



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

Oficio N° 155-14-PD-OSITRAN

Lima, 04 de diciembre de 2014

CARGO

24400

Señor
ENRIQUE WONG PUJADA
Presidente de la Comisión de Fiscalización y Contraloría
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Jr. Huallaga N° 358, Oficina 102
Presente.-



con 06 copias

Referencia: Presentación de OSITRAN en la Sesión del 03 de diciembre de 2014

Asunto: Remite información ofrecida

De mi consideración:

Me dirijo a usted para remitir por su intermedio, en su calidad de Presidente de la Comisión de Fiscalización y Contraloría del Congreso de la República, la información ofrecida durante nuestra presentación realizada el día 03 de diciembre de 2014 ante la Comisión que usted preside, la misma que agradeceré sea comunicada a los demás congresistas presentes en dicha Sesión.

La información que se remite en adjunto consiste en lo siguiente:

1. Copia de las Cartas de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) por las cuales atiende las consultas efectuadas por las instituciones que abajo se mencionan, así como de sus antecedentes:
 - a. Cámara Peruana de la Construcción – CAPECO: UNOPS/PER/PROY/122173-C de 16 de octubre de 2014, Oficio N° 392-2014-GG-OSITRAN de 15 de setiembre de 2014 y CPC-101-14 de 09 de setiembre de 2014 (6 folios).
 - b. Colegio de Ingenieros del Perú (CIP): UNOPS/PER/PROY/122174-C de 16 de octubre de 2014, Oficio N° 424-2014-GG-OSITRAN de 17 de setiembre de 2014 y C.1050-2014_CD/L/CIP de 11 de setiembre de 2014 (15 folios).
 - c. Asociación Peruana de Consultoría (APC): UNOPS/PER/PROY/122398-C de 07 de noviembre de 2014, Oficio N° 455-2014-GG-OSITRAN de 27 de octubre de 2014 y Carta N° 090-2014/APC de 21 de octubre de 2014 (12 folios).
2. Cuadro de Procedimientos Administrativos Sancionadores concluidos con sanción de multa aplicadas por OSITRAN a las empresas concesionarias, desde setiembre de 2012 a la fecha (1 folio).



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

3. Cuadro de Penalidades aplicadas por OSITRAN a las empresas concesionarias, desde setiembre de 2012 a la fecha (1 folio).
4. Cuadro de los Contratos de Supervisión suscritos por OSITRAN con Empresas Supervisoras (7 folios), desde 1998, año de creación de OSITRAN.
5. Informe del Banco Mundial: Análisis del modelo de supervisión de diseño y construcción de la Línea 2 y Ramal de la Línea 4 del Metro de Lima.



Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente Ejecutiva



C.C.:

Congresista Yehude Simon Munaro ✓
Congresista Rogelio Canches Guzmán ✓
Congresista Esther Saavedra Vela ✓
Congresista Rubén Coa Aguilar ✓
Congresista Alejandro Aguinaga Recuenco ✓
Congresista Virgilio Acuña Peralta ✓

Reg. Sal. 43484



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Pág. 2 de 2





CENTRO DE OPERACIONES EN PERÚ
UNOPS/PER/PROY/122173-C

Lima, 16 de octubre de 2014

Señor
Lelio Balarezo Young
Presidente
CÁMARA PERUANA DE LA CONSTRUCCIÓN
Vía Principal 155, Edificio Real II Of. 402
Centro Empresarial Real, San Isidro

Ref: Concurso Público Internacional PEOC/14/90785/2105
Contesta carta CPC-101-14

Estimado señor:

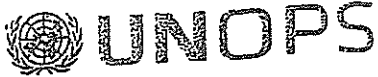
Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al Concurso Público Internacional PEOC/14/90785/2105, correspondiente a la "Contratación del Servicio de Supervisión Integral de la Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta del Metro de Lima y Callao" y en particular a su Carta CPC-101-14.

Al respecto, en atención a la carta de la referencia, agradecemos el interés y la preocupación de su institución. Hemos leído atentamente la referida carta y los insumos brindados acerca de los cuales quisiéramos exponer lo que sigue:

- Las Bases de Licitación del referido proceso definen de forma absolutamente objetiva los requerimientos necesarios exigidos para que se pueda cumplir con el objeto contractual. En tal definición, UNOPS no se orienta por cualquier preferencia, discriminación, criterio de nacionalidad o cualquier otro criterio subjetivo. Lo que se exige en el referido proceso es exactamente lo que se requiere objetivamente para conducción de la respectiva supervisión.
- UNOPS promueve una competencia efectiva en todas sus convocatorias, motivando la participación de empresas locales e internacionales. El proceso de la referencia es una convocatoria pública internacional y cualquier empresa que cumpla con los requerimientos técnicos mínimos establecidos, puede participar y presentar su propuesta. Si una determinada empresa o profesional no cumple con los requerimientos solicitados entendemos que es porque efectivamente no reúne objetivamente la capacidad para realización de un servicio de tal magnitud. Resulta pertinente mencionar que las Bases de Licitación permiten la figura del consorcio, justamente para permitir que las empresas se asocien y logren cumplir con las capacidades y los requerimientos.

En estricto cumplimiento con las normas uniformes aplicables a nivel internacional y principios universales que rigen las contrataciones, UNOPS elaboró las bases del concurso, previo análisis técnico exhaustivo del proyecto, a partir del cual determinó los requerimientos técnicos mínimos (experiencia previa de la empresa y perfil de






CENTRO DE OPERACIONES EN PERÚ

profesionales) que deben cumplir las empresas supervisoras, a fin de garantizar la selección de una firma idónea, con demostrada capacidad técnica, administrativa y económica para asumir y cumplir de manera eficiente el servicio de supervisión de la Línea 2 del Metro. El proyecto de la Línea 2 es altamente complejo, razón por la cual debe ser ejecutado por empresas solventes, con sólido conocimiento técnico, administrativo y legal aplicable al mismo y, por consiguiente, personal calificado conforme los requerimientos necesarios, independientemente si son de procedencia extranjera o nacional.

- Resulta oportuno mencionar que adquisiciones con un nivel absoluto de transparencia son un elemento fundamental del trabajo de UNOPS ya que apoyan a los asociados a garantizar la implementación sostenible y oportuna de sus proyectos. UNOPS, con más de treinta años de experiencia especializada, es el proveedor de servicios de referencia para muchas organizaciones de las Naciones Unidas, gobiernos, donantes, instituciones financieras internacionales, y otros asociados.
- Finalmente, informamos que se ha emitido la Nota Aclaratoria N° 1 y Enmienda N° 1 a las bases del concurso, las cuales se encuentran publicadas desde el 06 de octubre del año en curso y pueden ser consultadas en la página web de UNOPS en la siguiente dirección:
<https://www.unops.org/ApplyBO/ViewDoc.aspx?OpportunityID=E42ABE78-5629-4A2C-8110-23582D4D12D8>

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludarlo.

Atentamente,


Fernando Cotrim
Representante

C.c. Juan Rafael Peña Vera- OSITRAN
HG/dm (Proyecto 90785.)





PERU

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

OFICIO N° 392 -2014-GG-OSITRAN

Lima, 15 de setiembre de 2014

Señor
FERNANDO COTRIM BARBIERI
Oficial a Cargo
Oficina de Servicios de Proyectos
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS - UNOPS
Av. Pérez Araníbar N° 750 - Magdalena
Presente.-

Asunto : Concurso Público Internacional para la contratación del Servicio de Supervisión Integral del Proyecto: Línea 2: Ate - Callao y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta del Metro de Lima y Callao.

Referencia : CPC-101-14 del 09 de setiembre de 2014

De mi consideración:

Tengo el agrado dirigirme a usted en relación al documento de la referencia, mediante el cual la ~~Cámara Peruana de la Construcción~~ expresa, en el marco del Concurso Público Internacional descrito en el asunto, su preocupación por determinados aspectos de las Bases del proceso, y solicita la revisión de los mismos.

Al respecto, teniendo en cuenta que su representada tiene a su cargo la ejecución del mencionado proceso de selección en virtud del Convenio de encargo suscrito; se le alcanza el mencionado documento para conocimiento y fines pertinentes.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

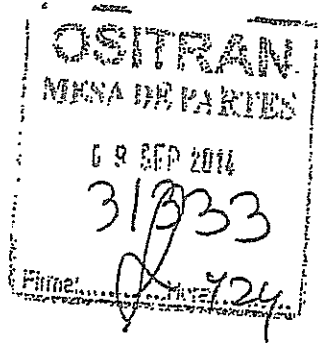
JUAN RAFAEL PEÑA VERA
Gerente General

Reg. Sal. GG. N° 31911 -14

OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





CPC-101-14
San Isidro, 09 de septiembre de 2014

Señores
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
DE USO PÚBLICO – OSITRAN
Av. República de Panamá 3659
San Isidro.-

Atención : Dra. Silvia Patricia Benavente
Presidente

De mi especial consideración:

Nos dirigimos a usted, para manifestarle que hemos tomado conocimiento de la convocatoria del Concurso Público Internacional PEOC/14/90785/2105 Servicio de Supervisión Integral de la Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta del metro de Lima y Callao, convocado por UNOPS por encargo de OSITRAN, y siendo dicha convocatoria la que definirá al Supervisor de la Concesión más importante y emblemática de los últimos años, por su gran complejidad técnica y económica, y siendo nuestro gremio constructor interesado que dichas obras se ejecuten con la mejor calidad y eficiencia posible, vemos con preocupación los siguientes aspectos de las Bases de la mencionada convocatoria:

1. Es importante que el supervisor seleccionado para estos trabajos, este capacitado como empresa consultora en obras civiles y en obras electromecánicas, lo cual se traduce en las especialidades de Obras Viales y en Obras Electromecánicas del Registro Nacional de Proveedores del OSCE para Consultores de Obras. Las bases actuales (página 12), solo exigen el primer requisito en la especialidad, lo cual resulta ser insuficiente dadas las magnitudes e importancia de los trabajos electromecánicos de este importante proyecto. Lo que recomendamos se solicite para el Supervisor las especialidades de Obras Viales y de Obras Electromecánicas del Registro Nacional de Proveedores del Estado.
2. Entre los requisitos solicitados (página 104 de las Bases), a la empresa supervisora se señala haber ejecutado en los últimos 10 años supervisiones de proyectos de Metro, con un monto de inversión acumuladas de US\$ 3,000 millones de dólares. Dicho requerimiento no señala en caso de proyectos presentados en Consorcios, algún porcentaje de participación mínima para empresas, con lo cual, una empresa supervisora con una participación pequeña en un consorcio, podría pretender declarar todo el monto de inversión de dichos trabajos, que en realidad no le correspondería.

Este mismo concepto se repite en las demás experiencias solicitadas a las empresas supervisoras. Así cualquier consultor con participaciones no relevantes en proyectos, podrá exigir como suya todo el monto de inversiones de las obras ejecutadas, con lo cual, no garantizaría la selección de una empresa supervisora de la importancia en experiencia en supervisión de obras similares para la presente obra, todo lo contrario, favorecería a empresas con baja participación o consorcios de pequeñas empresas, que no han supervisado un porcentaje importante del total de las obras que podrían declarar, al no estar esto señalado expresamente en las actuales bases del concurso.

CAMARA PERUANA DE LA CONSTRUCCION
Vía Principal 155, Edificio Real III Of. 402, Centro Empresarial Real, San Isidro
T: 422-5566 F: 441-7028 Web: www.capeco.org



3. Otro de los requisitos de experiencia para la empresa consultora (página 105 de las Bases), es haber supervisado o inspeccionado fabricación y puesta en marcha de material rodante. Si bien el 11% de las inversiones se refiere a dichos trabajos, para el Supervisor solo representarían como máximo el 3% del contrato de supervisión al ser dichas inspecciones puntuales en los lugares de fabricación de los trenes. Pero además, en la página 13 de las Bases, se indica que el porcentaje mínimo de participación para las firmas es de 15% en caso de consorcio, con lo cual no se amerita que una empresa especializada en supervisión de fabricación de trenes forme parte del consorcio supervisor porque en realidad su participación, reiteramos que es menor que 3% de todo el contrato, y con ello, le restaría participación real al resto de firmas que sí ejecutan las supervisiones de las obras civiles y electromecánicas, disminuyendo operatividad y eficiencia al Supervisor.

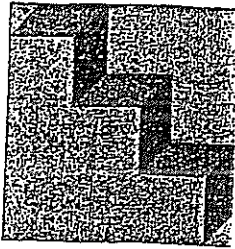
Por lo cual, al igual que en caso del concurso del Concesionario de Obra, recomendamos que el Supervisor de fabricación y puesta en marcha de material rodante, debiera ser una empresa subcontratada por el Supervisor, designada en la propuesta, y no ser miembro de un consorcio Supervisor.

4. De la revisión de los requisitos del personal del Supervisor (página 105 al 109 de las Bases), se solicita como experiencia profesional para 28 especialistas tener entre 10 y 15 años en supervisión de obras de Metros, y además 5 experiencias en proyectos de Metros en los últimos 10 años.

Se extiende que la experiencia profesional de un especialista debería ser en proyectos con participación específica en su especialidad desde la fecha de su titulación, y no solo en proyectos de Metro. La solicitud actual originaría que sea seleccionado un profesional que laboro 10 o 15 años en proyectos de metros, pero en actividades diferentes a su especialidad y en cargos sin mayor responsabilidad, y no un profesional dedicado exclusivamente a su especialidad en el mismo tiempo solicitado, siendo esto completamente ilógico, puesto que por ejemplo: un Especialista Estructural de 10 años en Estructura de edificaciones, no sea considerado en el presente proyecto, y si un profesional que participe en supervisiones de metro con 10 años en cargas varios o menores y de otra especialidad.

