

**GOBIERNO REGIONAL
AREQUIPA**



ACUERDO REGIONAL N° 125-2017-GRA/CR-AREQUIPA

Arequipa, 28 de diciembre del 2017

El Consejo Regional del Gobierno Regional de Arequipa, en Sesión Extraordinaria aprobó el siguiente acuerdo.

CONSIDERANDO:

Que, conforme a lo prescrito en el artículo 39° de la Ley N° 27867 – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales – el Consejo Regional de Arequipa es competente para emitir Acuerdos Regionales que expresen la decisión de este órgano sobre asuntos Internos del Consejo Regional, de Interés público, ciudadano o Institucional, o declara su voluntad de practicar un determinado acto o sujetarse a una conducta o norma Institucional;

Que, el artículo 58° de la Constitución Política del Estado, señala que la Iniciativa privada es libre, constituyendo un principio de modelo económico del Estado, que se encuentra directamente conectado con lo establecido en el inciso 17) del artículo 2° del mismo texto constitucional, el cual establece el derecho fundamental de toda persona a participar, ya sea en forma individual o asociada, en la vía económica de la Nación. De ello se colige que toda persona natural o jurídica tiene derecho a emprender y desarrollar, con autonomía plena, la actividad económica de su preferencia, afectando o destinando bienes de cualquier tipo a la producción y al intercambio con la finalidad de obtener un beneficio o ganancia material; siendo bajo este principio que el Estado orienta el desarrollo del país principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e Infraestructura; correspondiendo a los Gobiernos Regionales crear mecanismos para promover la inversión privada como medio de contribución al desarrollo económico regional;

Que, en ese contexto, conforme a la ley Orgánica de Gobiernos Regionales, es finalidad esencial del Gobierno Regional fomentar el desarrollo integral sostenible, promoviendo la inversión pública y privada y el empleo, así como garantizar el ejercicio pleno de los derechos fundamentales de igualdad de oportunidades, de acuerdo a los planes y programas nacionales, regionales y locales;

Que, mediante Decreto Legislativo N° 1224 se establece la Ley marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociación Público Privada y Proyectos en Activos, modificado mediante Decreto Legislativo N° 1251 y su Texto Único Ordenado (TUO) aprobado mediante D.S. 254-2017-EF; cuyo Reglamento es aprobado mediante Decreto Supremo N° 410-2015-EF, modificado por Decreto Supremo N° 068-2017-EF, con el objeto de establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura privada, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos;

Que, conforme al artículo 34° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 se establece que: "Admitida a trámite la Iniciativa privada autofinanciada, el Organismo Promotor de la Inversión Privada tiene un plazo de diez días (10) hábiles para solicitar la opinión de relevancia al Ministerio, Gobierno Regional y/o Gobierno Local a cuyo ámbito corresponde el proyecto. Si el proyecto corresponde al ámbito de más de una entidad, se requiere opinión favorable de éstas. La opinión sobre la relevancia de la iniciativa privada es emitida por el titular del Ministerio, o por acuerdo del Consejo del Gobierno Regional o acuerdo del Concejo del Gobierno Local dentro de un plazo no mayor de noventa días (90) hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la respectiva solicitud con la información sobre la iniciativa privada, pudiendo ser prorrogado por treinta (30) días hábiles";

Que, con fecha 10 de julio de 2017, la empresa China Communications Construction Company del Perú S.A.C. presentó ante el Gobierno Regional de Arequipa la Iniciativa Privada Autofinanciada "Construcción de la Autopista Regional Arequipa – La Joya"; por lo que, estando a la evaluación de los requisitos, por parte de la Gerencia Regional de Promoción de la Inversión Privada, conforme a lo



ES COPIA CERTIFICADA DEL ORIGINAL, DE DOY FE:
ABOGADO GENERAL EN LA ANDA SECRETARÍA CONSEJO REGIONAL

SEGUNDO.- DISPONER la conservación de los actos realizados por la Gerencia Regional de Promoción de la Inversión Privada, del Gobierno Regional de Arequipa, respecto a las gestiones tendientes a la evaluación de la iniciativa privada a fin de lograr el artículo precedente.

