



Proyecto de Ley N° 4428/2018-CR



**PROYECTO DE LEY QUE CREA
LA AUTORIDAD DE
TRANSPORTE Y TRÁNSITO
URBANO DE LA PROVINCIA
DE AREQUIPA**

El congresista de la República **JUSTINIANO RÓMULO APAZA ORDOÑEZ**, miembro del grupo parlamentario El Frente Amplio por Justicia, Vida y Libertad, ejerciendo el derecho que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo establecido en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de ley:

**LEY QUE CREA LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO
DE LA PROVINCIA DE AREQUIPA**

FÓRMULA LEGAL

**Artículo 1. Creación de la Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la
Provincia de Arequipa**

Créase la Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa, integrada por:

- El alcalde de la Municipalidad Provincial de Arequipa, quien la preside.
- Un (1) representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Un (1) representante del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- Un (1) representante del gremio de transportistas de pasajeros.
- Un (1) representante del gremio de transportistas de carga y mercancías.
- Un (1) representante del gremio de taxistas.
- Un (1) representante del Consejo Regional de Decanos de Arequipa.
- Un (1) representante de las universidades públicas de la región Arequipa.
- Un (1) representante de las universidades privadas de la región Arequipa.

Los integrantes de la Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa cumplen sus funciones *ad honórem*.

Artículo 2. Funciones

La Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa tiene las siguientes funciones:

- a) Promover y tener iniciativa para formular propuestas de regulación sobre la gestión y operación del transporte terrestre urbano de personas y mercancías.
- b) Fiscalizar el cumplimiento de la normativa relacionada con la gestión y operación del transporte terrestre urbano de personas y mercancías.
- c) Participar como observador en los procesos de concesiones para la prestación del servicio antes anotado.
- d) Solicitar la información que resulte pertinente para desarrollar sus labores de fiscalización. Las entidades competentes, así como los representantes de las concesionarias brindarán la información requerida, bajo responsabilidad.
- e) Fiscalizar el otorgamiento de habilitaciones de conductores, vehículos y de infraestructura vinculadas con el servicio de transporte a que se refiere la presente ley.
- f) Participar en los debates sobre la integración física, operacional, tarifaria, sistema de rutas y determinación de los mecanismos de pago correspondientes al sistema de transporte y tránsito urbano.
- g) Supervisar el correcto funcionamiento de la recaudación y administración de los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito.
- h) Actuar como autoridad consultiva en materia de gestión y operación del transporte terrestre urbano de personas y mercancías en el marco de la presente ley.

Artículo 3. Reuniones

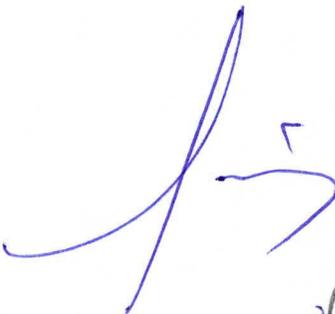
La Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa se reúne dos (2) veces al mes a convocatoria de su presidente.

Extraordinariamente, se reúnen cuando este último realice la convocatoria, precisando la justificación correspondiente.

DISPOSICIÓN FINAL TRANSITORIA

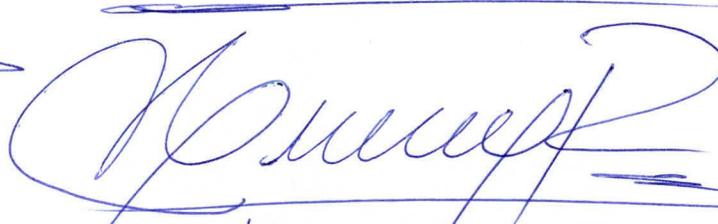
Única. La primera convocatoria, que está a cargo del presidente de la Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa, se realiza en un plazo máximo de treinta (30) días de la vigencia de la presente ley. En ella, por acuerdo mayoritario del pleno de integrantes, se fijan las reglas para el desarrollo de las sesiones respectivas y el seguimiento correspondiente a sus acuerdos.

Lima, mayo de 2019.




JUSTINIANO RÓMULO APAZA ORDÓÑEZ
Congresista de la República


HUMBERTO MORALES RAMÍREZ
DIRECTIVO PORTAVOZ GRUPO
PARLAMENTARIO FRENTE
AMPLIO POR JUSTICIA
VIDA Y LIBERTAD


H. MORALES


LAPA.


EDUARDO RIVERA L.


