El congresista que suscribe, **SERGIO FRANCISCO FÉLIX DÁVILA VIZCARRA** en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y conforme lo establece los artículos 74° y 75° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
05 NOV 2018
RECIBIDO
Firma ____ Hora 4:50pm

## PROYECTO DE LEY

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

**"LEY QUE AUTORIZA AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Y DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS, LA CREACIÓN DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA AREQUIPA – ATU AREQUIPA".**

## CAPÍTULO I

## DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 1°.- Objeto de la Ley**

El objeto de la presente ley es el autorizar al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, si es que lo ver por conveniente, la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Arequipa, en adelante ATU Arequipa; estableciéndose los lineamientos generales para garantizar el funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte de Arequipa, que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de la Provincia de Arequipa de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas.



226970. ATD

**Artículo 2°.- Declaración de Necesidad Pública y Preferente Interés**

Declárase de necesidad pública y preferente interés la creación de la Autoridad de Transporte Urbano de Arequipa – ATU Arequipa.

**Artículo 3°.- Autorización para crear la Autoridad de Transporte Urbano para Arequipa – ATU Arequipa.**

Autorízase al Ministerio de Transporte y Comunicaciones la creación de la Autoridad Autónoma de Transporte para Arequipa – ATU Arequipa, de manera subsidiaria, cuando no se haya establecido en ningún caso un Régimen de Gestión Común, conforme a lo señalado en el artículo 17°, numeral 172 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Para tal efecto, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones queda facultado a emitir las disposiciones legales que resulten necesarias para la implementación de la presente Ley.

**Artículo 4°.- Naturaleza Jurídica de la Autoridad de Transporte Urbano para Arequipa – ATU Arequipa.**

La Autoridad de Transporte Urbano para Arequipa (ATU), es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera. Y tiene como sede la ciudad de Arequipa.

La ATU tiene como objetivo: planificar, coordinar, supervisar y fiscalizar el servicio de transporte público regular de pasajeros en Arequipa, así como la de organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Arequipa, en el marco de los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los que resulten aplicables; así como velar por la operatividad, mantenimiento y reinversión en todas las vías urbanas de su competencia.

**Artículo 5°.- Plazo de Implementación**

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en el plazo de ciento ochenta días calendarios y bajo responsabilidad, aprueba las normas complementarias para la implementación de la presente Ley.

**Artículo 6°.- Fusión de organismos**

Apruébese la fusión en modalidad de absorción, de la Autoridad Organizadora de Transporte (AOT) llamada SiTransporte a la ATU Arequipa, siendo esta última el ente absorbente. El proceso de fusión se ejecuta en el plazo máximo de noventa (90) días calendario, contados a partir de la publicación de la presente Ley.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SERGIO DÁVILA VIZCARRA
SERGIO DÁVILA VIZCARRA
Congresista de la República

OLIVA.

Despacho Grupo Parlamentario Peruanos Por el Kambio
Celular: [illegible] 7443
Plaza Simón Bolívar, Av. Abancay s/n sotano
Oficina 12 (Palacio Legislativo)
VOCERO

M. Guia Pianto

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, ...07.....de..NOVIEMBRE.....del 2018.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº3601 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO; TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.-

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

## I.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS (*):

El sistema de transporte actual de la ciudad de Arequipa se caracteriza por su lentitud, su incomodidad y su inseguridad. El servicio de transporte público está formado por unas 200 rutas extensas que se superponen en el centro; las mismas están atendidas por vehículos con poca capacidad (como combis o coasters) que compiten para lograr el mayor número de pasajeros. La operación atomizada de este sistema y las altas frecuencias llevan a problemas de congestión cada vez mayores.