TERCERO.- DISPONER la incorporación de la Iniciativa Privada, a que se refiere el artículo primero, al Proceso de Promoción de la Inversión Privada conforme al artículo 16º del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo Nº 1224, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 254-2017-EF.

CUARTO.- ENCARGAR a la Gerencia Regional de Promoción de la Inversión Privada, del Gobierno Regional de Arequipa, realizar las acciones técnico administrativas tendientes al desarrollo de la fase de estructuración, conforme al artículo 36º del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1224, a efectos de solicitar la correspondiente declaratoria de Interés, de ser el caso.

QUINTO.- ENCARGAR a la Gerencia Regional de Promoción de la Inversión Privada, del Gobierno Regional de Arequipa, realizar la publicación de la actualización del trámite y de la Información que establece el literal a) del numeral 45.1 del artículo 45º, del Reglamento del D.L. Nº 1224, modificado por el Decreto Supremo Nº 06-2017-EF, en el portal institucional del Gobierno Regional de Arequipa.

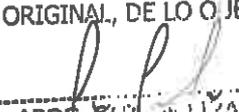
SEXTO.- ENCARGAR a la Comisión de Desarrollo Económico y Cooperación Internacional participar como veedor en lo que falte del proceso de promoción de la inversión privada hasta la suscripción de contrato.

SÉTIMO.- NOTIFICAR el presente acuerdo regional a la Gobernación Regional, Gerencia General Regional y a la Gerencia Regional de Promoción de la Inversión Privada.

POR TANTO:
Regístrese y Cúmplase.

GOBIERNO REGIONAL DE AREQUIPA

Abelino I. Roncalla Quispe
PRESIDENTE DEL CONSEJO REGIONAL

ES COPIA CERTIFICADA DEL ORIGINAL, DE LO QUE DOY FE.

ABOG. CARLOS LIRA LANDA
SECRETARIO
CONSEJO REGIONAL

INFORME DE EVALUACIÓN INICIATIVA PRIVADA

"AUTOPISTA AREQUIPA – LA JOYA"

De acuerdo al artículo 16° del Decreto Supremo N° 410-2015-EF, referido al Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224: Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, para el otorgamiento de la Opinión de Relevancia es necesaria la presentación de un Informe de Evaluación.

a. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

NOMBRE

La Iniciativa Privada presentada se denomina: "Construcción de la Autopista Arequipa – La Joya"

ENTIDAD COMPETENTE

La entidad competente es el Gobierno Regional de Arequipa – GRA. Su competencia es reconocida mediante el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, norma que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.

En resumen, la carretera, objeto de la presente Iniciativa Privada, es una vía regional cuya responsabilidad recae sobre la Gobierno Regional de Arequipa.

ANTECEDENTES

A continuación, se enumeran brevemente los antecedentes del Proyecto.

- a. Ejecución del PIP SNIP 119510 denominado "Construcción de la Autopista Regional Arequipa – La Joya"

Proyecto cuya ejecución transcurrió entre en el año 2010 y 2012 bajo la modalidad de Administración Directa. Sin embargo, no se habría logrado alcanzar los objetivos trazados. Cabe indicar que las razones o motivos que generaron el resultado mencionado en la ejecución de este Proyecto, no son materia de este Informe.

En resumen, se logró la ejecución de 16 km aproximadamente de tramo vial, esto es desde la Carretera Nacional PE-34A y el río Chili, así como la ejecución de algunas obras preliminares en el tramo vial pasado el río Chili.

En la Iniciativa Privada se presenta el siguiente cuadro que resumen en inventario físico ejecutado por el Proponente.