MARCO ARANA ZEGARRA
Congresista de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima,//.....de JUNIO.....del 2019.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 4428 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

.....
MARCO ANTONIO GORAM
Congreso de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La provincia de Arequipa tiene una población de más de un millón ochenta mil habitantes. Ciertamente, de acuerdo con el censo realizado el 2017 se apreció un incremento de 1,8% en la población arequipeña, lo que se debe, fundamentalmente, al desplazamiento migratorio nacional y el atractivo que posee la denominada Ciudad Blanca. La realidad es que en los últimos diez años solo la ciudad de Arequipa creció en mayor dimensión que ciudades del país

Además, según la SUNAT, en el 2017 recaudó 81,224.2 millones de soles, de los cuales la segunda región, después de Lima, que aporta más al país es Arequipa con 2,618 millones (3.2%), siendo que, a setiembre de 2018, del total nacional recaudado (s/. 68,872.5), Arequipa recauda 2,405.1 millones de soles (3.5%), manteniéndose en el segundo lugar.

Como es previsible, lo anotado ha tenido un efecto cada vez mayor en el ámbito del transporte, eje fundamental en el crecimiento y desarrollo ordenado de cualquier sociedad. Basta visitar en la actualidad la ciudad de Arequipa para advertir que el transporte público de pasajeros se ha convertido en un problema social, pues el tráfico y el tiempo irracional que deben pasar los pasajeros en los vehículos es una situación que se agrava.

Por dicha razón, la ejecución de alternativas de solución a la problemática del transporte es un asunto de indispensable atención para las autoridades competentes. Tanto es así, que con la nueva gestión edil se indicó a la población arequipeña que el Sistema Integrado de Transportes (SIT) es una de las prioridades de la alcaldía dirigida por el señor Omar Candia. Como debe recordarse, el SIT para la ciudad de Arequipa propone un esquema de red racionalizada, con base en un conglomerado de rutas (troncales) que tiene como complemento rutas alimentadoras. Naturalmente, previendo una malla jerarquizada y garantizando una mayor y mejor cobertura en beneficio de los usuarios.

No obstante, en enero de este año, se pudo conocer que los consorcios que ganaron rutas en el Sistema Integrado de Transportes (SIT) reclamaron públicamente y exigieron a la Municipalidad Provincial de Arequipa que, si esta no dispone el retiro de las unidades informales¹, promoverían procesos arbitrales por incumplimiento de contrato. También se refirió que la comuna no cumplió con la implementación de paraderos y señalización, y permisos de circulación de la flota vehicular. Precisamente, estos problemas han generado el retraso de más de un año del inicio de la fase pre operativa.

Asimismo, a inicios de mayo de 2019, solo dos empresas del Sistema Integrado de Transportes (SIT), presentaron la relación de unidades que utilizarán para brindar el servicio en los diferentes distritos de Arequipa. Por su lado, el actual alcalde provincial de Arequipa, Omar Candia Aguilar, señaló que las once unidades de negocio deberán funcionar en la fecha prevista, de lo contrario, se anulará los contratos a los que no cumplan el contrato. Es decir, todo parece hacer notar que la implementación del sistema no tendrá la ejecución prevista de modo regular, sino que habrá problemas de incumplimiento que, incluso, pueden comprometer decisiones en fueros de mecanismos alternativos de solución de controversias.

Ciertamente, desde hace muchos años las distintas gestiones municipales arequipeñas han venido proponiendo el Sistema Integrado de Transportes para curar todos los males de movilidad de la ciudad. Mucho dinero ha corrido bajo el puente y hasta el momento no hay soluciones.

No debe olvidarse que, en abril de este año, se derogaron las ordenanzas municipales 1114 y 1123, que imponían seis pagos a los once consorcios ganadores para realizar trámites administrativos y registrar sus rutas y buses. Así, los consorcios solo llenarían formularios para hacer el registro citado y con ello se iniciaría la fase pre operativa del SIT. Sin embargo, los retrasos continúan y los problemas, como se ha referido antes, también.

¹ Se calcula que se deben retirar de circulación aproximadamente 2,300 combis informales o con más de 20 años de antigüedad.

