las observaciones formuladas por las entidades consultadas no cuestionan la finalidad del Proyecto de Ley 13973/2025-CR, sino principalmente el mecanismo jurídico inicialmente propuesto para materializar la intervención institucional.

En ese sentido, el análisis efectuado ha permitido identificar elementos que justifican mantener el objetivo del proyecto original, pero introducir mejoras sustanciales mediante un texto sustitutorio.

La opinión remitida por el Gobierno Regional del Callao constituye el principal sustento técnico considerado por la Comisión.

En dicha opinión se señala expresamente que: "no solo se vulneran derechos individuales..." y que, además: "se afecta un bien jurídico colectivo: la continuidad del servicio público".

La Comisión considera que esta afirmación tiene especial relevancia porque permite identificar que el problema regulatorio no se agota en la protección de víctimas individuales, sino que alcanza la prestación continua del servicio público de transporte urbano.

Este elemento resulta determinante para el presente dictamen. En efecto, si el bien jurídico comprometido excede la esfera individual y alcanza el funcionamiento del servicio público, entonces el fundamento de la intervención estatal no necesariamente debe construirse sobre una representación procesal de víctimas.

Bajo este razonamiento, la Comisión considera que el núcleo jurídico adecuado para sustentar la actuación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao debe encontrarse en la protección institucional del servicio público y no en una sustitución procesal del agraviado. Esta conclusión constituye uno de los fundamentos principales del texto sustitutorio.

Asimismo, el Gobierno Regional del Callao advierte expresamente que: "se recomienda precisar

alcances exactos de la representación procesal". La Comisión comparte dicha observación.

El proyecto original proponía que la ATU asuma representación de la parte agraviada dentro del proceso penal; sin embargo, durante el análisis técnico se advirtió que dicha fórmula podía generar incertidumbre respecto del alcance de la intervención institucional y producir dificultades de aplicación práctica. En particular, no quedaba claramente determinado si dicha representación implicaba actuación autónoma dentro del proceso penal, ejercicio de facultades propias del agraviado o participación institucional con efectos procesales propios.

En atención a ello, el texto sustitutorio mantiene la finalidad del proyecto original —fortalecer la respuesta del Estado frente a delitos que afectan el transporte público urbano—, pero modifica el mecanismo jurídico utilizado para alcanzar dicho objetivo.

La mejora introducida consiste en reemplazar la representación procesal por una facultad de denuncia institucional. Así, la ATU podrá formular denuncias cuando tome conocimiento de hechos que afecten la continuidad, regularidad o seguridad del servicio público, correspondiendo al Ministerio Público conducir la investigación y ejercer la acción penal conforme a sus competencias constitucionales. De esta manera se mantiene el propósito del proyecto original, pero se reduce el riesgo de conflictos procesales y se mejora su aplicabilidad.

Por otro lado, la opinión emitida por la Presidencia del Consejo de Ministros señala que: "las opiniones... deben ser emitidas por los sectores competentes". Asimismo, se precisa que: "la Presidencia del Consejo de Ministros es responsable de la coordinación de las políticas nacionales y sectoriales". La Comisión considera que esta observación refuerza la necesidad de mantener una distribución clara de funciones entre entidades públicas.

En consecuencia, el texto sustitutorio evita atribuir a la ATU funciones propias del Ministerio Público y limita su actuación al ámbito de sus competencias sectoriales.

Respecto de las comunicaciones remitidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, se advierte que ambas entidades priorizan la evaluación técnica sectorial de la propuesta.

El texto sustitutorio evita crear una estructura paralela de intervención penal y concentra la actuación de la ATU en una función compatible con su naturaleza institucional. En consecuencia, del análisis conjunto de las opiniones recibidas se concluye que: la finalidad del proyecto resulta legítima y necesaria; la afectación producida por la criminalidad alcanza la continuidad del servicio público; la representación procesal prevista originalmente requiere precisión; y el mecanismo más compatible con el ordenamiento jurídico consiste en habilitar una denuncia institucional en defensa del servicio público.

Por tanto, la Comisión considera que corresponde aprobar la iniciativa mediante texto sustitutorio, incorporando una solución normativa que mantenga el objetivo original del proyecto y fortalezca su viabilidad jurídica e institucional.