Tabla 1. Resumen de Inventario físico

Autopista Arequipa – La Joya (obra existente)

N°	Concepto	Unid.	Cantidad
Tramo I			
1	Pavimento con Carpeta Asfáltica	Km	15.70
2	Cunetas	Km	5.60
3	Bermas Central Imprimada	Km	7.00
4	Alcantarillas	Unid	18
5	Paradas de Emergencia	Unid	8
6	Muro Separador Central	Km	1.60
7	Muro de Cofinanciamiento y Separador Vial Lateral	Km	1.50
8	Baranda Separador Vial Lateral	Km	1.40
Tramo II			
9	Campamento para la Segunda Etapa	Unid	1
10	Conformación de Plataforma de km aprox.	Km	1.50
11	Construcción de vías de acceso a todo el eje del proyecto	Km	10.00

Fuente: IPA Arequipa – La Joya

- b. Expedientes Técnicos asociados al PIP viable SNIP 246218 denominado "Construcción de la Vía Regional Arequipa – La Joya en las progresivas KM 0+000 al KM 24+540, distrito de Cerro Colorado – La Joya". Este proyecto incluye la construcción de 4 componentes:
- Componente 1: Puente
 - Componente 2: Túnel
 - Componente 3: Tramo Vial
 - Componente 4: Intercambio Vial

Cabe mencionar que a la fecha el Gobierno Regional de Arequipa viene liderando un proceso de selección para la construcción del Componente 1: Puente.

La propuesta presentada en la Iniciativa Privada se sostiene sobre el diseño técnico y cronograma presentado en los Expedientes Técnicos antes mencionados. Si bien en la Iniciativa Privada se da cuenta de la existencia de tres (03) Expedientes Técnicos aprobados vía Resolución y uno (01) próximo a ejecutarse; el Concesionario contará con un plazo máximo no mayor de 10 meses contados desde la suscripción del Contrato de Concesión, para la elaboración y presentación de los Estudios Definitivos de Ingeniería correspondientes, a fin de alcanzar la mejor ejecución y funcionamiento del Proyecto.

ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

De acuerdo a la Iniciativa Privada, se puede identificar la influencia que tendría el Proyecto a tres niveles: local, nacional e internacional.

1.1.1 Nivel Local y Regional

La Iniciativa Privada sostiene que el número de beneficiarios directos en la región Arequipa alcanzaría el 1'427,001 en el año 2025, mientras que alcanzaría los 5'119,067

beneficiarios en la Macroregión Sur (Arequipa, Cuzco, Puno, Madre de Dios, Moquegua y Tacna) en el mismo año 2025.

El Proyecto formaría parte de un circuito de conexión vial entre la ciudad de Arequipa y la Carretera Panamericana. Esta última, es la principal vía del país, toda vez que permite el tránsito de personas y carga desde Tumbes, en el extremo norte del país, hasta Tacna, en el extremo sur. Asimismo, se interconecta con la mayoría de carreteras transversales, permitiendo así la interconexión de todo el territorio nacional; por ello, sería importante garantizar la conectividad con esta importante vía.

En esa línea, la Iniciativa Privada da cuenta de tres (3) proyectos cuyo objetivo fue la conexión vial entre la ciudad de Arequipa y la carretera Panamericana, las cuales de lista a continuación:

- **Antigua Carretera Arequipa – La Joya (AR-114)**
Con una longitud de 53.54 kilómetros, es la vía más antigua que conecta la ciudad de Arequipa con la Panamericana. Actualmente, no capta tráfico debido a su estado de conservación. En esa línea, sólo los primeros 9.5 km de la vía son utilizados como vía local que conduce a asentamientos humanos.
- **Carretera Cerro Verde – Tiabaya (AR-115)**
Cuya longitud alcanza los 39.2 km, reemplazó a la Antigua Carretera Arequipa – La Joya. De acuerdo a lo descrito en la IP fue rehabilitada y reabierta en el año 2010. Asimismo, se indica que es una vía asfaltada de una sola calzada de dos carriles y de doble sentido, cuenta con un túnel de 150 m en la parte más elevada y un puente sobre el río Chili de 120 m de carriles en la zona de Tiabaya. Sus características geométricas (pendientes elevadas y curvas cerradas) limitan su uso a vehículos de carga menores, lo cuales no pagan peaje.
- **Variante Uchumayo (Tramo de PE-34A)**
Cuenta con una longitud de 36 km entre la ciudad de Arequipa y la carretera Panamericana. Inicia operaciones en 1969, para reemplazar la carretera Cerro Verde – Tiabaya. Es una vía asfaltada de una sola calzada de 7.20m de ancho de doble sentido, un puente de 50m sobre el río Chili de doble calzada. Actualmente, es la vía que soporta todo el tráfico de transporte de carga pesada, de vehículos de pasajeros y livianos. Los usuarios de la vía pagan un peaje por el uso de la misma.

1.1.2 Nivel Nacional

En la Iniciativa Privada se indica que este Proyecto permitirá mejorar la interconexión de la Macro Región Sur y al resto del país, dado que hará posible conectar las carreteras longitudinales de la costa y sierra.



Ilustración 1. El Proyecto y las Carreteras Nacionales Longitudinales
 Fuente: CCCC / Autopista Arequipa – La Joya / IPAF

1.1.3 Nivel Internacional

Del mismo modo, la Iniciativa Privada indica que este Proyecto permitirá la interconexión con el sureste de Sudamérica, dado que hará posible conducir el flujo vehicular a la IIRSA Sur Tramo 5 y a través de esta a Brasil y el resto de países sureños.



Ilustración 2. El Proyecto y la Carreta IIRSA Sur
Fuente: CCCC / Autopista Arequipa – La Joya / IPAF

OBJETIVOS Y CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO.

Como objetivo de la Iniciativa Privada, se replica el objetivo del Proyecto SNIP, *"Eficiente integración económica de la región Arequipa a los mercados de la macro región sur, nacional e internacional"*

De otro lado, la Iniciativa Privada ha sido clasificada por el Proponente como Autofinanciada y de acuerdo al SNIP pertenecería a:

- Función: 15 Transporte
- Programa: 033 Transporte Terrestre
- Sub-programa: 0065 Vías Departamentales

c. DIAGNÓSTICO SOBRE LA PROVISIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA O SERVICIO PÚBLICO IDENTIFICANDO LAS CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA Y LA OFERTA EXISTENTE EN TÉRMINOS DE COBERTURA Y CALIDAD.

SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA Y PROVISIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ASOCIADO.

La vía regional Arequipa – La Joya tiene una extensión total de 37.3 km. Entre el año 2010 y 2012, mediante la ejecución del Proyecto SNIP 119510, bajo la modalidad de Administración Directa, se construyó 16 km aproximadamente de tramo vial, esto es, desde la Carretera Nacional PE-34A hasta el río Chili, así como la ejecución de algunas obras preliminares en el tramo vial pasado el río Chili.

El tramo sin construir, objeto de esta Iniciativa Privada, recorre los distritos de Cerro Colorado y La Joya. La zona de intervención tiene una topografía accidentada, cuenta con una longitud de 24.1 kilómetros y tiene un ancho de 21 metros. Debido a su topografía, se hace necesaria la construcción de obras complementarias como un túnel, puente e intercambios viales, en función a las necesidades del trazo de ruta final a ser ejecutado.