Además la experiencia adicional solicitada de un especialista de 5 proyectos de Metros en 10 años, hace que dichos profesionales cuente como máximo de participación de 2 años por proyecto. Sin embargo, en el Anexo 4 (página 139 de las Bases), para el personal profesional se requiere una participación promedio de 4 años, por lo tal, lo solicitado se contradice con requerimiento real de tener especialistas que hayan trabajado en supervisiones de obras de la magnitud e importancia similar al de la presente convocatoria.

Ambos requerimientos, tal como están solicitados, hace además que solo sean calificados profesionales exclusivamente extranjeros, y como se explica, con experiencias profesionales diferentes a su especialidad y con tiempos de participación de corta duración y en proyectos de menor tamaño al presente trabajo, lo cual no garantizaría que la obra sea supervisada por profesionales con la calidad y respaldo técnico adecuado a la magnitud del presente concurso.



CAPECO

Todo lo contrario a lo sucedido en los últimos trabajos ejecutados en la actual Línea 1 del Metro de Lima, donde casi el 90% de profesionales peruanos, en un número cercano a 200, participaron durante casi cuatro años tanto en obra como en supervisión, con los excelentes resultados ya conocidos por todos, y por lo cual, estos mismos profesionales no podrían ser calificados ni considerados con las actuales exigencias de las presentes bases, que solo favorecen a profesionales extranjeros, que de acuerdo a lo señalado, no justificaría técnicamente lo solicitado por las actuales Bases del presente concurso.

Por lo tanto, solicitamos que para la evaluación del personal clave, se modifique en función a los años de experiencia profesional en su especialidad en general, y para su experiencia específica, en función a los años de participación como especialista en Metros, y no en función al número de proyectos, puesto que en la realidad, la verdadera experiencia adquirida por cada profesional especialista se mide en función al tiempo real de participación en los proyectos, y esto sí sería concordante con el tiempo real requerido para el presente proyecto.

Por tal motivo, y siendo vuestra entidad encargada directa de los trabajos de supervisión de las inversiones de tan importante obra para nuestro país, solicitamos la revisión de los puntos señalados, de manera tal que se asegure que los trabajos sea ejecutados con la calidad y el plazo programado.

Atentamente,

CAMARA PERUANA DE LA CONSTRUCCION

[Firma manuscrita]
Ing. Lelio Balarezo Young
Presidente

c.c. *Fernando Cotrim*
Director de UNOPS



CENTRO DE OPERACIONES EN PERÚ
UNOPS/PER/PROY/122174-C

Lima, 16 de octubre de 2014

Señor
Oscar Rafael Anyosa
Decano
Consejo Departamental de Lima
COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU
Calle Marconi N° 210
San Isidro

Ref: Concurso Público Internacional PEOC/14/90785/2105
Contesta carta C.-1050-2014 D.CDL/CIP

Estimado señor:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al Concurso Público Internacional PEOC/14/90785/2105, correspondiente a la "Contratación del Servicio de Supervisión Integral de la Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta del Metro de Lima y Callao" y en particular a su carta C.-1050-2014 D.CDL/CIP.

Al respecto, en atención a la carta de la referencia, agradecemos el interés y la preocupación de su institución. Hemos leído atentamente la referida carta y los insumos brindados acerca de los cuales quisiéramos exponer lo que sigue:

- Las Bases de Licitación del referido proceso definen de forma absolutamente objetiva los requerimientos necesarios exigidos para que se pueda cumplir con el objeto contractual. En tal definición, UNOPS no se orienta por cualquier preferencia, discriminación, criterio de nacionalidad o cualquier otro criterio subjetivo. Lo que se exige en el referido proceso es exactamente lo que se requiere objetivamente para conducción de la respectiva supervisión.
- UNOPS promueve una competencia efectiva en todas sus convocatorias, motivando la participación de empresas locales e internacionales. El proceso de la referencia es una convocatoria pública internacional y cualquier empresa que cumpla con los requerimientos técnicos mínimos establecidos, puede participar y presentar su propuesta. Si una determinada empresa o profesional no cumple con los requerimientos solicitados entendemos que es porque efectivamente no reúne objetivamente la capacidad para realización de un servicio de tal magnitud. Resulta pertinente mencionar que las Bases de Licitación permiten la figura del consorcio, justamente para permitir que las empresas se asocien y logren cumplir con las capacidades y los requerimientos.

En estricto cumplimiento con las normas uniformes aplicables a nivel internacional y principios universales que rigen las contrataciones, UNOPS elaboró las bases del concurso, previo análisis técnico exhaustivo del proyecto, a partir del cual determinó






CENTRO DE OPERACIONES EN PERÚ

los requerimientos técnicos mínimos (experiencia previa de la empresa y perfil de profesionales) que deben cumplir las empresas supervisoras, a fin de garantizar la selección de una firma idónea, con demostrada capacidad técnica, administrativa y económica para asumir y cumplir de manera eficiente el servicio de supervisión de la Línea 2 del Metro. El proyecto de la Línea 2 es altamente complejo, razón por la cual debe ser ejecutado por empresas solventes, con sólido conocimiento técnico, administrativo y legal aplicable al mismo y, por consiguiente, personal calificado conforme los requerimientos necesarios, independientemente si son de procedencia extranjera o nacional.

- Resulta oportuno mencionar que adquisiciones con un nivel absoluto de transparencia son un elemento fundamental del trabajo de UNOPS ya que apoyan a los asociados a garantizar la implementación sostenible y oportuna de sus proyectos. UNOPS, con más de treinta años de experiencia especializada, es el proveedor de servicios de referencia para muchas organizaciones de las Naciones Unidas, gobiernos, donantes, instituciones financieras internacionales, y otros asociados.
- Finalmente, informamos que se ha emitido la Nota Aclaratoria N° 1 y Enmienda N° 1 a las bases del concurso, las cuales se encuentran publicadas desde el 06 de octubre del año en curso y pueden ser consultadas en la página web de UNOPS en la siguiente dirección:
<https://www.unops.org/ApplyBO/ViewDoc.aspx?OpportunityID=E42ABE78-5629-4A2C-8110-23582D4D12D8>

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludarlo.

Atentamente,


Fernando Cotrim
Representante

C.c. Juan Rafael Peña Vera- OSITRAN
HG/dm (Proyecto 90785)



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

OFICIO N° 424-2014-GG-OSITRAN

Lima, 17 de setiembre de 2014

Señor

FERNANDO COTRIM BARBIERI

Oficial a Cargo

Oficina de Servicios de Proyectos

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS - UNOPS

Av. Pérez Araníbar N° 750 - Magdalena

Presente.-

Asunto : Concurso Público Internacional para la contratación del Servicio de Supervisión Integral de la Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta del Metro de Lima y Callao

Referencia : C. 1050-2014 D.CDL/CIP del 15 de setiembre de 2014

De mi consideración:

Tengo el agrado dirigirme a usted en relación al documento de la referencia, mediante el cual el Decano del Consejo Departamental de Lima del Colegio de Ingenieros del Perú plantea, en el marco del Concurso Público Internacional descrito en el asunto, determinadas sugerencias respecto a las condiciones establecidas en las Bases para la participación de ingenieros peruanos en el proyecto, y solicita el análisis y consideración de dichos aspectos a efectos de que se realicen las modificaciones correspondientes.

Al respecto, teniendo en cuenta que su representada tiene a su cargo la ejecución del mencionado proceso de selección en virtud del Convenio de encargo suscrito; se le alcanza el mencionado documento para conocimiento y fines pertinentes.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,


JUAN RAFAEL PEÑA VERA
Gerente General

Reg. Sal. GG.N° 32506 -14

OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO



Ley N° 24648

COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

C. 1050-2014 D. CDL/CIP

Lima, 11 de Setiembre de 2014

Señorita Doctora

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE

Presidenta

OSITRAN

Av. República de Panamá 3659

San Isidro



Referencia: Concurso Público Internacional PEOC/14/90785/2105

Supervisión Integral Línea 2 y Ramal -Metro Lima y Callao

De nuestra mayor consideración:

Nos es grato dirigirnos a Ud., en relación a los documentos del Concurso Público Internacional de la referencia, en nuestra calidad de Institución Autónoma con personería de derecho público, representativa por Ley de la ingeniería en el Perú y en cumplimiento de la obligación que la normatividad vigente nos señala de promover, normar y controlar el desarrollo de la ingeniería peruana y el ejercicio de la profesión en el Perú, para saludar esta convocatoria para la Supervisión de esta obra importante para el país y las ciudades de Lima y Callao, que nuestra Institución ha venido siguiendo con sumo interés, como consta a la ciudadanía, con la publicación de varios "Pronunciamientos" cuyas copias acompañamos.

El Colegio de Ingenieros del Perú, a través del Consejo Departamental de Lima, ha expresado todo su apoyo al Metro como Sistema básico de transporte, no solo de la Línea 2 sino también de las otras 4 Líneas adicionales proyectadas, calificándolas como de "realización indiscutible".



Ley N° 24648

COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

El Proyecto de la Línea 2 ha generado en estos Pronunciamientos del CIP cuestionamientos de carácter técnico y económico vinculados a: El Estudio Básico de Ingeniería Geológica; la correcta evaluación de los Riesgos frente a desastres como terremotos o tsunamis, sobre todo en la zona de alta vulnerabilidad del Callao; el diseño sísmico, en especial para el gran sismo de 8.5 grados en la escala de Richter; el plan de disposición final de residuos sólidos; la solución coordinada de este trazo por el Paseo Colón con la continuidad futura de la parte norte de la Vía Expresa del Paseo de la República y los altos costos de la solución escogida, entre otros, que lamentablemente los consultores extranjeros de ProInversión no consideraron adecuadamente en los Estudios previos.

Todas estas observaciones no han sido aun técnicamente levantadas de manera satisfactoria y nuestra Institución espera que lo sean en los Diseños Definitivos que viene realizando el Concesionario previo a la ejecución de la obra. De ello se desprende precisamente la importancia de la labor de OSITRAN que como Organismo Regulador realizará a través de la contratación de la Supervisión de la Obra, esperamos a un consorcio solvente y sólido con pleno conocimiento y experiencia de la realidad y normatividad técnica peruana que conjugue, entre sus miembros, importantes experiencias internacional y nacional y con una sólida presencia también de ingenieros peruanos, como ha sido la realidad de la Línea 1 del Metro, de 34 Kms. de longitud conducido por el MTC y la AATE, expuesto por ambas entidades en varios foros en el CIP y que ha sido exitosamente realizada encontrándose actualmente en operación.



Ley N° 24648

COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

En efecto, según nuestros registros de la actividad de los profesionales peruanos expuesta en los foros organizados en el CIP, en el Tramo 1 de la Línea 1 del Metro participaron, tanto como Contratistas Ejecutores de obra como en la Supervisión de las Obras Civiles y Electromecánicas, en los 18 meses de ejecución, un total de 372 profesionales ingenieros, de los cuales 52 (14%) fueron profesionales extranjeros y 320 (86%) fueron profesionales nacionales. De estos 320 profesionales nacionales, 270 participaron en la ejecución de las obras y 50 participaron en la supervisión.

En relación a las obras del Tramo 2 de la Línea 1 y considerando también la participación de profesionales de ingeniería en la ejecución de las Obras y en la Supervisión de las mismas, sobre un total de 413 ingenieros, 44 (11%) fueron extranjeros y 369 (89%) fueron nacionales. De este total 315 ingenieros nacionales participaron con el Contratista de Obras y 54 ingenieros nacionales participaron en la Supervisión. Es importante entonces destacar que, a pesar de que la Línea 1 ha sido la primera línea de Metro realizada en el Perú con métodos modernos y novedosos, ha existido desde su inicio una muy importante participación nacional que se ha ido incrementando hasta llegar casi al 90% del total.

Sí se trata de considerar el hecho de que la Línea 2 del Metro de Lima se desarrollará en configuración de túneles subterráneos, es importante destacar que el Perú tiene también una gran experiencia en túneles de gran dimensión: carreteros, hidráulicos para centrales hidroeléctricas, sometidos a presión y también en minería. Ellos con mayor grado de dificultad que los que son materia de esta convocatoria y que han sido construidos y supervisados por un gran contingente de profesionales peruanos y que solo por mencionar parte de ellos se conocen por lo menos 5 túneles excavados con TBM con una extensión del orden de 40 Kms. Por consiguiente, hay muchísima experiencia también de profesionales peruanos en tunelería. No hay ninguna razón



Ley N° 24648

COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

por la cual se establezcan en las Bases, condiciones que en la práctica impidan la participación de los Ingenieros peruanos en este importante proyecto.

En efecto, de la lectura de las Bases de este concurso público internacional, se observa en la página 139 de las Bases, que las exigencias mínimas requeridas para las 28 posiciones de personal clave, no permiten que ninguna de ellas sea ocupada por personal peruano, ya que para cada uno de ellos se exige que participen en los últimos 10 años con una experiencia mínima en 2 proyectos de Metro (en el Perú solo se ha hecho una sola Línea en 2 Tramos), pero además para alcanzar el máximo puntaje se necesita adicionalmente que hayan participado en los últimos 10 años en 3 proyectos adicionales.

Revisando el Anexo 4 contenido en la página 139 de las Bases, no encontramos ninguna razón por lo cual 14 de las 28 posiciones (50% del total) no puedan ser ocupadas por profesionales peruanos. Por ejemplo citamos las siguientes: Especialista en Estructuras (señalamos que los Ingenieros nacionales tienen mejor experiencia en diseño sísmico que los extranjeros); Ingeniero Especialista en Estaciones; Arquitecto de Estaciones; la segunda posición de Ingeniero Especialista en Estaciones; Especialista en Topografía; Ingeniero Especialista en Metrados y Valorizaciones; Ingeniero Especialista en Instalaciones Sanitarias; Ingeniero Especialista en Instalaciones Eléctricas de Baja Tensión; Ingeniero Especialista en Túneles; Ingeniero Especialista en Geotécnica; Jefe de Auscultación; Ingeniero Especialista en Alimentación Eléctrica; Jefe de Prevención de Riesgos; Jefe de Medio Ambiente.