La realidad es que la puesta en ejecución de acuerdos con las once empresas concesionarias de transporte urbano, con la finalidad de acomodar la ciudad a los intereses de las mismas, no es consecuente con una función municipal que priorice el interés de los ciudadanos. Tanto es así, que se ha retirado del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA), la facultad de la Municipalidad de exigir que las empresas concesionarias cuenten con oficinas, terminal terrestre, paraderos de ruta, talleres de mantenimiento, registro de las unidades vehiculares, entrega de tarjetas de circulación vial, etc.; es decir, la eliminación de los requisitos es un indicador negativo de que las empresas están en capacidad de cumplir con el contrato.

Lo peor sería eliminar la obligación de las empresas de garantizar el financiamiento, la carta fianza y la flota moderna; situación que no es lejana, pues se sabe que se está promoviendo la firma de una adenda y el cambio de las reglas vía ordenanzas. Además, no es ajeno que existen contradicciones desde la propia entidad edil, pues se obliga a los dueños de combis a afiliarse a las empresas concesionarias (se ha denunciado, incluso, que todas las combis chatarra tienen permiso para circular por el solo hecho de ser parte de una empresa) y, al mismo tiempo, se impulsa la incursión de colectivos, lo que termina congestionando la ciudad, creando más caos y perjuicio a sus habitantes.

Por lo expuesto, es apremiante entender que es el momento adecuado para concretar una solución que surja de la realidad. La importación de modelos extraños y diseñados para otra realidad solo son fuente de corrupción y del surgimiento de desigualdades. En este sentido, la presente propuesta busca institucionalizar una participación plural y pertinente para brindar una solución integral al problema descrito.

Así, se propone crear la Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa, integrada por representantes de las entidades públicas y sectores de la sociedad, que tengan relación directa con la gestión y operación,

así como los efectos de estas acciones, del transporte terrestre urbano de personas y mercancías en Arequipa. Se ha previsto una autoridad con alcance provincial en virtud de que el SIT, que se está diseñando, conecta a varios distritos de la provincia.

La Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa tiene funciones que, de ningún modo, interrumpen irracionalmente el trabajo avanzado. Todo lo contrario, se concentran en una función veedora y de fiscalización que coadyuve al correcto funcionamiento del sistema integrado de transporte. Ello, por cuanto, al tener una conformación plural y de conocimiento directo del problema, tiene mayor legitimidad para arribar a soluciones razonables que contribuyan a dar el impulso adecuado a los proyectos respectivos.

Entre las funciones principales, destacan: promover y tener iniciativa para formular propuestas de regulación sobre la gestión y operación del transporte terrestre urbano de personas y mercancías; participar como observador en los procesos de concesiones para la prestación del servicio; fiscalizar el otorgamiento de habilitaciones de conductores, vehículos y de infraestructura vinculadas con el servicio de transporte; participar en los debates sobre la integración física, operacional, tarifaria, sistema de rutas y determinación de los mecanismos de pago correspondientes al sistema de transporte y tránsito urbano; actuar como autoridad consultiva en materia de gestión y operación del transporte terrestre urbano de personas y mercancías en el marco de la presente ley.

Finalmente, se hace la precisión de que la Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa se reúna dos veces al mes a convocatoria de su presidente para que pueda realizar las acciones antes descritas con criterio preventivo. Como es razonable, de modo extraordinario, la autoridad se reunirá cuando el presidente lo estime conveniente, realizando la convocatoria con la justificación correspondiente.



ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no irroga gasto al erario nacional, toda vez que se ha establecido que los integrantes de la Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa cumplen sus funciones *ad honórem*.

Asimismo, al implementarse un mecanismo de participación plural, transparente y con conocimiento objetivo de causa, para la solución los problemas de transporte y tránsito urbano en Arequipa, se genera mayor legitimidad a la ejecución de las medidas en este ámbito.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa crea la Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa con funciones de participación, fiscalización, consulta y observación en la materia.

De igual modo, se precisa, como disposición final transitoria, que la primera convocatoria la realiza el presidente de la Autoridad de Transporte y Tránsito Urbano de la Provincia de Arequipa, en un plazo máximo de treinta días de la vigencia de la presente ley. En ella, por acuerdo mayoritario del pleno de integrantes, se fijarán las reglas para el desarrollo de las sesiones respectivas y el seguimiento correspondiente a sus acuerdos.

VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley guarda relación con el Acuerdo Nacional, en el sentido de promover la competitividad del país con una orientación de desarrollo sostenible y una gestión ambiental eficiente. La promoción del fortalecimiento del

sector transporte con una óptica plural y descentralizada, contribuirá a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos beneficiados.

Lima, mayo de 2019.