IV.5 Análisis de costo-beneficio

El análisis costo-beneficio del Proyecto de Ley 13973/2025-CR tiene por finalidad evaluar si los efectos esperados de la medida justifican los costos regulatorios, institucionales y operativos asociados a su implementación.

La propuesta original persigue un objetivo legítimo: fortalecer la respuesta del Estado frente a delitos que afectan el servicio de transporte público urbano y reducir las barreras que enfrentan las víctimas para activar el sistema penal. No obstante, el mecanismo originalmente planteado —atribuir a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) la representación de la parte agraviada dentro del proceso penal— podía generar costos institucionales relevantes.

Entre ellos destacan la necesidad de desarrollar capacidades de actuación procesal ajenas al ámbito funcional de la ATU, mayores exigencias de coordinación con órganos del sistema de justicia, posibles controversias sobre legitimación procesal y riesgos de superposición con las competencias constitucionales del Ministerio Público.

Asimismo, una regulación basada en representación procesal podía incrementar costos de implementación y generar dificultades operativas para su aplicación efectiva.

El texto sustitutorio mejora sustancialmente esta relación costo-beneficio. La propuesta mantiene el objetivo del proyecto original, pero sustituye la representación procesal por una facultad de denuncia institucional cuando la ATU tome conocimiento de hechos delictivos que afecten la continuidad, regularidad o seguridad del servicio público de transporte urbano.

Este cambio permite conservar el beneficio principal de la iniciativa —fortalecer la capacidad de reacción del Estado frente a la criminalidad— utilizando un mecanismo institucional más claro, compatible con el ordenamiento jurídico y operativamente viable.

Entre los beneficios esperados del texto sustitutorio destacan: facilitar la activación del sistema penal frente a delitos que afectan el transporte urbano; reducir barreras para la denuncia en contextos de temor o represalias; fortalecer la protección de la continuidad del servicio público; mejorar la coordinación entre entidades con competencias en transporte y seguridad; incrementar la capacidad preventiva y de respuesta institucional.

Por otro lado, los costos de implementación se mantienen acotados. La propuesta no crea nuevas entidades, no modifica el proceso penal ni exige estructuras permanentes de litigación o representación judicial. Su implementación se concentra en mecanismos de reporte, denuncia y coordinación institucional que pueden ser asumidos progresivamente dentro del marco operativo existente.

En consecuencia, la Comisión considera que la relación costo-beneficio resulta favorable, debido a que el texto sustitutorio conserva los beneficios perseguidos por el proyecto original y reduce significativamente los costos jurídicos, institucionales y operativos asociados a su implementación, fortaleciendo la protección de la continuidad del servicio público de transporte urbano mediante una intervención estatal compatible con el marco normativo vigente.

V. CONCLUSIÓN

En consecuencia, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, se recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 13973/2024-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE FORTALECE LA PROTECCIÓN DE LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO FRENTE A HECHOS DELICTIVOS EN LIMA Y CALLAO

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto fortalecer la protección de la continuidad, regularidad y seguridad en la prestación del servicio público de transporte urbano de personas en las provincias de Lima y Callao, mediante mecanismos institucionales orientados a identificar, monitorear, gestionar y articular la atención de incidencias derivadas de hechos presuntamente delictivos que afecten dicho servicio.

Artículo 2. Actuación institucional para la protección de la continuidad del servicio

2.1 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en el ejercicio de sus competencias de gestión, supervisión y fiscalización del servicio público de transporte urbano, desarrolla acciones institucionales orientadas a identificar y gestionar afectaciones derivadas de hechos presuntamente delictivos que comprometan la continuidad, regularidad o seguridad del servicio.

2.2 Para tal efecto, la ATU podrá:

- a) realizar seguimiento de incidencias que afecten la operación del servicio;
- b) identificar patrones, tendencias o situaciones que comprometan la continuidad, regularidad o seguridad del servicio;
- c) emitir alertas institucionales para fines de coordinación con las entidades competentes;
- d) adoptar medidas administrativas dentro del ámbito de sus competencias orientadas a reducir afectaciones en la prestación del servicio; y
- e) brindar orientación institucional a los operadores respecto de los mecanismos y canales de denuncia existentes ante las autoridades competentes.