De mantener los requerimientos de participación para cada una de ellos en 5 proyectos de Metro en los últimos 10 años para alcanzar la máxima evaluación, ningún



Ley N° 24648

COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

profesional nacional podrá ocupar estas posiciones. Caso contrario, ciertamente ocurriría con los requerimientos de calificación si ellos se modifican racionalmente para que los profesionales en estas posiciones demuestren tener como mínimo 10 años de experiencia en la especialidad y para alcanzar el máximo puntaje hayan participado activamente en 2 proyectos de Metro. Allí tendríamos un balance correcto de 14 profesionales extranjeros y 14 profesionales nacionales, que si a ello se agrega personal complementario de 40 profesionales nacionales tendríamos una distribución porcentual muy similar a la obtenida en la exitosa Línea 1 de 14 profesiones extranjeros (20%) y 54 (80%) profesionales nacionales.

En opinión del CIP de Lima, no hay ninguna razón técnica para que esto no sea así. Estamos seguros que de esta forma el proyecto sería mejor llevado en cuanto a capacidad, solvencia y cumplimiento de la normatividad local y el país consolidaría mejor a sus cuadros profesionales, no solo para esta Línea de Metro sino para las siguientes que vendrían en un futuro cercano. El no proceder así sería un retroceso con relación a lo obtenido exitosamente en la Línea 1.

Por todo lo expuesto, en nombre de la ingeniería peruana, solicitamos a Ud. tenga a bien analizar nuestro pedido y disponer ante el Organismo Internacional al cual le ha encargado la confección de las Bases de este concurso, que pueda introducir estas modificaciones en las mismas, para lo cual sugerimos, incluso como posibilidad, que divida en 2 rubros el denominado "personal clave". En el primero de ellos se especifique las posiciones no nombradas en esta comunicación, para lo cual sí lo desean pueden mantener los requerimientos señalados en las Bases, y en el segundo grupo, que contengan las 14 posiciones antes nombradas, los requisitos de calificación



Ley N° 24648

COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

mínima sean como lo mencionamos anteriormente: de 10 años de experiencia en la especialidad como requisito mínimo y los puntos adicionales se obtengan con la participación en 2 proyectos de Metro.

En la seguridad de que las sugerencias indicadas contribuirán a una mejor calidad de los servicios de supervisión de las obras y agradeciendo la consideración a los aspectos antes señalados que formalmente solicitamos, hacemos propicia la oportunidad para reiterarles los sentimientos de nuestra más distinguida consideración.

Atentamente,



Ing. OSCAR B. RAFAEL ANYOSA
DECANO

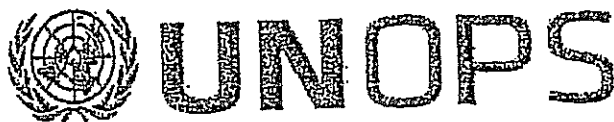
Consejo Departamental de Lima
Colegio de Ingenieros del Perú

c.c.: Sr. Fernando Cotrin
Director UNOPS

Sra. Jennifer Barrantes
Encargada Procesos UNOPS

Av. Pérez Aranibar No. 750
Magdalena del Mar

REPÚBLICA DEL PERÚ



Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos

BASES DE CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL

PEOC/14/90785/2105

**CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE SUPERVISIÓN
INTEGRAL DE LA CONCESIÓN DE LA LÍNEA 2 Y RAMAL
AV. FAUCETT – AV. GAMBETTA DEL METRO DE LIMA Y
CALLAO**

PROYECTO PEOC/14/90785

Lima – Perú

Setiembre de 2014

Nota: se otorgará el máximo puntaje en caso de cumplir con los requerimientos solicitados para cada concepto, caso contrario, se otorgará 0 puntos.

2.4.2 Capacidad para verificar el cumplimiento del sistema de gestión de calidad del contratista.

Concepto	Puntuación
Sistemas de gestión de calidad con que cuenta y que propone emplear	2
Descripción de los procesos, procedimientos y métodos que se emplearán	2
Apoyo que suministrarán para verificar los procesos de fabricación del material rodante fuera de Perú.	2

Nota: se otorgará el máximo puntaje en caso de cumplir con los requerimientos solicitados para cada concepto, caso contrario, se otorgará 0 puntos.

2.4.3 Certificaciones

Se asignará tres (03) puntos por las siguientes certificaciones:

- i) ISO 9001 sobre calidad de servicios prestados
- ii) ISO 14001 sobre buenas prácticas de materia de gestión ambiental
- iii) OHSAS 18001 sobre prevención de riesgos laborales

La no presentación de cualquiera de las certificaciones de buenas prácticas de manejo antes mencionadas inhabilita la propuesta.

2.4.4 Recursos materiales a ser utilizados en la prestación del Servicio. (Cumple/No Cumple)

En este rubro se calificará el cumplimiento de la infraestructura, los recursos físicos y tecnología que planea utilizar el Proponente para la supervisión de las obras tales como equipos de topografía, equipos de procesamiento de datos (tanto "hardware como software"), etc.; de acuerdo a la descripción de las actividades y al plan de trabajo. Las propuestas deben satisfacer los requisitos mínimos establecidos en el numeral 3. Equipos Mínimo Requeridos del presente Documento.

2.5 CAPACIDAD PARA LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS

El profesional propuesto deberá obligatoriamente reunir los requisitos mínimos establecidos en el numeral 2 de la Sección II, de lo contrario no será evaluado.

No serán considerados en la evaluación contratos que no incluyan la totalidad de la información requerida, para efectos de calificar la capacidad para la prestación del servicio.

Los criterios para la asignación de los puntajes y para calificar al personal propuesto serán los siguientes:

2.5.1 Personal Clave

Será materia de evaluación la experiencia, de acuerdo a:

- Los requerimientos del numeral 9.4.3.1 - Sección I y literal a), numeral 2, Sección II de las bases.

• Es condición para evaluar la experiencia adicional, primero obtener el puntaje de experiencia mínima.

• Los rangos que se indican del siguiente personal clave:

a) **Jefe de Supervisión (máximo 5 puntos)**

Experiencia Mínima:
Cumple/No Cumple → 2 puntos/0 puntos

Experiencia Adicional: (en proyectos ferroviarios):

Un (1) proyecto con valor mayor de US\$ 300 millones: 1 punto → 3 puntos

Dos (2) proyectos con valor mayor de US\$ 300 millones cada uno: 2 puntos → 4 puntos

Tres (3) proyectos con valor mayor de US\$ 300 millones cada uno: 3 puntos → 5 puntos

b) **Jefe de Calidad (máximo 3 puntos)**

Experiencia Mínima:
Cumple/No Cumple → 1.50 puntos/0 puntos

Experiencia Adicional: (en proyectos de Metros)

Un (1) proyecto con valor mayor de US\$ 300 millones: 0.5 punto → 2 puntos

Dos (2) proyectos con valor mayor de US\$ 300 millones cada uno: 1.0 puntos → 2.5 puntos

Tres (3) proyectos con valor mayor de US\$ 300 millones cada uno: 1.5 puntos → 3 puntos

c) **Jefe de Estudios (máximo 4 puntos)**

Experiencia Mínima:
Cumple/No Cumple → 02.50 puntos/0 puntos

Experiencia Adicional: (en proyectos de sistemas ferroviarios o metros en los últimos 10 años)

Un (1) proyecto: 0.5 punto → 3 puntos

Dos (2) proyectos: 1.0 puntos → 3.5 puntos

Tres (3) proyectos: 1.5 puntos → 4 puntos

d) **Jefe de Obras Civiles (máximo 4 puntos)**

Experiencia Mínima:
Cumple/No Cumple → 02.50 puntos/0 punto

Experiencia Adicional: (en proyectos de Metros en los últimos 10 años)

Un (1) proyecto: 0.5 punto → 3 puntos

Dos (2) proyectos: 1.0 puntos → 3.5 puntos

Tres (3) proyectos: 1.5 puntos → 4 puntos.

e) **Jefe de Túneles (máximo 4 puntos)**

Experiencia Mínima:
Cumple/No Cumple → 02.50 puntos/0 punto

Experiencia Adicional: (en proyectos de metros con longitud mínima acumulada en los últimos 10 años)

Proyectos mínimo de 40 km: 0.5 punto → 3 puntos

Proyectos mínimo de 50 km: 1.0 puntos → 3.5 puntos

Proyectos mínimo de 60 km: 1.5 puntos → 4 puntos

e) **Jefe de Auscultación (máximo 3 puntos)**

Experiencia Mínima:
Cumple/No Cumple → 1.50 puntos/0 punto

Experiencia Adicional: (en proyectos de metros con longitud mínima acumulada en los últimos 10 años)

Proyectos mínimo de 40 km: 0.5 punto → 2 puntos

Proyectos mínimo de 50 km: 1.0 puntos → 2.5 puntos

Proyectos mínimo de 60 km: 1.5 puntos → 3 puntos

f) **Jefe Electromecánico (máximo 3 puntos)**

Experiencia Mínima:
Cumple/No Cumple → 1.50 puntos/0 punto

Experiencia Adicional: (en sistemas ferroviarios o Metros en los últimos 10 años)

Un (1) proyecto: 0.5 punto → 2 puntos

Dos (2) proyectos: 1.0 puntos → 2.5 puntos

Tres (3) proyectos: 1.5 puntos → 3 puntos

g) Jefe de Material Rodante (máximo 3 puntos)

Experiencia Mínima:

Cumple/No Cumple → 01.50 puntos/0 puntos

Experiencia Adicional: (en proyectos de Metros en los últimos 10 años)

Un (1) proyecto: 0.5 punto → 2 puntos

Dos (2) proyectos: 1.0 puntos → 2.5 puntos

Tres (3) proyectos: 1.5 puntos → 3 puntos

h) Jefe de Prevención de Riesgos (máximo 3 puntos)

Experiencia Mínima:

Cumple/No Cumple → 01.50 puntos/0 puntos

Experiencia Adicional: (en proyectos de Metros en los últimos 10 años)

Un (1) proyecto: 0.5 punto → 2 puntos

Dos (2) proyectos: 1.0 puntos → 2.5 puntos

Tres (3) proyectos: 1.5 puntos → 3 puntos

i) Jefe de Medio Ambiente (máximo 3 puntos)

Experiencia Mínima:

Cumple/No Cumple → 01.50 puntos/0 puntos

Experiencia Adicional: (en proyectos de Metros en los últimos 10 años)

Un (1) proyecto: 0.5 punto → 2 puntos

Dos (2) proyectos: 1.0 puntos → 2.5 puntos

Tres (3) proyectos: 1.5 puntos → 3 puntos

j) Experiencia del resto del Personal Clave:

A continuación se detalla el resto del Personal Clave indicado en la Sección II.2 a) del presente Documento, el cual será evaluado a partir de la experiencia y calificación mínima solicitada. Se otorgará un puntaje de 0.50 puntos a cada uno de los profesionales en caso de cumplir con los requerimientos exigidos, de lo contrario se le dará 0 puntos. El puntaje total para este concepto será de 9 puntos :

1. Ingeniero especialista en RAMS
2. Ingeniero especialista en Estructuras
3. Ingeniero especialista en Estaciones
4. Arquitecto de estaciones
5. Especialista en Patios y Talleres
6. Ingeniero especialista en Estaciones
7. Ingeniero especialista en Topografía
8. Ingeniero especialista en Metrados y Valoraciones
9. Ingeniero especialista en Instalaciones Sanitarias
10. Ingeniero especialista en Instalaciones de Baja Tensión
11. Ingeniero especialista en Túneles

12. Ingeniero Especialista en Geotecnia
13. Ingeniero especialista en ventilación
14. Ingeniero especialista en señalización y automatización
15. Ingeniero especialista en alimentación eléctrica
16. Ingeniero especialista en Catenaria
17. Ingeniero especialista en Superestructura de Vía
18. Ingeniero especialista en Telecomunicaciones

3. EVALUACIÓN DE LOS CONSORCIOS

- Se calificarán los conceptos indicados en el numeral 2.1 (documentación general, legal financiera), en forma individual para cada una de las empresas que conformen el Consorcio.
- La experiencia general y la experiencia específica de cada firma serán evaluadas en forma conjunta, correspondiéndole al consorcio el puntaje que surja de la suma de las experiencias, en cada caso.
- Deberá detallar la Habilidad para la Prestación de los Servicios.
- Deberá presentar una sola nómina del personal profesional, asignado para la supervisión del proyecto materia de este concurso, indicando la empresa a la que pertenece cada una de las personas propuestas.

4. CONDICIONES DE HABILITACIÓN

Las condiciones de habilitación y descalificación se encuentran detalladas en el numeral 16.2 de la Sección I de las bases.

Será causa suficiente para descalificar e inhabilitar una propuesta si la misma no alcanza en la Evaluación Técnica, el puntaje técnico total mínimo ni alguno de los puntajes mínimos señalados en los conceptos del cuadro del numeral 1 de la Sección III.

Asimismo, será causa suficiente para descalificar e inhabilitar una propuesta si la situación financiera del proponente no cumple con los índices financieros solicitados en el Formulario A-11.