| Información sobre el transporte en Arequipa | |
|---|---|
| Tasa de motorización (del departamento de Arequipa, 2013) | 119 veh / 1000 hab |
| Precio del combustible (Gasohol 90 Plus, el 23/08/2017) | S/ 11,25 / galón<br>$0,31 / galón<br>$0,08 / litro |
| Tasa de accidentalidad con víctimas fatales | 21,1 / 1000 veh |
| Tasa de accidentalidad con víctimas (heridos o muertos) | 510,9 / 1000 veh |
| Velocidad media de circulación de los vehículos privados | 21,06 km/h |
| Velocidad media de circulación de los vehículos públicos | 14,30 km/h |
| Cantidad de buses | 1789 |
| Número de buses / 100 000 hab | 185 |
| Precio mínimo de un pasaje de bus (5 primeros km) | S/ 1 |
| Porcentaje medio del sueldo de un hogar gastado en TP | 8% * |
| Desplazamientos diarios | 1,4 millones |
| Longitud media de los desplazamientos de los vehículos privados | 6,48 km |
| Longitud media de los desplazamientos de los vehículos públicos | 32,15 km |

Modos de transporte en Arequipa

Ómnibus (70/90 pasajeros)

Coaster (35/50 pasajeros)

Combi (15/25 pasajeros)

Minivan colectivo (15/25 pasajeros)

Mototaxi (2/3 pasajeros)

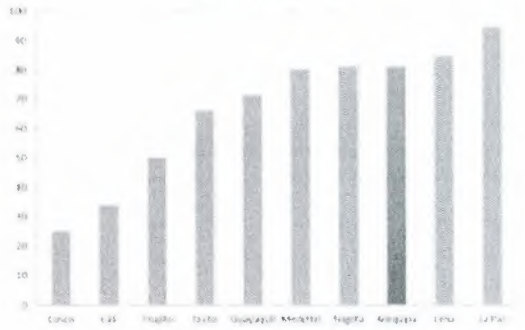
*Fuente: Empresa Tervet (trabajos de campo)*

El centro histórico ha sido declarado Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO así como su patrimonio cultural y natural. Su principal problema es el del transporte: la falta de reglamentación y el gran número de vehículos de transporte

público que ocasionan contaminación, ruido, accidentes, pérdida de tiempo y estrés entre los habitantes.

| | |
|---|---|
| **Población área metropolitana (2015)** | 969.284 |
| **Área urbanizada** | 105 km² |
| **Densidad media de la ciudad** | 8.750 hab/km² |
| **Crecimiento poblacional (2007-2015)** | 1,44% por año |
| **PIB de la región de Arequipa (2012)** | S/.9.907.000<br>$3.060.000 |

**Contaminación del aire de Arequipa entre las principales ciudades de los países andinos (PM10 en ug/m3)**



La ciudad de Arequipa pertenece a la Provincia de Arequipa, ésta abarca 29 distritos de los cuales 20 cuentan con una parte de la mancha urbana. No existe una entidad administrativa para la ciudad misma sino para la Provincia entera: la Municipalidad Provincial de Arequipa (MPA). La MPA es responsable de la organización del transporte urbano en su territorio.

Desde 2014, la planificación urbana es responsabilidad del Instituto Metropolitano de Planificación de Arequipa (IMPLA), entidad autónoma de la MPA encargada de definir una estrategia de planificación metropolitana. El IMPLA elaboró el Plan de Desarrollo Metropolitano 2016 – 2025 que fue aprobado y, si bien busca coordinar con el equipo del Sistema Integrado de Transporte (SIT) de la Municipalidad, el vínculo entre planificación urbana y planificación del transporte no se ha concretizado todavía.

La primera fase del SIT, que se está desarrollando ahora, consiste en reglamentar y racionalizar el sistema de transporte público actual. Se tendrá que esperar las fases siguientes de mejoramiento del sistema para observar un cambio profundo del servicio y efectos positivos sobre el crecimiento de la ciudad.

En el Perú, la potestad del transporte urbano pertenece a las municipalidades. Actualmente, en Arequipa la responsabilidad está dividida en dos: por un lado, la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial (GTUCV) de la MPA se encarga del seguimiento cotidiano de las licencias otorgadas a los transportistas, y, por otro lado, el equipo autónomo del SIT lleva el proceso de concesión de las rutas de transporte público de la ciudad, las cuales deberían empezar a operar en 2018 y reemplazarán progresivamente las unidades actuales.