Actualmente, el servicio de interconexión vial entre la ciudad de Arequipa y la Carretera Panamericana Sur, se sirve de la carretera Variante Uchumayo, de la cual podemos comentar:

- Esta infraestructura fue concebida, hace 40 años, como una solución temporal - La vía presenta una sola calzada bidireccional, con curvas cerradas, pendientes altas y trazo sinuoso, entre sus principales deficiencias.
- Si bien, esta infraestructura fue concebida para un índice medio diario (IMD) de 1,313 vehículos/día, el IMD del 2013 es de 5,914 vehículos, ello implica que ha sobrepasado en 4.5 veces el diseño inicial.
- En vista de lo comentado, esta vía soporta una alta congestión vehicular y mayor riesgo de accidentes de tránsito (por ejemplo, como consecuencia de las acciones para adelantar a los vehículos, principalmente de vehículos pesados). Por ejemplo, el tráfico de las flotas de carga de larga distancia, hacia o desde el Cusco y Madre de Dios, como al Brasil y Bolivia, hacia el puerto de Matarani.
- Esta vía no cuenta con la capacidad necesaria para atender el potencial incremento del tráfico, a consecuencia de la ejecución de los proyectos interconectados a esta vía (Caso "Carretera Interoceánica – Tramo 5", "Majes Siguan II", entre otros).
- Es necesario indicar que la geografía y geología sobre la que transcurre la carretera Variante Uchumayo, esto es taludes superiores e inferiores de

pronunciadas pendientes, no permiten que esta sea ampliada a fin de atender la demanda actual.

Ahora bien, respecto a la infraestructura existente, es decir el tramo Quebrada Chili – Emp. Ruta PE-34A, con algunos componentes faltantes, como señalización. Actualmente, quienes hacen uso de esta infraestructura durante el día, son las personas y sus vehículos que viven en los alrededores.

A continuación, presentamos un cuadro que resumen las características técnicas de la infraestructura existente, que ofrece el servicio público asociado.

Tabla 2. Características Técnicas de la Infraestructura Existente

Concepto	Unidad	Sin Proyecto		Con Proyecto				
		Repartición - Uchumayo	Uchumayo - Dv. Paucarpata	Tramo 1: Intercambio - Pte. Chill				Tramo 2: Pte. Chill - Emp. Ruta PE-34A
				1 Puente de Cultura	2 Túneles	3 Vial	4 Intercambio	
GEOMETRÍA								
Inicio	0+159			19+372	13+100	0+900	0+159	
Fin	20+500			19+764	13+778	20+500	0+900	
LONGITUD	Km			392	678	19,800	1,059	20.5
Ancho de Calzada	m	24.9	20.8	7,20+7,20	7,20+10,80	7 0+7,20	Tronco 7 20+7 20	7.20+7.20
Ancho de Calzada	m	6.6	6.6			Carril rápidos 7 20+10 80	Ramales 4,00	
Ancho de Berma	m	0.8	0.8	3	0	3	3	
Separador	m			11		11	11	
Nº Efectivo de Carriles	u	150	2	4	5	4o5	4	4
Peralte (1)	%			2	5,50/4,20	8,00 / 2,30	5,60/4,40	
MEDIO AMBIENTE								
Altitud	m	22000	2200	2,000	2,200	1.800-2.200	1,800	2000
Precipitación	m/mes	0.02	0.02	0	0	0	0	
SUPERFICIE								
Tipo de Superficie	Código	2	2	2	2	2	2	2
Espesor de Carpeta Asfáltica	mm	50	50	100	100	100	50	100
BASE SUBRASANTE								
Tipo de Base	Código	1	1	1	1	1	1	1
CBR de la Subrasante	%	8	8			10		10
RESISTENCIA								
Número Estructural		3.4	3.4			4		4
ESTADO								
Rugosidad	IRI	3	3	2	2	2	2	2

Fuente: Gerencia de Infraestructura, Gobierno Regional Arequipa.

CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA EXISTENTE EN TÉRMINOS DE COBERTURA Y CALIDAD.

En el Capítulo 1: Clasificador de Carreteras del Manual de Carreteras – Diseño Geométrico, documento aprobado mediante Resolución Directoral N° 028-2014-MTC/14 del 30/10/2015, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece lo siguiente:

(...)