No será causal de descalificación el incumplimiento con la experiencia mínima requerida si el personal clave, siempre y cuando la propuesta alcance el puntaje mínimo de 25 puntos. Esto significa que si el proponente nombra a un candidato a ocupar un cargo y este no cumple la experiencia mínima solicitada, no se descalificará la propuesta total por incumplimiento. Sin embargo, el puntaje de evaluación que se le asignará a un candidato que no cumple con la experiencia mínima solicitada será de cero (0) puntos. En caso de resultar este proponente adjudicatario de la Licitación, el personal propuesto debe ser cambiado a uno que cumpla el perfil requerido y la Entidad Contratante acepte, caso contrario, no podrá firmar el contrato y será ejecutada su carta fianza de seriedad de oferta.

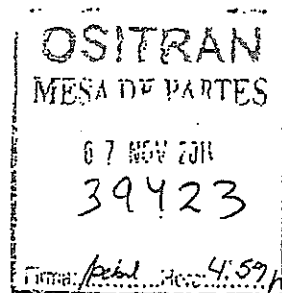
Respecto a la experiencia del proponente, tanto general como específica, deberá obtenerse en todos y cada uno de los criterios de experiencia el puntaje mínimo señalado en la columna "Mínimo de Selección", caso contrario, será descalificado.

ANEXO 4: PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO Y PARTICIPACION EN EL PROYECTO

Descripción	Cantidad mínima de personal	% de Participación (tiempo de dedicación)	Canti míni (mes
PERSONAL CLAVE			
Jefe de Supervisión	1	100%	71
Jefe de calidad	1	100%	71
Jefe de estudios	1	100%	71
Ingeniero especialista en RAMS	1	100%	38
Ingeniero especialista en estructuras	1	100%	45
Ingeniero especialista en estaciones	1	100%	45
Arquitecto de estaciones	1	100%	43
Especialista en patios y talleres	1	100%	52
Jefe de obras civiles	1	100%	71
Ingeniero especialista en estaciones	1	100%	47
Ingeniero especialista en topografía	1	100%	48
Ingeniero especialista en metrados y valorizaciones	1	100%	48
Ingeniero especialista en instalaciones sanitarias	1	100%	31
Ingeniero especialista en instalaciones eléctricas de BT	1	100%	40
Jefe de túneles	1	100%	45
Ingeniero especialista en túneles	1	100%	45
Ingeniero especialista en geotécnica	1	100%	45
Jefe de auscultación	1	100%	45
Jefe electromecánico	1	100%	42
Ingeniero especialista en ventilación	1	100%	38
Ingeniero especialista en señalización y automatización	1	100%	38
Ingeniero especialista en alimentación eléctrica	1	100%	38
Ingeniero especialista en catenaria	1	100%	38
Ingeniero especialista en superestructura de vía	1	100%	42
Ingeniero especialista en telecomunicaciones	1	100%	38
Jefe material rodante	1	100%	49
Jefe prevención de riesgos	1	100%	58
Jefe de medio ambiente	1	100%	58
PERSONAL QUE COMPLEMENTA AL PERSONAL CLAVE			
Personal profesional de asistencia a los integrantes del Personal Clave, como especialistas en vía férrea, Suelos y Pavimentos, Cimentaciones y Geotecnia, Edificaciones, Seguridad, planificación de obra, mecánica, electricidad y medio ambiente, entre otras.	40	100%	46
PERSONAL DE APOYO ADICIONAL			
Personal de apoyo para el desarrollo de las distintas actividades de supervisión, como topógrafo, delineante, personal de laboratorio, administrador, controlador obra, secretaria, chofer e informático, entre otros.	70	100%	46



CENTRO DE OPERACIONES EN PERÚ.



UNOPS/PER/PROY/122398 - C

Lima, 07 de noviembre de 2014

Señor
Luis Vera Barandiarán
Presidente
ASOCIACIÓN PERUANA DE CONSULTORÍA
Av. Ricardo Rivera Navarrete 762, piso 11
San Isidro
Telf.: 441 4182

Ref.: Contesta Carta N° 090-2014-APC

Estimado señor:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al encargo de proceso de selección para la contratación del Servicio de Supervisión Integral del Proyecto: Línea 2: Ate – Callao y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta del Metro de Lima y Callao y en particular a su Carta N° 090-2014-APC.

Al respecto, y en atención a la Carta N° 090-2014-APC enviada a OSITRAN, corresponde informarle que hemos leído atentamente el documento y los argumentos brindados acerca de los cuales quisiéramos, respetuosamente, exponer lo siguiente:

- Las Bases de Licitación del referido proceso definen de forma absolutamente objetiva los requerimientos necesarios exigidos para que se pueda cumplir con el objeto contractual. En tal definición, UNOPS no se orienta por cualquier preferencia, discriminación, criterio de nacionalidad y/o cualquier otro criterio subjetivo. Lo que se exige en el referido proceso es exactamente lo que se requiere objetivamente para la conducción segura de la respectiva supervisión.
- UNOPS promueve una competencia efectiva en todas sus convocatorias, motivando la participación de empresas locales e internacionales. El proceso de la referencia es una convocatoria pública internacional y cualquier empresa que cumpla con los requerimientos técnicos establecidos, puede participar y presentar su propuesta. Si una determinada empresa o profesional no cumple con los requerimientos solicitados entendemos que es porque efectivamente no reúne objetivamente la capacidad para realización de un servicio de tal magnitud.
- En estricto cumplimiento con las normas y estándares aplicables a nivel internacional y principios globales que rigen las contrataciones, UNOPS elaboró las bases del concurso, previo análisis

Complejo Javier Pérez de Cuéllar
Av. Pérez Aranibar N° 750 - Magdalena
Lima - Perú
www.unops.org

Telf.: +511 630-9999
Fax : +511 630-9910
E-mail: peoc@unops.org



UNOPS ha recibido la certificación ISO 9001



UNOPS

CENTRO DE OPERACIONES EN PERÚ

técnico exhaustivo del proyecto, a partir del cual determinó los requerimientos técnicos (experiencia previa de la empresa y perfil de profesionales) y financieros que deben cumplir las empresas supervisoras, a fin de garantizar la selección de una empresa (o consorcio de empresas) idónea, con capacidad técnica, administrativa y económica certificada para asumir y cumplir de manera eficiente el servicio de supervisión de la Línea 2 del Metro. El proyecto de la Línea 2 es altamente complejo, razón por la cual debe ser ejecutado por empresas solventes, con sólido conocimiento técnico, administrativo y legal aplicable al mismo y, por consiguiente, personal calificado conforme los requerimientos necesarios, independientemente si son de procedencia extranjera o nacional.

Con relación a la observación respecto a la diferencia de criterios utilizados para seleccionar al Concesionario y Ejecutor de la Obra de la Línea 2 y los criterios definidos en las bases del Concurso para la contratación del Servicio de Supervisión Integral del Proyecto: Línea 2: Ate – Callao y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta del Metro de Lima y Callao; corresponde precisar lo siguiente:

- La Asociación Peruana de Consultoría trata como homogéneos procesos de licitación que tienen objetos distintos, como el de la construcción y el de la supervisión. Si fuera así, en la elaboración de las Bases de Licitación para la Supervisión, bastaría con copiar directamente los criterios de selección de la licitación de la Obra de la Línea 2 del Metro. La supervisión es un objeto autónomo, con sus propios requerimientos y no hay una relación absoluta entre los requerimientos exigidos en cada proceso. Así es que carece de relación absoluta esta comparación.
- Las Bases de Licitación para la Supervisión han sido elaboradas con el propósito de seleccionar a una empresa o conjunto de empresas con una excelencia técnica para supervisar el cumplimiento del contrato de la obra de la Línea 2 y que sean capaces de supervisar el diseño y la ejecución del proyecto tal y como va a realizarse efectivamente. El supervisor debe tener un alto nivel de calificación y experiencia para velar por la calidad de la obra y los intereses del Estado y del pueblo peruano.

Abajo transcribimos algunos de los principales cuestionamientos de la Asociación Peruana de Consultoría – A.P.C y los respectivos comentarios por parte de UNOPS:

- A. P. C.: "Mientras que al Ejecutor le solicitan una experiencia en metros urbanos de USD 1,000 millones, al Supervisor le piden una experiencia en metros urbanos por montos mayores a los USD 3,500 millones; es decir, le solicitan 3.5 veces más al Supervisor que al Ejecutor".
- UNOPS: Las Bases de Licitación exigen una experiencia en metros urbanos de USD 3,000 millones y no USD 3,500 millones. Asimismo, el requerimiento se refiere a montos acumulados y en los últimos 10 años, con el fin de asegurar que si una empresa presenta su

②



participación en varios proyectos, la suma de los mismos correspondida a un número de contratos suficiente y de suficiente envergadura.

- A. P. C: "Al Ejecutor le solicitan acreditar experiencia construyendo túneles con el sistema TBM de 20 Km, en tanto que al Supervisor se le exige acreditar experiencia en la supervisión de al menos 35 km. en total."
- UNOPS: El requisito mínimo que se exige es de 25 y no de 35 kilómetros. El requerimiento tiene como base no solamente la longitud del proyecto y sí la seguridad de que el supervisor domina la técnica y está apto para supervisar cualquier cantidad de kilómetros.

- A.P. C: "Al Ejecutor le solicitan experiencia en ocho (8) estaciones subterráneas de cualquier tipo, al Supervisor le piden en total treinta (30) estaciones subterráneas con muros pantalla o pantalla de pilotes."
- UNOPS: En las Bases de Licitación se pide experiencia en la construcción de al menos 15 estaciones subterráneas y no 30 como señala la APC. Los postores que acrediten mayor experiencia tales como 5, 10 o 15 estaciones adicionales obtendrían mayor puntuación. La exigencia sobre el método constructivo de estaciones tiene en cuenta el proyecto realmente a ejecutar, esto es, el de la oferta técnica del Concesionario. No precisar el tipo de método constructivo que deberá ser supervisado sería irresponsable porque conllevaría un alto riesgo de fallas durante la ejecución y/o la operación del metro, en detrimento no sólo del proyecto sino también de los trabajadores y de los futuros usuarios. En cuanto al número de estaciones exigido, la Línea 2 del Metro de Lima tendrá 35 estaciones, a ser ejecutadas en entorno urbano densamente poblado. Un requisito de experiencia en supervisión menor conllevaría el riesgo de que la empresa supervisora careciera de conocimientos suficientes como para llevar a cabo tan crítica tarea de forma adecuada.

- A. P. C "Al Ejecutor no se le pide experiencia en túneles con el sistema NATM, al supervisor se le exige experiencia de 30 Km. en túneles con el método NATM."
- UNOPS: Al Supervisor se le exige una experiencia mínima no de 30 sino de 20 kilómetros ejecutados por NATM. Adicionalmente, el interesado puede aportar la experiencia de haber supervisado otros 10 kilómetros con el fin de sumar una mayor puntuación. La ejecución del túnel en NATM es el inicio de la obra y, por lo tanto, uno de los momentos más críticos de la construcción. La exigencia citada asegura que la empresa encargada de la supervisión cuente con amplia experiencia en este método a fin de garantizar la correcta ejecución de la Primera Etapa A del proyecto. De nuevo, el requerimiento no está solamente relacionado a la longitud de los trabajos y sí de dominio de la técnica en general.



- A. P. C.: "Al Ejecutor no se le solicita experiencia de estaciones en caverna, al supervisor se le exige acreditar en total cuatro (4) estaciones subterráneas en caverna."
 - UNOPS: Las Bases de Licitación exigen que el postor tenga experiencia mínima en 1 estación subterránea en caverna. Y se podría obtener mejor puntuación si llega a 4 o más. Dado que la Línea 2 del Metro de Lima tendrá una estación a ser construida en caverna, no exigir una experiencia mínima en supervisión de este método constructivo sería irresponsable y dañino para el proyecto.

 - A.P.C "Al Ejecutor no se le exige experiencia en patio de talleres, al supervisor se le exige experiencia en 4 patios de talleres."
 - UNOPS: La experiencia exigida es de 1 patio taller. Adicionalmente, la o las empresas interesadas podrán acreditar 3 experiencias más a fin de aumentar su puntuación. La ejecución de la Línea 2 del Metro de Lima incluye la construcción de 2 patios talleres, uno para la Línea 2 y otro para el ramal de la Línea 4. La no exigencia de este requisito sería, evidentemente, irresponsable y perjudicial para todos.

 - A.P.C: "Al Ejecutor se le exige experiencia en cincuenta (50) trenes para ser equipados con sistemas CBT o GoA 4 o GoA 3, al supervisor se le exige cinco (5) metros con sistema de automatización de los cuales uno debe de ser de tipo GoA2 y otro de tipo GoA4, ambos necesariamente; asimismo, tómesese en cuenta que el tipo GoA2 no fue exigido al Ejecutor."
 - UNOPS: No es cierto que al Concesionario no se le exija experiencia en GoA2. Se informa que la puesta en marcha de la Primera Etapa A del proyecto se hará, de acuerdo con el proyecto del Concesionario aprobado, en GoA2 por lo que resultaría irresponsable no exigir este requisito.
- En conclusión, se entiende, respetuosamente, que la Asociación Peruana de Consultoría no lleva en cuenta tres premisas fundamentales:
- i) La primera, conforme ampliamente reiterado, de que los procesos y los objetos son distintos, aunque relacionados.
 - ii) La segunda es que en la formulación de los requerimientos de las Bases de Licitación de la Supervisión, las Bases de Licitación para la Construcción de la Línea 2 del Metro ha sido una referencia, no el documento absoluto y único que se ha tenido en cuenta. Es importante resaltar que el proceso de licitación de la obra tampoco se resume a las Bases de Licitación pues luego de los requerimientos de las Bases de Licitación de la





UNOPS

CENTRO DE OPERACIONES EN PERÚ

Obra, hubo una propuesta ganadora y el respectivo contrato, ambos con demás condiciones y métodos constructivos. UNOPS para la formulación de los requerimientos del proceso de supervisión lleva en cuenta todo esto y las mejores prácticas de procesos de supervisión. El ganador del Proceso de Licitación de la Supervisión no estará supervisando las Bases de Licitación de la Línea 2 y sí el Contrato Adjudicado al postor ganador de tales Bases, que va más allá de dichas Bases de Licitación e incluye el propio contrato, la oferta ganadora y demás documentos aplicables.


iii) La tercera es que si las Bases de Licitación de la Obra no han solicitado determinado requisito y UNOPS entiende que dicho requisito es necesario en el ámbito de la supervisión, su inclusión corresponde y viene en beneficio de la seguridad del proyecto y de la conclusión exitosa de la obra de la Línea 2.