El mismo equipo del SIT desarrolló un proyecto de Autoridad Organizadora de Transporte, llamado "SiTransporte". La entidad fue creada por la Ordenanza Municipal N° 601-2009, sin embargo, no se ha implementado todavía. Se prevé que "SiTransporte" tenga responsabilidades normativas, de gestión y de fiscalización para garantizar la operatividad eficiente del SIT y fortalecer la capacidad de control y fiscalización de la MPA. Absorberá entonces tanto el equipo del SIT como la Subgerencia de Transporte Urbano de la GTUCV.

El MTC es en el ente rector del ámbito del transporte urbano y con el fin de cumplir con su rol, está desarrollando una Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU) y un Programa para apoyar las municipalidades en la planificación y el financiamiento de sus proyectos de transporte. En efecto, aunque las municipalidades peruanas tengan la competencia del transporte urbano, no tienen los recursos financieros ni técnicos para desarrollar proyectos de transporte masivo, el apoyo del gobierno nacional es crucial y empieza de a poco a consolidarse.

Por otra parte, la ciudad padece de una sobreoferta de taxis que circulan por las calles (muchas veces vacíos) y generan una gran ocupación del espacio. Se cuentan 30 000 taxis, lo que es equivalente a 1 taxi para 30 habitantes. Existe también un servicio de mototaxis (vehículos motorizados de 3 ruedas que puede transportar 2 pasajeros) que realizan principalmente trayectos de corta distancia.

A pesar de la mala calidad del transporte público, su parte modal es muy elevada (63%) como en todas las grandes ciudades del Perú. Las autoridades trabajan actualmente sobre la regulación y a la mejora de este sistema con el fin de mantener esta repartición modal y evitar que los usuarios de transporte público se orienten hacia el vehículo privado y el taxi.

La Municipalidad Provincial de Arequipa está implementando la reforma de su transporte público, empezando con la concesión de las rutas de la ciudad y la instalación de un Sistema Integrado de Transporte (SIT) operado por buses de mayor capacidad que los actuales (de 12 metros en las 2 troncales y de 7 a 10 metros en las otras rutas). Gracias a esta iniciativa, el número de rutas de transporte urbano se reducirá de 200 a 80 y permitirá proponer una solución integral y eficiente a la población (cf. mapa del SIT). La reforma se acompaña también de la implementación de una plataforma tecnológica (Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario), así como de algunas obras de infraestructura para facilitar la operación del sistema: en la Troncal 1 se han construido pasos a desnivel y se han acondicionado dos calles del centro histórico.

En una segunda fase, se prevé, en el marco del SIT, implementar un transporte masivo en la Troncal 1 orientada norte-sur y que pasa por varios lugares estratégicos de la ciudad (el aeropuerto, la Av. Ejército comerciante, el centro histórico, la Av. Alcides Carrión que cuenta con varios equipamientos importantes). Actualmente, se está desarrollando el estudio de pre inversión para definir el modo de transporte que operará en la Troncal 1 (BRT o tranvía) y las características del proyecto. A largo plazo, el SIT debería contar con 4 corredores de transporte masivo que estructurarán el sistema y mejorarán el funcionamiento del transporte y de la ciudad en su conjunto.

La MPA ha realizado varias intervenciones para recuperar y peatonalizar lugares icónicos del centro histórico de la ciudad: se peatonalizó la calle Mercaderes, una zona muy activa en cuanto al comercio, en 2009 y la Plaza de Armas en 2015, se acondicionó la Calle Bolívar – Sucre en 2011 para reorganizar los usos de la calle priorizando el espacio peatonal y el tránsito de un transporte masivo. En la misma perspectiva, se prevé acondicionar la Calle Jerusalén – San Juan de Dios, prolongar el eje peatonal de la Calle Mercaderes y ampliar la peatonalización de la Plaza de Armas a las nueve manzanas del centro histórico.

En cuanto al uso de la bicicleta, actualmente, la ciudad de Arequipa no cuenta con una infraestructura que permita un tránsito seguro y rápido de los ciclistas. Por estas razones, muy pocas personas se desplazan en bicicleta en la ciudad. Sin embargo, el Plan Maestro del Centro Histórico de Arequipa (PlaMCha) prevé la instalación de rutas urbanas de bicicleta, rutas recreativas a lo largo del río Chili y estacionamientos para las mismas.