101.01 Autopistas de Primera Clase

Son carreteras con IMDA (Índice Medio Diario Anual) mayor a 6.000 veh/día, de calzadas divididas por medio de un separador central mínimo de 6,00 m; cada una de las calzadas debe contar con dos o más carriles de 3,60 m de ancho como mínimo, con control total de accesos (ingresos y salidas) que proporcionan flujos vehiculares continuos, sin cruces o pasos a nivel y con puentes peatonales en zonas urbanas. La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.

101.02 Autopistas de Segunda Clase

Son carreteras con un IMDA entre 6,000 y 4,001 veh/día, de calzadas divididas por medio de un separador central que puede variar de 6,00 m hasta 1, 00 m, en cuyo caso se instalará un sistema de contención vehicular; cada una de las calzadas debe contar con dos o más carriles de 3,60 m de ancho como mínimo, con control parcial de accesos (ingresos y salidas) que proporcionan flujos vehiculares continuos; pueden tener cruces o pasos vehiculares a nivel y puentes peatonales en zonas urbanas. La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.

101.03 Carreteras de Primera Clase

Son carreteras con un IMDA entre 4.000 y 2.001 veh/día, con una calzada de dos carriles de 3,60 m de ancho como mínimo. Puede tener cruces o pasos vehiculares a nivel y en zonas urbanas es recomendable que se cuente con puentes peatonales o en su defecto con dispositivos de seguridad vial, que permitan velocidades de operación, con mayor seguridad. La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.

101.04 Carreteras de Segunda Clase

Son carreteras con IMDA entre 2.000 y 400 veh/día, con una calzada de dos carriles de 3, 30 m de ancho como mínimo. Puede tener cruces o pasos vehiculares a nivel y en zonas urbanas es recomendable que se cuente con puentes peatonales o en su defecto con dispositivos de seguridad vial, que permitan velocidades de operación, con mayor seguridad. La superficie de rodadura de estas carreteras debe ser pavimentada.

101.05 Carreteras de Tercera Clase

Son carreteras con IMDA menores a 400 veh/día, con calzada de dos carriles de 3,00 m de ancho como mínimo. De manera excepcional estas vías podrán tener carriles hasta de 2,50 m, contando con el sustento técnico correspondiente. Estas carreteras pueden funcionar con soluciones denominadas básicas o económicas, consistentes en la aplicación de estabilizadores de suelos, emulsiones asfálticas y/o micro pavimentos; o en afirmado, en la superficie de rodadura. En caso de ser pavimentadas deberán cumplirse con las condiciones geométricas estipuladas para las carreteras de segunda clase.

101.06 Trochas Carrozables

Son vías transitables, que no alcanzan las características geométricas de una carretera, que por lo general tienen un IMDA menor a 200 veh/día. Sus calzadas deben tener un ancho mínimo de 4,00 m, en cuyo caso se construirá ensanches denominados plazoletas

de cruce, por lo menos cada 500 m. La superficie de rodadura puede ser afirmada o sin afirmar.

(...)

Así, tomando en cuenta lo citado líneas arriba, la Variante Uchumayo podría ser clasificada desde dos puntos de vista:

Tabla 3. Variante Uchumayo. Clasificación.

POR SUS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS	CARRETERA DE SEGUNDA CLASE	Una calzada de dos carriles de 3.30m de ancho como mínimo. Con cruces o pasos vehiculares sin puentes peatonales en zonas urbanas y con algunos dispositivos de seguridad vial. Velocidades de operación bajas con muy poca seguridad.
POR LA DEMANDA QUE SOPORTA	AUTOPISTA DE PRIMERA CLASE	IMD mayor a 6,000 veh/día. (Año 2015 = 7,444 veh/día).

Ahora bien, es necesario recordar que no es posible modificar las características geométricas actuales de la Variante Uchumayo. En ese sentido, resulta necesario plantear una ruta o trazado alternativo que permita la atención de la actual demanda, ello implica que dicho trazado alcance las características geométricas de una Autopista de Primera Clase.