- Resulta oportuno mencionar que adquisiciones con un nivel absoluto de transparencia son un elemento fundamental del trabajo de UNOPS ya que apoyan a los asociados a garantizar la implementación sostenible y oportuna de sus proyectos. UNOPS, con más de treinta años de experiencia especializada, es el proveedor de servicios de referencia para muchas organizaciones de las Naciones Unidas, gobiernos, donantes, instituciones financieras internacionales y otros asociados. En ese sentido, UNOPS, respetuosamente, refuta vehementemente insinuaciones de falta de transparencia o de direccionamiento en el referido proceso. UNOPS no se orienta por los intereses de ninguna empresa particular, grupo económico, asociaciones y demás intereses corporativos.

- Finalmente, resulta pertinente mencionar que las Bases de Licitación permiten la figura del consorcio, justamente para permitir que las empresas se asocien y logren cumplir con las capacidades y los requerimientos.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludarlo.

Atentamente,


Fernando Cotrim Barbieri
Representante

Cc. OSITRAN- Juan Rafael Peña Vera
HG/dm (Proyecto 90785)





PERU

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

OFICIO N° 455-2014-GG-OSITRAN

Lima, 27 de octubre de 2014

Señor
FERNANDO COTRÍM BARBIERI
Oficial a Cargo
Oficina de Servicios de Proyectos
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS - UNOPS
Av. Pérez Araníbar N° 750 - Magdalena
Presente.

Asunto : Concurso Público Internacional para la contratación del Servicio de Supervisión Integral del Proyecto: Línea 2: Ate - Callao y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta del Metro de Lima y Callao.

Referencia : Carta N° 090-2014/APC recibida el 24 de octubre de 2014.

De mi consideración:

Tengo el agrado dirigirme a usted en relación al documento de la referencia, mediante el cual la Asociación Peruana de Consultoría - A.P.C. expresa, en el marco del Concurso Público Internacional descrito en el asunto, su preocupación por determinados aspectos de las Bases del proceso, y solicita la modificación de los criterios adoptados en las mismas.

Al respecto, teniendo en cuenta que su representada tiene a su cargo la ejecución del mencionado proceso de selección en virtud del Convenio de encargo suscrito; se le alcanza el mencionado documento para conocimiento y fines pertinentes.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,


JUAN RAFAEL PEÑA VERA
Gerente General

Reg. Sal. GG.N° 3773514



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





ASOCIACION PERUANA DE CONSULTORIA - A.P.C.
Miembro de la Federación Panamericana de Consultores - FEPAC
Miembro de la Fédération Internationale des Ingénieurs - Conseils - FIDIC

FUNDADA EN 1968

Carta N° 090-2014/APC

Lima, 21 de Octubre de 2014

Doctora
PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidenta Ejecutiva
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público
OSITRAN
Avenida República de Panamá 3659
San Isidro.-



Asunto: 1. Comentarios a las Bases del Concurso Público Internacional PEOC/14/90785.
2. Comentarios sobre las consultas formuladas a las Bases del Concurso Público Internacional PEOC/14/90785.

Referencia: a. PROYECTO PEOC/14/90785 ("Contratación del Servicio de Supervisión Integral de la Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta del Metro de Lima y Callao").
b) Aclaración del 6 de octubre de 2014

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a usted para manifestarle nuestra preocupación por lo que está ocurriendo en el Concurso de la referencia convocado por la UNOPS por encargo de OSITRAN, concurso que es de interés nacional y en el que debería participar la ingeniería nacional.

Las Bases del PROYECTO PEOC/14/90785 tienen la finalidad de poner en conocimiento las reglas y directrices que deberán tener en cuenta los Proponentes para formular una propuesta que satisfaga de la mejor manera el objetivo perseguido por OSITRAN, el cual es contar con la empresa idónea que supervisará la ejecución de la obra de la referencia.

Al respecto, hemos tenido la oportunidad de efectuar la lectura correspondiente a las Bases de dicho Concurso; por lo tanto, no podemos dejar de mencionar y hacer de su conocimiento las observaciones que surgen de dicha lectura teniendo en cuenta que se aprecian algunos requerimientos al futuro supervisor que no resultan coherentes o acordes con aquellos requerimientos que se efectuaron al Concesionario y Ejecutor de la Obra a través de las respectivas Bases formuladas por PROINVERSION.

En efecto, en las Bases del PROYECTO PEOC/14/90785 se aprecian criterios muy distintos a los utilizados para escoger al Concesionario y Ejecutor de la Obra en cuestión, pese a que la obra a ejecutar es la misma que será supervisada, razón por la cual, le solicitamos que en representación de la consultoría nacional, se cuestione los criterios adoptados para la supervisión, toda vez que la ejecución de este Proyecto es un tema de interés nacional.



ASOCIACION PERUANA DE CONSULTORIA - A.P.C.
 Miembro de la Federación Panamericana de Consultores - FEPAC
 Miembro de la Fédération Internationale des Ingénieurs - Conseils - FIDIC

Sobre el particular, a continuación desarrollamos un cuadro esquemático a través del cual realizamos un comparativo entre lo que establecen las Bases para el ejecutor de la obra y las Bases para el supervisor de la misma:

PROINVERSION	UNOPS
Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Entrega en Concesión del proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao"	Bases del concurso Publico Internacional PEOC/14/90785/2015: "Contratación del servicio de Supervisión Integral de la Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta del Metro de Lima y Callao"
<p>Evalúan experiencia en Construcción, Provisión de Material rodante y Operación conforme a lo siguiente:</p> <p>EXPERIENCIA SOLICITADA AL CONSTRUCTOR:</p> <ul style="list-style-type: none"> Experiencia en una o más líneas de ferrocarriles urbanos que fueron entregados y recibidas en los últimos 12 años, considerando la construcción de túneles con el método TBM y la construcción de estaciones. ✓ Opción a): En caso de ser un solo contrato el monto de este deberá ser no menor a 800 millones de dólares americanos y con una ejecución de solo 15 km. De túneles y 12 estaciones como mínimo, siendo 6 de estas estaciones subterráneas. ✓ Opción b): En caso de ser mas de un solo contrato (máximo seis), estos deberán sumar mil millones de dólares y con una ejecución no menor de 20 km. de túneles y 16 estaciones como mínimo, siendo 8 de estas estaciones subterráneas. Al menos una línea de ferrocarril Urbano suministro e instalo el sistema CBTC Al menos una línea de ferrocarril Urbano suministro e instalo el sistema ATCF No le solicitan tener experiencia en construcción de túneles mediante el Nuevo método Austriaco. 	<p>Criterios de evaluación para el Supervisor de la Concesión Sección III de las Bases:</p> <p>EXPERIENCIA SOLICITADA AL SUPERVISOR:</p> <ul style="list-style-type: none"> Experiencia en los Últimos 10 años en la supervisión de metros con montos de inversión acumulados de USD. 3,000 millones, de los cuales USD 1,500 millones sean en subterráneo. Adicionalmente se pide experiencia de USD. 500 millones en construcción subterránea. <p>Experiencia Especifica</p> <p>Diseño o la supervisión del diseño de Metro.</p> <ul style="list-style-type: none"> Experiencia en el diseño o supervisión de 2 proyectos de metro. Adicionalmente se solicita 3 proyectos adicionales de metro. <p>Diseño o supervisión o inspección de construcción de túneles con métodos de TBM en zonas urbanas.</p> <ul style="list-style-type: none"> Experiencia en los últimos 10 años en el diseño o la supervisión de túneles de metro en zonas urbanas del tipo TBM con un mínimo de 25 km. Adicionalmente se solicita 15 Km. de túneles TBM. Supervisión o inspección de construcción de túneles mediante el Nuevo Método Austriaco (NATM) en zonas urbanas.



FUNDADA EN 1968

ASOCIACION PERUANA DE CONSULTORIA - A.P.C.

Miembro de la Federación Panamericana de Consultores - FEPAC
Miembro de la Fédération Internationale des Ingénieurs - Conseils - FIDIC

Del Proveedor de Material Rodante:

- Una experiencia no menor a 10 años como fabricante de material rodante.
- Haber provisto en los últimos 3 años material rodante
- Producción de 700 coches mínimos en los últimos 3 años
- Producción en los últimos 3 años de 50 trenes para ser equipados con sistemas CBT oGoA 4 oGoA 3.

Del Operador:

- Una experiencia en operación de por lo menos un sistema de transporte ferroviario tipo metro o sistema ferroviario urbano o línea de metro, que transporte cuando menos 150 millones de pasajeros por año.
- Una antigüedad no menor a 10 años como operador.
- NO se suma el número de pasajeros de más de un sistema de transporte ferroviario.

No se solicitan experiencia en la construcción de Patio de Talleres para Metro

- Supervisión y/o inspección de 20 Km. de túneles en zonas urbanas con el método NATM.
- Se solicita adicionalmente 10 Km. de túneles método NATM

Desarrollo o supervisión de planes de instrumentación y auscultación.

- Se solicita 2 proyectos de metro.
- Adicionalmente 3 proyectos más.

Supervisión o inspección de construcción de plataforma e instalación de vía férrea y catenaria.

- Se solicita Supervisión y/o inspección de 50 Km. de vía férrea.
- 15Km. adicionales

Supervisión o inspección de construcción de estaciones subterráneas, construidas mediante muros pantalla, o pantalla de pilotes.

- Supervisión de 15 estaciones subterráneas con muros pantalla o pantalla de pilotes.
- Se solicita 15 estaciones subterráneas adicionales similares.

Supervisión o inspección de construcción estación subterránea en caverna.

- Se solicita Supervisión y/o inspección de una estación subterránea en caverna.
- Adicionalmente se deberá sustentar 3 estaciones subterráneas en caverna.

Supervisión o inspección de instalación de 1 Patio de Talleres para Metro.

- Supervisión de la instalación de 1 patio de talleres de 30 trenes de 7 coches cada uno.
- Adicionalmente se solicitan 3 patios de talleres.

Supervisión o inspección de fabricación y puesta en marcha de material rodante.

- Supervisión de la fabricación de 30 trenes de 7 coches cada uno para metro.
- Adicionalmente 7 trenes de 7 coches cada uno.

Av. Ricardo Rivera Navarrete 762 - Piso 11 - San Isidro - Lima 27 - Perú
Teléfono: 441-4182, 470-3059 (Directo), 99992-8832

e-mail: presidencia@apcperu.org, administracion@apcperu.org, vmisa@veraymoreno.com

4



ASOCIACION PERUANA DE CONSULTORIA - A.P.C.

Miembro de la Federación Panamericana de Consultores - FEPAC
Miembro de la Fédération Internationale des Ingénieurs - Conseils - FIDIC

FUNDADA EN 1968

	<ul style="list-style-type: none"> • Supervisión o inspección de señalización y automatización, tipo GoA2 y tipo GoA4. • Supervisión de 2 obra de metro con sistema de automatización una de GoA2 y la otra del tipo GoA4. • Adicionalmente 3 obras de metros adicionales con cualquiera de los 2 tipos.
--	---

A MANERA DE RESUMEN SOBRE EL CUADRO COMPARATIVO ANTERIOR SE PUEDE DESTACAR:

- 1) Mientras que al ejecutor le solicitan una experiencia en metros urbanos de USD 1,000 millones, al supervisor le piden haber supervisado metros urbanos por montos de obra mayores a los USD 3,500 millones, es decir, 3.5 veces más que al concesionario.
- 2) Al ejecutor le solicitan acreditar experiencia construyendo túneles con el sistema TBM de 20 Km., en tanto al supervisor se le exige acreditar experiencia en la supervisión de al menos 35 km. en total.
- 3) Al ejecutor le solicitan experiencia en la construcción de ocho (8) estaciones subterráneas de cualquier tipo, en tanto que al supervisor le piden en total treinta (30) estaciones subterráneas con muros pantalla o pantalla de pilotes, exigencia que no se le pidió al concesionario.
- 4) Mientras que al ejecutor no se le pide experiencia en la construcción de túneles con el sistema NATM, al supervisor se le exige experiencia de 30 Km. en túneles con el método NATM.
- 5) Al ejecutor no se le solicita experiencia de construcción de estaciones en caverna, en tanto que al supervisor se le exige acreditar en total 4 estaciones subterráneas en caverna.
- 6) Al ejecutor no se le exige experiencia en patio de talleres, en tanto que al supervisor se le exige experiencia en 4 patios de talleres.
- 7) Al ejecutor se le exige experiencia en 50 trenes para ser equipados con al menos uno de los siguientes sistemas a escoger: i) CBT, ii) GoA 4, iii) GoA 3, en tanto que al supervisor se le exige experiencia en la construcción de 5 metros con sistema de automatización de los cuales uno debe de ser de tipo GoA2 y otro de tipo GoA4, ambos necesariamente; asimismo, tómesese en cuenta que el tipo GoA2 no fue exigido al concesionario.



ASOCIACION PERUANA DE CONSULTORIA - A.P.C.