Hace más de 15 años que las autoridades arequipeñas trabajan en la mejora de su sistema de transporte y en la implementación de un modo masivo, sin que ningún proyecto haya sido llevado a cabo. Mientras se estudiaba el BRT para la Troncal 1 del SIT, el proyecto fue suspendido en 2014 por una iniciativa privada de monorriel apoyada por el Estado y luego abandonada en 2015, lo que fragilizó la relación de la

entidad nacional con las autoridades locales. Desde hace dos años, la Municipalidad Provincial de Arequipa está retomando un proyecto de buses con inversiones básicas de infraestructura que corresponde a la primera fase del proyecto de SIT.

A través de los talleres de las cooperaciones internacionales y las iniciativas de organización del sector por parte del MTC (creación de una Política Nacional de Transporte Urbano y de un Programa asociado), una cooperación firme se restablece de manera progresiva entre el nivel local y el nivel nacional. En este contexto, la MPA solicitó el MTC y la Cooperación Técnica Francesa para estudiar la segunda fase del SIT que consiste en implementar un transporte masivo en la Troncal 1 del sistema. El estudio, que comenzó en febrero 2017, abarca un estudio de la demanda y la evaluación del modo de transporte masivo (BRT o tranvía) sobre el eje norte-sur de la ciudad.

Este estudio pone de manifiesto los retos de implementación de un sistema evolutivo como el proyecto de SIT de Arequipa. Así, es importante prever la evolución de la operación de un sistema de buses concesionado a 15 años hacia un sistema que integre un transporte masivo con un operador nuevo. Se tiene también que adaptar la infraestructura y minimizar las inversiones temporales. Este proyecto complejo necesita una gran coordinación por parte de las diferentes áreas de la MPA. Requiere también una fuerte voluntad política por parte de la Alcaldía de la ciudad como ésta será objeto de numerosos cambios y obras en los próximos años.

En Arequipa, el taxi representa el tercer modo de desplazamiento más usado (con el 9% de los viajes) y el segundo más usado en la repartición modal del transporte público (con el 11% de los viajes). El taxi constituye una opción para la mayoría de los destinos; existe así una sobreoferta al comparar la cantidad de taxis con el número de habitantes. Este fenómeno impacta de manera negativa la ciudad donde las calles están saturadas por vehículos mayormente vacíos en búsqueda de pasajeros y que contaminan ya que muchas unidades antiguas siguen circulando (como los "ticos").

El centro histórico padece particularmente del exceso de taxis y de su tráfico de agitación que lleva a una ocupación inútil del espacio, ruido, contaminación y degradación de los edificios patrimoniales. Con el fin de pacificar y preservar las calles del centro declarado Patrimonio Mundial de la Humanidad, la MPA desarrolló una política de peatonalización de la Plaza de Armas y de las calles adyacentes a las cuales se oponen fuertemente los taxistas. Estos lograron guardar un carril abierto a la circulación de los vehículos en la Plaza de Armas, mientras se reorganice globalmente el sistema de tránsito del centro histórico.

El grupo de los taxistas tiene un gran poder de contestación y de bloqueo potencial de la ciudad. Aparece entonces un reto social y político importante en la reorganización del transporte urbano en Arequipa. La MPA ha organizado varias sesiones de

concertación y prevé seguir una estrecha coordinación con ellos, así como con los transportistas, a medida que se implementen los proyectos del SIT.

---

*(*) Fuente: Lucile Boudet (2017), CODATU: Cooperación para la movilidad urbana en el mundo en desarrollo.*

## II.- EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL:

Lo propuesta legislativa complementa sin contravención alguna lo señalado por el numeral 17.2, artículo 17° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte, así como también lo establecido en el título III del D.S. N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte, y lo dispuesto en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de las Municipalidades, respecto a las competencias de los Municipios Provinciales; de modo tal, que la presente iniciativa legal al autorizar la creación de la Autoridad de Transporte Urbano de Arequipa – ATU, adscrita al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, hará posible que en el corto y/o mediano plazo tengamos un sistema de transporte público integrado, sostenible y de calidad en Arequipa.

## III.- ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El proyecto de ley propuesto no irroga gasto al erario nacional, toda vez que solo se autoriza la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Arequipa – ATU, adscrita al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, cuyos recursos estarán a cargo del presupuesto institucional de dicho ministerio.