2.3 La actuación prevista en el presente artículo no constituye actividad de investigación criminal, persecución penal ni ejercicio de funciones de seguridad ciudadana.

Artículo 3. Comunicación institucional ante hechos presuntamente delictivos

3.1 Cuando la ATU, en el ejercicio de sus funciones y por medios institucionales legítimos, tome conocimiento de hechos que razonablemente puedan constituir delitos y afectar la continuidad, regularidad o seguridad del servicio público de transporte urbano, comunica dichos hechos a las autoridades competentes para las acciones que correspondan conforme al marco legal vigente.

3.2 La comunicación institucional puede sustentarse en información obtenida mediante actividades de supervisión, atención de incidencias, reportes de operadores del servicio u otros mecanismos institucionales.

3.3 La ATU puede efectuar seguimiento institucional de las comunicaciones realizadas, exclusivamente para fines de coordinación interinstitucional y protección de la continuidad del servicio, sin intervenir en la investigación penal ni en el ejercicio de la acción penal.

3.4 La actuación prevista en el presente artículo no genera representación procesal, participación en la investigación penal ni sustitución del ejercicio de derechos de los eventuales agraviados.

Artículo 4. Gestión institucional de información para la continuidad del servicio

4.1 La ATU implementa mecanismos institucionales de recepción, registro, procesamiento y análisis de información vinculada con incidencias que afecten la continuidad, regularidad o seguridad del servicio público de transporte urbano.

4.2 La información recopilada por la ATU se utiliza exclusivamente para fines de gestión del servicio, coordinación institucional y comunicación a las autoridades competentes.

4.3 La ATU adopta medidas de confidencialidad, acceso restringido y resguardo de la información, de conformidad con la normativa vigente sobre protección de datos personales, confidencialidad y acceso a la información pública, procurando reducir barreras para el reporte de incidencias por parte de los operadores del servicio.

Artículo 5. Coordinación para la continuidad operativa del servicio

5.1 La ATU establece mecanismos permanentes de coordinación con las entidades competentes con la finalidad de:

- a) facilitar el intercambio de información institucional;
- b) contribuir a la atención de incidencias que afecten el servicio público de transporte urbano;
- c) fortalecer acciones preventivas orientadas a reducir afectaciones relevantes al servicio; y
- d) promover acciones que contribuyan a reducir interrupciones en la prestación del servicio derivadas de hechos presuntamente delictivos.

5.2 Las entidades participantes desarrollan dicha coordinación dentro del ámbito de sus respectivas competencias y sin superposición de funciones.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Alcance de la actuación institucional

La presente ley se aplica dentro del marco de las competencias legalmente atribuidas a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y no modifica las competencias constitucionales ni legales del Ministerio Público, la Policía Nacional del Perú ni de las demás entidades responsables de la investigación y persecución del delito.

SEGUNDA. Neutralidad regulatoria

Las medidas previstas en la presente ley no modifican el régimen de autorizaciones, habilitaciones, títulos habilitantes, condiciones de operación ni obligaciones aplicables a los operadores del servicio público de transporte urbano.



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/06/2026 17:04:02-0500
CONGRESO
de la
REPÚBLICA

Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"
**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
13973/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA 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**

Dase cuenta
Sala de Comisión
Lima, 8 de junio de 2026.



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/06/2026 16:36:19-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/06/2026 09:46:31-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/06/2026 10:59:33-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/06/2026 10:22:48-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/06/2026 11:05:42-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/06/2026 11:27:47-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHÉ Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/06/2026 15:33:02-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/06/2026 10:31:13-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/06/2026 17:17:01-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/06/2026 10:50:20-0500



Firmado digitalmente por:
OBANDO MORGAN Auristela
Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/06/2026 11:33:28-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/06/2026 09:59:49-0500



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/06/2026 12:49:51-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/06/2026 13:09:39-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/06/2026 14:28:49-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/06/2026 17:41:18-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/06/2026 10:31:50-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/06/2026 10:21:17-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/06/2026 11:08:06-0500