Miembro de la Federación Panamericana de Consultores - FEPAC
Miembro de la Fédération Internationale des Ingénieurs - Conseils - FIDIC

Adicionalmente, debemos manifestar lo siguiente:

Que debido a la labor encomendada por OSITRAN a la UNOPS para seleccionar a la empresa supervisora del PROYECTO PEOC/14/90785, se emitió el documento de la referencia b), de cuya lectura a las Respuestas N° 28, 29, 31, 32, 33, 34 y 35 podemos observar que se está solicitando que la experiencia que deben acreditar los Proponentes están relacionados a: i) longitudes de túneles (Preguntas N° 28 y 29), ii) a longitudes de vías férreas y catenarias (Pregunta N° 31), iii) a la construcción de un mínimo de estaciones subterráneas (Pregunta N° 32), iv) a la construcción de estaciones subterráneas en caverna (Pregunta N° 33), v) a la construcción de patio de talleres para metro (Pregunta N° 34) y vi) a la fabricación de material rodante de trenes (Pregunta N° 35).

Al respecto, se aprecia que uno de los cuestionamientos formulados recurrentemente, común a todos estos ítems, se refiere a la acreditación de la experiencia en virtud a la aplicación del porcentaje de participación en los casos en que el Proponente participó en consorcio; es decir, que la experiencia válida es la resultante de aplicar el porcentaje de participación en consorcio al ítem total declarado en el documento presentado. Por ejemplo, si la longitud de túneles construidos acreditada mediante un documento es de 100 Km y el porcentaje de participación en consorcio en dicho contrato fue de 50%, entonces, la experiencia que validará UNOPS para dicho Proponente será de 50 Km.

Sobre el particular, conforme a nuestra experiencia en servicios de consultoría como lo es propiamente la supervisión de obras, debemos señalar que según la naturaleza asociativa de los contratos de consorcio, estos se suscriben por un criterio de complementariedad de recursos, capacidades y aptitudes para ejecutar conjuntamente una determinada prestación.

A través de la suscripción del Contrato de Consorcio las partes se obligan a ejecutar determinadas prestaciones frente a una entidad; por ejemplo, la realización del servicio de supervisión de una obra. Ahora bien, a través de dicho acuerdo las partes se pueden obligar de distintas formas que conllevan a la ejecución de la totalidad de la prestación; estas pueden estar vinculadas o no al objeto principal; es decir, que es válido el caso de un consorciado que se pueda obligar a la ejecución del íntegro de la supervisión de la obra en tanto que el otro se encargará del aporte económico, o el aporte de cartas fianzas o la administración del contrato de supervisión; así como es válido el caso en el que ambos consorciados se obligan de manera conjunta a la ejecución de la obligación principal y el conjunto de obligaciones subsidiarias.

A diferencia del primer supuesto, en el que solo uno ejecuta la prestación principal (la supervisión de la ejecución de la obra), en el segundo, son ambos consorciados quienes ejecutan conjuntamente la prestación; por lo tanto, mientras que en el primer caso es evidente que la totalidad de la experiencia en la supervisión de la obra solo puede ser atribuida a uno de ellos, en el segundo, necesariamente, dicha experiencia debe ser atribuida a ambos por igual, no siendo razonable establecer un criterio de división de la experiencia si es que los consorciados combinaron sus recursos (técnicos, económicos, administrativos) para constituir una sola supervisión; puesto que ello carecería de criterios objetivos que lo sustenten, deviniendo, por tanto, en una decisión arbitraria todo criterio que divida la experiencia de acuerdo al porcentaje de participación.

49



FUNDADA EN 1968

ASOCIACION PERUANA DE CONSULTORIA - A.P.C.

Miembro de la Federación Panamericana de Consultores - FEPAC
Miembro de la Fédération Internationale des Ingénieurs - Conseils - FIDIC

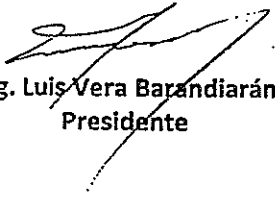
Considerando que el contrato de supervisión de obra suscrito por consorciados que realizan conjuntamente dicha prestación es uno solo, pues se trata de una sola supervisión, es lógico y así se ha considerado siempre en los organismos internacionales y locales, que la experiencia que surge de la prestación de ese servicio sea también una sola, por ende, que la misma no pueda ser divisible para efectos de la acreditación de la experiencia en futuros procesos de selección. Ello se refuerza si tenemos en cuenta que la responsabilidad ante las entidades en dichos contratos es al mismo tiempo única y solidaria.

En virtud de lo expuesto, solicitamos a usted tener a bien lo manifestado, a fin de que se corrija la exigencia de las Bases y que el proceso de selección mantenga un carácter transparente durante su desarrollo y cuente no sólo con una mayor participación de Proponentes en igualdad de condiciones, sino también que se precise si en el mundo existe alguna empresa supervisora que posea la experiencia requerida en las Bases, todo ello en beneficio del interés nacional.

Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente,

ASOCIACIÓN PERUANA DE CONSULTORÍA


Ing. Luis Vera Barandiarán
Presidente


Ing. R. Jorge Peñaranda Castañeda
Vicepresidente

Procedimientos Administrativos Sancionadores CONCLUIDOS con SANCIÓN de MULTA

Tramitados desde setiembre 2012

N° PAS	01-2012-GSF	004-2013-GSF	014-2014-GSF	015-2014-GSF	017-2014-GSF	023-2014-GSF	024-2014-GSF	009-2014-GSF	021-2014-GSF	018-2014-GSF	008-2014-GSF	040-2014-GSF	042-2014-GSF
--------	-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

INFORME DE HALLAZGO

EEPP	Gym Ferrovías S.A.	Gym Ferrovías S.A.	APM TERMINALS CALLAO S.A.	OBRAINSA CONCESION VALLE DEL ZARA	TSUR S.A.	GYM FERROVIAS S.A.	OBRAINSA	Normal S.A.	CHANCA Y ACOS S.A.	OBRAINSA	DEVIANDES	GYM FERROVIAS S.A.	COVISUR
Infraacción	Demora en el suministro de información (presentación de Estados Financieros - Cuarto Trimestre 2011)	No elevar los expedientes de reclamo dentro del plazo	Demora en el suministro de información (Inventarios Anuales 2010, 2011, 2012)	No Rendir Expedientes (04) con documentación completa	No haber brindado la información y publicidad que redunde en una atención adecuada habiéndose limitado a los usuarios el acceso a la infraestructura	Demora en el suministro de información (No presentar los Estados Financieros Auditados 2012)	No publicar el reajuste tarifario con 10 días de anticipación y en las condiciones del RETA	Demora en el suministro de información (No presentar los Estados Financieros Auditados 2012)	Demora en el cobro de tarifas mayores a las verificadas por el Regulador	No realizó el mantenimiento de los trenes sin cumplir las condiciones técnicas estipuladas	No levantar las observaciones sobre Parámetros de Condición Insuficiente dentro del plazo estipulado en el Contrato de Concesión		
Incumplimiento	Clausulas 8.9, 8.10, 17.4 Facultades del Regulador. Numerales 1.4.1, 1.4.10, 1.2.10 y 2.10 del Anexo 7 del contrato de Concesión y Artículo 13° inciso b) del REGO	Clausulas 9.4 del Contrato de Concesión y Artículo 13 del REGO	Artículo 59° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias	Clausula 1.11 del C.C. y Art. 13 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN	Artículo 32° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias	2.1 y 2.2 del Artículo del Código del Consumidor. Literal a) Artículo 7 y e) Artículo 12 del RUIF	Literal e) del Artículo 13 del Reglamento General de supervisión	Literal 8.17 C.C. y Art. 29° y 33° del RETA	Literal c) del Artículo 13 del Reglamento General de supervisión	Clausula 12.4 del C.C. y Art. 13 del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN	Clausula 9.4 y 9.5 C.C.	Clausulas 5.31 y 8.1, numeral 1.3.6 del Anexo 6 - Apéndice 1, y los numerales 1.1, 1.2.23, 2.11, 2.2.3, 2.2.9, 2.2.11 y 2.3.3 del Anexo 7 del Contrato de Concesión	Numeral 4.8 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión
Tipificación	Artículo 35° RIS	Artículo 31.2 RIS	Artículo 28.1.7 del RIS	Artículo 38° del RIS	Artículo 28.1.7 del RIS	Artículo 12.2 del RIS	Artículo 31.2 del RIS	Artículo 23 RIS	Artículo 31.2 del RIS	Artículo 38° del RIS	Artículo 24° RIS (Infraacción Muy Grave)	Artículos 15.2 del RIS (Infraacción Grave)	Artículos 12.2 del RIS (Infraacción Grave)

SANCION - PAS

Fecha entregada a GG	05/15/2013	27/01/2014	07/08/2014	07/08/2014	20/05/2014	14/05/2014	03/07/2014	11/08/2014	12/08/2014	03/09/2014	21/10/2014	17/11/2014	17/11/2014
N° Nota a GG	335-2013-GS-OSITRAN	109-2014-GSF-OSITRAN	775-2014-GSF-OSITRAN	777-2014-GSF-OSITRAN	592-2014-GSF-OSITRAN	478-2014-GSF-OSITRAN	675-2014-GSF-OSITRAN	789-2014-GSF-OSITRAN	790-2014-GSF-OSITRAN	876-2014-GSF-OSITRAN	1042-2014-GSF-OSITRAN	1169-2014-GSF-OSITRAN	1169-2014-GSF-OSITRAN
N° Informe de Sanción	1146-13-GS-OSITRAN	275-2014-GSF-OSITRAN	2188-2014-GSF-OSITRAN	2189-2014-GSF-OSITRAN	1409-2014-GSF-OSITRAN	1340-2014-GSF-OSITRAN	1868-2014-GSF-OSITRAN	2211-2014-GSF-OSITRAN	2212-2014-GSF-OSITRAN	2299-2014-GSF-OSITRAN	2561-2014-GSF-OSITRAN	3316-2014-GSF-OSITRAN	3316-2014-GSF-OSITRAN

RESOLUCION SANCION GG

Fecha que se emitió Reso

N° Resolución GG	01/09/2013	03/02/2014	12/08/2014	13/08/2014	02/06/2014	28/05/2014	07/07/2014	20/08/2014	20/08/2014	03/09/2014	31/10/2014	15/11/2014	18/11/2014
Que se resolvió	Imponer una multa de 30 UIT	Imponer una multa de 5 UIT	Imponer una multa equivalente a 04 UIT	Imponer una multa equivalente a 15 UIT	Imponer una multa equivalente a 08 UIT	Imponer una multa equivalente a 50 UIT	Imponer una multa equivalente a 05 UIT	Imponer una multa equivalente a 02 UIT	Imponer una multa equivalente a 05 UIT	Imponer una multa equivalente a 15 UIT	Imponer una multa equivalente a 04 UIT	Imponer una multa equivalente a 85 UIT	Imponer una multa equivalente a 85 UIT
Fecha de Notificación	01/09/2013	05/02/2014	19/08/2014	19/08/2014	03/06/2014	28/05/2014	09/07/2014	26/08/2014	26/08/2014	04/09/2014	04/11/2014	23/11/2014	20/11/2014
N° Oficio Notificación Resolución	050-2013-GG-OSITRAN	075-2014-GS	342-2014-GG-OSITRAN	344-2014-GG-OSITRAN	253-2014-GG-OSITRAN	244-2014-GG-OSITRAN	300-2014-GG-OSITRAN	359-2014-GG-OSITRAN	353-2014-GG-OSITRAN	379-2014-GG-OSITRAN	461-2014-GG-OSITRAN	487-2014-GG-OSITRAN	487-2014-GG-OSITRAN

OBSERVACIONES

MULTA PAGADA Gym Ferrovías S.A. (Acordada en el Poder Judicial Contencioso Administrativo)	MULTA PAGADA Gym Ferrovías S.A. pagó la multa acordándose a la reducción del 25% de la sanción establecida en el Artículo 64° del RIS	MULTA PAGADA (04 UIT)	Mediante Nota Circular N° 005-14-SCD-OSITRAN, se comunicó a GAF que la resolución es ejecutiva.	MULTA PAGADA (2 UIT) mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2014-CD-OSITRAN (12/09/2014)	MULTA PAGADA (50 UIT)	Mediante Nota Circular N° 005-14-SCD-OSITRAN (09/10/2014), se comunicó a GAF que la resolución es ejecutiva.	MULTA PAGADA 0.50 (4 UIT)	MULTA PAGADA (5 UIT)	Mediante Memorando N° 1897-14-GSF-OSITRAN (29/10/2014), se comunicó a GAF que la resolución es ejecutiva.	Expediente en APELACION, habiendo sido elevado mediante Memorando 2063-2014-GSF-OSITRAN de fecha 20/11/2014	Dentro del plazo para impugnar (vence 11.12.2014)	Dentro del plazo para impugnar (vence 23.12.2014)
--	---	-----------------------	---	---	-----------------------	--	---------------------------	----------------------	---	---	---	---

Resúmen		
Color	Situación de PAS	Total
	Multa Pagada pero en Proceso Judicial - Actualmente	1
	Multa Pagada	6
	Apelación (Recurso Impugnativo Interpuesto)	1
	Remitido a GAF (Resolución Ejecutiva)	3
	Notificado con Resolución de GG y en plazo para Interponer Recurso de Impugnación Via Administrativa o Demanda Contencioso Administrativa	2
TOTAL		13



PENALIDADES IMPUESTAS POR INFRAESTRUCTURA

Tipo de Infraestructura	Entidad Prestadora	Año de Aplicación	Incumplimiento	Penalidad Impuesta	Observación		
Aeropuertos	Aeropuertos Andinos del Perú	2013	Mantenimiento	US\$ 5000	Penalidad Pagada		
			Mantenimiento	US\$ 5000	Penalidad Pagada		
			Personal Clave	US\$ 250000	con Oficio N°206-13-GG-OSITRAN, se comunica al Concesionario que se deja sin efecto la penalidad		
			Plazo de Presentación de Planes Maestros	US\$ 10000	Penalidad Pagada		
			2014	Ejecución de Obra Nueva sin contar con EDI aprobado	50 UIT	EN REVISION POR LA GERENCIA DE SUPERVISION Y FISCALIZACION DE OSITRAN	
	Aeropuertos del Perú	2010	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	10UIT - s/.36,000.00	Penalidad Pagada (LAUDO ARBITRAL DE DERECHO al final AdP pagó s/.27,000.00)		
			Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	15UIT-s/.54,000.00	Penalidad Pagada (LAUDO ARBITRAL DE DERECHO al final AdP pagó s/.40,000.00)		
			Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	100 UIT - s/.360,000.00	Se dejó sin efecto según Laudo Arbitral		
		2011	Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	15 UIT-S/.54,000.00	Oficio N°178-11-GG-OSITRAN/Informe N°1045-2011-GS-OSITRAN		
		2012	Plazo de Presentación de Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire	S/. 36,500.00	Oficio N°301-12-GG-OSITRAN/Informe N°045-2012-GAL-OSITRAN-IMPUGNADA		
		2014	Presentación Mensual de Reporte de Avance de Obra - RAO	20 UIT -S/.76,000.00	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	12 UIT	Penalidad Pagada (Inicio del Trato Directo con el Concedente)		
			Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	10 UIT	Penalidad Pagada (Inicio del Trato Directo con el Concedente)		
			Incumplimiento en el procedimiento de aplicación del Anexo 27	12 IUT	Penalidad Pagada (Inicio del Trato Directo con el Concedente)		
CARRETERAS		Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A.	2014	Retraso en la entrega de Informe ambiental	US\$ 8 000.00	Penalidad notificada el 27/08/2014. Dentro del plazo de Impugnación. (10 días)	
	OBRANSA	2014	Atraso en la entrega de Informes Ambientales	US\$ 1000	Penalidad Pagada		
Línea 2	Línea 2 del Metro de Lima	2014	Retraso en levantar observaciones del plan de EDIs	2 UIT	Resolución de Impugnación en trámite		
Ferrocarriles	Ferrovías Central Andina S.A.	2014	Mantenimiento de la Vía Férrea de acuerdo a las Normas de Seguridad Ferroviaria y a los Estándares Técnicos. Norma 49CFR2013 TRACK SAFETY STANDARDS	Pre aviso	con Oficio N°373-2014-GG-OSITRAN, se comunica al Concesionario que se deja sin efecto la penalidad		
PUERTOS	TERMINAL PORTUARIO EUROANDINOS PAITA	2012	Atraso en publicación de tarifas	S/. 46,150	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (primer trimestre de explotación)	S/. 9,781	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (segundo trimestre de explotación)	S/. 13,175	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (tercer trimestre de explotación)	S/. 12,299	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (cuarto trimestre de explotación)	S/. 18,457	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (quinto trimestre de explotación)	S/. 25,224	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (sexto trimestre de explotación)	S/. 15,063	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (septimo trimestre de explotación)	S/. 24,580	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (octavo trimestre de explotación)	S/. 26,447	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (noveno trimestre de explotación)	S/. 28,930	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (décimo trimestre de explotación)	S/. 32,106	Penalidad Pagada		
			2014	Incumplimiento de la cláusula 6.31 del contrato de concesión, referida a la presentación de Informes mensuales de avance de obra	US\$ 2,000	Pendiente	
			Muelle de Minerales - TRANSPORTADORA CALLAO	2012	No abrir el Libro de Obras a partir del inicio de la Construcción	S/. 2,920	Penalidad Pagada
					Atraso en las subsanaciones de observaciones en el Expediente Técnico, (27 días)	S/. 78,840	Penalidad Pagada
	Modificaciones del diseño conceptual del Expediente Técnico, sin seguir el procedimiento establecido en el contrato.	S/. 146,000			Penalidad Pagada		
	2013	Ejecución de Obras no aprobadas en el Expediente Técnico		S/. 295,000	Penalidad Pagada		
		Incumplimiento del C.C. por presentación del Informe mensual de avance de obras		S/. 2,960	Penalidad Pagada		
	2014	Ampliación del plazo total para la ejecución de Obras por razones imputables al Concesionario		S/. 12,160	Penalidad Pagada		
		Segunda (por 45 días) ampliación del plazo total para la ejecución de Obras por razones imputables al Concesionario		S/. 24,320	Penalidad Pagada		
		Atraso en la entrega de los Informes Ambientales durante la explotación a la APN.		S/. 12,160	Impugnado		
	DP WORLD Callao S.A.	2010		Incumplimiento de la publicación del Reglamento de tarifas	S/. 25,200	Penalidad Pagada	
				2011	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (tercer trimestre de operación)	S/. 339,264	Penalidad Pagada
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (cuarto trimestre de operación)		S/. 312,156	Penalidad Pagada	
		2012	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (quinto trimestre de operación)	S/. 181,818	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (sexto trimestre de operación)	S/. 37,026	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (séptimo trimestre de operación)	S/. 214,328	Penalidad Pagada		
		2013	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (octavo trimestre de operación)	S/. 665,614	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (noveno trimestre de operación)	S/. 672,805	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (décimo trimestre de operación)	S/. 476,672	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (onceavo trimestre de operación)	S/. 344,230	Penalidad Pagada		
		2014	Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (doceavo trimestre de operación)	S/. 212,732	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (treceavo trimestre de operación)	S/. 82,418	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (catorceavo trimestre de operación)	S/. 38,332	Impugnado		
			Incumplimiento en los niveles de servicio y productividad (quinceavo trimestre de operación)	S/. 80,503	Impugnado (por resolver)		
		APM Terminals Callao S.A	2011	Atraso de pago de contribución al Estado	S/. 34,189	Penalidad Pagada	
				Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Tercer Trimestre de Explotación	S/. 438	Penalidad Pagada	
	2012		Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Cuarto Trimestre de Explotación	S/. 3,887	Penalidad Pagada		
			Atraso (01 días) en la presentación del Informe Mensual de Avance de Obra N° 01	S/. 2,920	Penalidad Pagada		
	2013		Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Quinto Trimestre de Explotación	S/. 3467,50	Penalidad Pagada		
			Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Sexto Trimestre de Explotación	S/. 1,212,529.85	En Arbitraje		
Incumplimiento por no entregar a la APN en los plazos fijados, los informes ambientales de noviembre y diciembre del 2012			S/. 38,480.00	Penalidad Pagada			
2014	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Séptimo Trimestre de Explotación		S/. 1,299,430.34	En Arbitraje			
	Modificación del Expediente Técnico sin aprobación		S/. 152,000.00	En Arbitraje			
	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Octavo Trimestre de Explotación		S/. 1,430,554.97	En Arbitraje			
	Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Noveno Trimestre de Explotación	S/. 1,542,232.89	En Arbitraje				

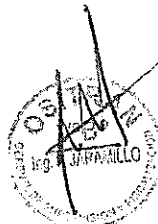
CUADRO RESUMEN DE PENALIDADES IMPUESTAS POR INFRAESTRUCTURA

Infraestructura	Penalidades Impuestas	Pagadas	Impugnadas/Arbitraje	Revocadas
Aeropuertos	14	9	3	2
Carreteras	2	1	1	
Línea 2	1		1	
Ferrocarriles	1			1
Puertos	45	35	9	
Total	63	46	14	3



Contratos de Supervisión suscritos por OSITRAN con Empresas Supervisoras			
Concesión	Empresa Supervisora Contratada / Consorcio	Monto Referencial de la Contratación (USD /Soles) - Incluye IGV	Año de la Contratación
Aeropuertos			
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - LAP	Consorcio supervisor TYPASA-OIST (Grupo A)	USD 3,732,418.81	2001
	Consorcio LAHMEYER - FICHTNER (Grupo B)	USD 3,258,222.25	2001
	Consorcio supervisor TYPASA-OIST	USD 1,899,833.30	2006
	Consorcio supervisor TYPASA - OIST	USD 2,378,912.27	2010
	Consorcio supervisor CESEL - INECO	USD 31,860,000	2014
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia - AdP	Consorcio supervisor Pisco (TYPASA-OIST)	USD 2,080,646.8	2011
	Oficina de Ingeniería y Servicios Técnicos s.a. - OIST	USD 1,662,406.20	2008
Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia - AAP	Consorcio Pro Aeropuerto, conformado por PROINTEC S.A. Y CADUCEO CONSULTORES S.A	USD 2,269,397.34	2012
Puertos			

Handwritten signature or mark.



Contratos de Supervisión suscritos por OSITRAN con Empresas Supervisoras

Concesión	Empresa Supervisora Contratada / Consorcio	Monto Referencial de la Contratación (USD /Soles) - Incluye IGV	Año de la Contratación
Muelle Norte	Consorcio Muelle Norte (CESEL S.A.- NIPPON KOEI)	USD 8,904,260.73	2013
Muelle Sur	Consorcio CESEL S.A.- NIPPON KOEI CO. LTD.	USD 11,985,460.71	2008
T.P. Paita	Consorcio Supervisor Paita (GMI, HOB, TYPSA)	USD 5,123,088	2012
Muelle De Minerales	TYPSA	USD 3,938,072.73	2012
T.P. Matarani	Consorcio HASKONING DHV (HASKONING NEDERLAND B.V., HASKONING International B.V. Sucursal Del Peru	USD 6,406,838.13	2014
Ferrocarriles			
GYM Ferrovías	Consorcio AYESA - CETREN (Supervisión de las inversiones obligatorias en material rodante (19 trenes Alstom)	S/. 618,494.64	2013
GYM Ferrovías	Serconsult S.A. (Verificación Técnica de la Obra Construcción del Taller de Mantenimiento Mayor)	USD 140,899.08	2013
Carreteras del Sur			

P



Contratos de Supervisión suscritos por OSITRAN con Empresas Supervisoras

Concesión	Empresa Supervisora Contratada / Consorcio	Monto Referencial de la Contratación (USD /Soles) - Incluye IGV	Año de la Contratación
Tramo 01 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur. Perú - Brasil (IIRSA SUR T1)	CONSORCIO MACHU PICCHU (Conformado por: LEON & GODOY CONSULTORES CÍA. LTDA., TEC-CUATRO S.A. - SUCURSAL PERÚ, H Y C CONSULTORES S.A.C.) (Supervisión de obras adicionales)	US\$ 2'298,459.30	2014
Tramo 01 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur. Perú - Brasil (IIRSA SUR T1)	Consorcio Unión Vial (Conformado por: Lagesa Ingenieros Consultores S.A. - S&Z Consultores Asociados)	US\$ 3'016,398.60	2008
Tramo 2 - IIRSA SUR	Alpha Consult S.A. (Obras Accesorias)	USD 214,280.00	2013
	Consorcio Supervisor Vial Sur (Alpha Consult S.A.- Lagesa S.A.- Serconsult S.A.) (Etapa de Inversión)	USD 16,244,056.84	2006
Tramos Viales: IIRSA Sur: Tramo 2 Y 3	CONSORCIO SUPERVISOR INTEROCEANICO SUR (ALPHA CONSULT S.A., Y SERCONSULT S.A.) (Unidades de peaje y Pesaje)	USD \$ 2,028,338.56	2011
Tramo Vial: IIRSA Sur - Tramo 3	SERCONSULT S.A. (Supervisión Obras Accesorias: "Defensa Ribereña Puente Mavila" y "Defensa Ribereña Puente Tahuamanu")	USD \$408,950.74	2013

[Handwritten signature]



Contratos de Supervisión suscritos por OSITRAN con Empresas Supervisoras

Concesión	Empresa Supervisora Contratada / Consorcio	Monto Referencial de la Contratación (USD /Soles) - Incluye IGV	Año de la Contratación
	CESE S.A. (Obra Principal)	USD 30,562,500.92	2006
Tramo 4: Inambari -Azangaro	Consorcio Supervisor Interoceánica Sur FOB Consultores S.A y CPS de Ingeniería SAC (Obra Principal)	USD 23098123.64	2006
	Alpha Consult S.A. (Obra adicional acceso al centro poblado Puerto Manoa)	USD 167,000	2013
	Barriga Dall'Orto S.A. Ingenieros Consultores (Obra accesoria defensa ribereña del km 102+400 al km 129+400 – San Antón)	USD 698,321	2014
IIRSA SUR - Tramo 5	GMI Ingenieros Consultores S.A (Obra Principal)	USD 5,690,335.9	2008
	Barriga Dall'Orto S.A. (Obra Adicional de San Camilo)	USD 323,035.21	2014
Red Vial N° 06	CPS de Ingeniería (Obras contractuales)	USD 2,660,087.64	2008

[Handwritten signature]



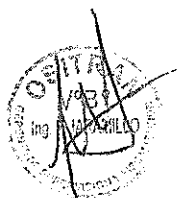
Contratos de Supervisión suscritos por OSITRAN con Empresas Supervisoras

Concesión	Empresa Supervisora Contratada / Consorcio	Monto Referencial de la Contratación (USD /Soles) - Incluye IGV	Año de la Contratación
Tramo Vial Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna - La Concordia	Barriga Dallorto S.A. (Consultoría para la revisión del EDI, EIA)	US\$ 270,667.30	2014
Carreteras del Centro y Norte			
IIRSA Norte: Paita - Yurimaguas	Consorcio Supervisor Nor Oriental (Alphaconsult S.A. - Serconsult S.A. - Lagesa Ingenieros Consultores S.A)	US \$ 12,311,375.4	2006
		El equivalente a la aplicación del Factor de competencia ofertado (3.6%) sobre la inversión o monto valorizado por el Concesionario, incluido los impuestos de Ley.	2010
		El equivalente a la aplicación del Factor de competencia ofertado (3.6%) sobre la inversión o monto valorizado por el Concesionario, incluido los impuestos de Ley.	2011
	MTV Peru EIRL	S/. 71,984.70	2008



Contratos de Supervisión suscritos por OSITRAN con Empresas Supervisoras

Concesión	Empresa Supervisora Contratada / Consorcio	Monto Referencial de la Contratación (USD /Soles) - Incluye IGV	Año de la Contratación
	IH Consultores y Asesores SAC	S/. 49,500.00	2010
	Project Management Perú	S/. 212,400.00	2011
	JNR Consultores S.A.	El equivalente a la aplicación del factor de competencia ofertado (3.9767943%) sobre la inversión o monto valorizado por el Concesionario, incluido los impuestos de Ley.	2013
Red Vial N° 4: Pativilca - Puerto Salaverry	HOB Consultores S.A.	US\$ 225,000.00	2009
	Consortio Supervisor Red Vial 4 (HOB Consultores S.A. - GMI Consultores S.A.)	US\$ 10'301,974.60	2010
	Servicios -TÁRYET	S/. 65,442.09	2013
Red Vial N° 5: Ancón - Huacho - Pativilca	Consortio CPS -VCHI (CPS de Ingeniería S.A. - Victor Chavez Izquierdo Ingenieros S.A.)	S/. 1,080,000.00	2003
Buenos Aires - Canchaque	Consortio Vial Piura (Serconsult - Motlima)	US \$ 1,329,428.71	2007



Contratos de Supervisión suscritos por OSITRAN con Empresas Supervisoras			
Concesión	Empresa Supervisora Contratada / Consorcio	Monto Referencial de la Contratación (USD /Soles) - Incluye IGV	Año de la Contratación
Tramo Vial: Ovalo Chancay - Huaral - Acos	Consortio Vial NorLima (Integral S.A. - Motlima S.A. - Serconsult S.A.)	US\$ 1'226,775.60	2009
Mocupe - Cayalti - Oyotun	URCI Consultores	US \$ 711,226.69	2009
Autopista del Sol: Trujillo - Sullana	Consortio Supervisor Autopista del Sol (YPSA - CPS)	US\$ 10'707,910.69	2011
	Servicios de Control de Calidad	S/. 62,115.20	2014



METRO DE LIMA LÍNEA 2 Y RAMAL LÍNEA 4

Análisis del modelo de Supervisión de Diseño y Construcción

Introducción

El 19 de junio de 2014 el Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) encargado de la supervisión del contrato de concesión, incluido el diseño y la construcción de la Línea 2 y Ramal de la línea 4 del tren eléctrico de Lima, solicitó a la Unidad de Transportes de América Latina y el Caribe del Banco Mundial una opinión técnica respecto del modelo de supervisión más apropiado para este proyecto. Cabe indicar que el equipo del Banco Mundial viene brindando colaboración y asistencia técnica para este proyecto como posible financiador desde 2013.

La opinión se realiza considerando los siguientes elementos: i) la forma en la que se estructuró el proyecto bajo la modalidad de Asociación Público Privada (APP), que comprende el diseño, construcción, operación y mantenimiento; ii) las características y capacidades institucionales de OSITRAN para dirigir la supervisión del diseño y la Construcción del METRO DE LIMA, LÍNEA 2 Y RAMAL LÍNEA 4; y iii) la información referente al proyecto y a su contexto, técnica e institucional, de la que dispone el Banco Mundial en el momento de emitir la opinión.

Tras diferentes consultas en el seno del equipo incluyendo consultores especializados, se ha llegado a la opinión mayoritaria de que el modelo más apropiado para la supervisión del diseño y la construcción del proyecto es el de la Contratación de un Servicio Integral bajo una única empresa especializada. Para ello, se ha compilado una serie de argumentos que justifican, para el caso concreto de este proyecto, la selección de una supervisión única e integral para que el diseño y la construcción sean más económicos, óptimos, seguros, y eficientes.

Supervisión Integral y Fraccionada

Cuando se intenta establecer qué modalidad de contratación es más adecuada para la supervisión técnica de la ingeniería, las obras, el montaje de instalaciones, la fabricación y pruebas de material rodante y la fase de *Testing & Commissioning* previa a la puesta en marcha del sistema, se encuentran casos de supervisión integral y fraccionada con un mayor o menor grado de éxito. Algunos casos internacionales son los siguientes:

- En Supervisión Integral: los metros de Sevilla, Panamá, Quito y São Paulo
- En Supervisión Fraccionada: los metros de Madrid y Barcelona.



Se hace notar que en la mayoría de los proyectos que utilizaron supervisión integral se trataba de líneas de metros nuevos en ciudades con poca o ninguna experiencia anterior en gestión de sistema de transporte subterráneo masivo. Por el contrario, el factor común de la mayoría de los proyectos que utilizaron una supervisión fraccionada es la existencia de un sistema de metro en funcionamiento, gestionado por una empresa pública con muchos años de experiencia. En general, la experiencia muestra que tres condiciones son necesarias (aunque no suficientes) para que la supervisión realizada a través de múltiples contratos tenga resultados óptimos:

1. Contratos de Metro ejecutados mediante el sistema de Obra Pública
2. Un Operador ferroviario con gran experiencia en la ciudad
3. Una administración gestora con un gran número de trabajadores/funcionarios, que además cuenten con amplia experiencia en la materia

El Metro de Madrid, tenía un esquema de supervisión que consideraba diversos contratos. Éste se considera un caso de éxito mientras que el Metro de Barcelona, que cumple las tres condiciones anteriores, no se considera un caso de supervisión óptimo ya que, si bien se cumplían las condiciones anteriores, éstas se combinaron con una concepción económicamente costosa y técnicamente poco eficiente. La división de la supervisión en partes o lotes es más ineficiente desde el punto de vista económico cuando la administración carece de experiencia y formación previa, porque además de una evidente pérdida de economía de escala que implica la presencia de más de un contrato de supervisión, implica que deban ser supervisados por alguien experto.

En el caso de la Línea 2 del Metro de Lima, se trata del primer proyecto que se realizará en vía subterránea y con altas complejidades técnicas. Al carecerse de un ente supervisor experimentado en metros subterráneos, y considerando que OSITRAN no cuenta con equipos especializados en el control de la supervisión de contratos de metros subterráneos en las áreas de ingeniería, construcción, montaje, fabricación y puesta en marcha de material rodante, se considera que la opción más eficiente sería la de contratar una supervisión integral para el diseño y construcción, bajo un único contrato.

Supervisión Mixta

Existe la posibilidad de plantear un sistema mixto de supervisión donde, en lugar de dividir los contratos de supervisión en partes o lotes, se hiciesen varios grandes contratos por áreas temáticas:

1. Dirección de Obra, con responsabilidad técnico-Legal
2. Gerencia del proyecto, asesoría a la Administración y supervisión de la construcción de la Obra civil
 - a. Control geométrico

- b. Auscultación y monitorización de edificios, instalaciones e infraestructuras
3. Coordinación y Dirección de la Seguridad y Salud (Responsabilidad técnico-Legal)
4. Supervisión de Seguridad y Salud
5. Asesoría a la Administración y supervisión de la fabricación e instalación de las Instalaciones y Sistemas y del Material Rodante.
6. Control de Calidad, ensayos y pruebas de Obra Civil y de la prefabricación.
7. Control de Calidad, ensayos y pruebas de Instalaciones y Material móvil
8. Supervisión Medioambiental y Patrimonial del Conjunto de las obras (Responsabilidad técnico-Legal)
9. Organización Medioambiental del Conjunto de las obras
10. Organización Patrimonial del Conjunto de las obras
11. Publicidad, Contacto con Medios de Comunicación y difusión y divulgación
12. Integración y puesta en servicio

El sistema anterior supone un modelo de supervisión con una diversidad de contratos. Ésta sólo funciona si el organismo encargado de la supervisión está adecuadamente capacitado y, sobre todo, dotado de un número suficiente de recursos humanos y personal técnico, capaz de integrar distintas responsabilidades y garantizar las interfaces y la integración. En el caso de OSITRAN, dichas características básicas no están disponibles en este momento, por lo que sería necesario un proceso adicional de licitación para la contratación de una empresa integradora de todos los anteriores contratos. En cualquier caso y de acuerdo con la opinión de expertos en la materia, existen contratos, como todos los relacionados con los sistemas de señalización, tetra e instalaciones, que bajo ningún concepto deberían ser divididos en segmentos o lotes.

Supervisión en Proyectos APP y Contraparte

La estructura típica que toman las concesionarias de proyectos de grandes infraestructuras otorgadas bajo la modalidad APP tiene unas características particulares que es importante tener en cuenta al seleccionar la modalidad de contratación de la supervisión. Por ejemplo, en un contrato APP, los ítems 1, 3 y 8 del apartado anterior recaerían típicamente bajo responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, mientras que el resto de los ítems serían responsabilidad del organismo público responsable y la empresa de supervisión que éste designase, pudiendo englobarse en un único gran contrato o en varios pero, como se ha señalado, bajo un contrato de supervisión segmentada, el organismo responsable deberá evitar la disparidad de criterios utilizados. Adicionalmente, el organismo supervisor deberá incurrir en mayores costos de transacción y definir un esquema de responsabilidades contractuales, lo que incrementaría los riesgos para el mismo.

Además, el tipo de estructura de negocio de las APP permite que el concedente (MTC) y la entidad responsable de la supervisión (OSITRAN) tengan un interlocutor único, por lo que parece más recomendable que el interlocutor del lado de la supervisión técnica sea también único, disminuyendo el riesgo de descoordinación, los tiempos de comunicación –un solo interlocutor dirige todas las consultas-, riesgos de desinformación –porque los datos pasan por varios canales antes de llegar al receptor final, etc.

Por otro lado, en los grandes proyectos APP es habitual encontrar, dentro de la estructura concesionaria, varios niveles de supervisión internos ya que muchas veces los constructores y proveedores de sistemas y material rodante funcionan como subcontratas de la concesionaria que equivaldría a la dirección de obra. Adicionalmente, los acreedores de los concesionarios suelen contratar su propia supervisión de la obra. De esta manera es habitual encontrar una o más empresas supervisoras dentro de la estructura APP contratadas por la empresa concesionaria o los financiadores de ésta. Tratándose de un proyecto de enorme magnitud, se espera que en el Metro de Lima puedan darse dichos niveles de supervisión dentro de la empresa concesionaria (Consortio Nuevo Metro de Lima) por lo que la división del modelo de supervisión técnica externa de OSITRAN en varios subcontratos implicaría un número elevado de agentes e interlocutores, derivando en perturbaciones en el curso normal de los trabajos, confusión de responsabilidades o potenciales pérdidas de información, importantes costos de transacción y mayores riesgos para OSITRAN, entre otros.

Gestión de Interfaces, Seguridad, Calidad y Economías de Escala

Los proyectos de infraestructura ferroviaria y subterránea son especialmente complejos y requieren de competencias muy específicas. Manejar varios contratos de supervisión puede introducir involuntariamente riesgos significativos de interfaces, potenciales conflictos entre consultores o “gaps” de supervisión entre ellos. En este sentido, una supervisión unificada en principio también puede simplificar el gerenciamiento y la articulación a cargo de OSITRAN. En lo que se refiere a los riesgos de interfaces específicos de sistemas ferroviarios, estos surgen de la potencial incompatibilidad entre infraestructura y/o sistemas y/o material rodante. Existen ejemplos de proyectos en los que una vez finalizada la construcción, se descubría que el material rodante no era totalmente compatible con los sistemas, o la infraestructura o estos entre sí, traduciéndose en potenciales perjuicios económicos y retrasos.

En el caso de Lima, se considera que una macro supervisión integrada ayudaría a evitar este tipo de problemas porque una compañía o consorcio de compañías estaría a cargo de revisar el diseño, construcción, montaje, instalación y puesta en marcha de cada uno de los sistemas que componen el conjunto ferroviario. Por el contrario, la

partición de la supervisión en los contratos o materias exigiría, para evitar los riesgos de interfaces, una coordinación muy detallada y muy difícil de conseguir entre empresas con contratos de objeto y magnitud muy diferentes.

La Supervisión Integral permitiría a OSITRAN delegar a una empresa especializada y con probada experiencia en proyectos ferroviarios de transporte urbano masivo la responsabilidad de establecer y articular criterios de diseño, costo, y eficiencia para la supervisión de todas las etapas del proyecto y de todas las partes del mismo. La selección de criterios homogéneos a lo largo de los 35 kilómetros de la infraestructura entre Ate y El Callao es clave para asegurar la no ocurrencia de riesgos relacionados con la calidad y la seguridad del proyecto.

Por último, parece evidente que si existiesen varios contratos de supervisión, se multiplicarían los recursos humanos necesarios ya que, además de los técnicos, para cada una de las empresas supervisoras deberían existir, al menos, un responsable e interlocutor de OSITRAN con cada una de las partes de la supervisión, además de la empresa concesionaria, un representante jurídico para los aspectos legales de las controversias, un responsable de seguridad y salud de los trabajadores, un responsable del control de calidad, en su caso especialistas en arqueología, o expertos en logística, entre otros. La multiplicación de este tipo de profesionales se traduciría en un incremento sustancial en los riesgos intrínsecos y en el valor de la supervisión, con relación al valor que se tendría en caso de optar por un único contrato de supervisión integral del diseño y la construcción.

Transferencia de Riesgos

Así como el esquema APP está ideado para transferir riesgos desde el sector público al privado quien, por su experiencia, puede gestionarlos y mitigarlos mejor, se recomienda que la supervisión sea integral como una forma de acotar los riesgos que pueda afrontar OSITRAN: si la agencia es responsable de controlar varios contratos de supervisión en lugar de uno solo, podrían presentarse problemas asociados a las áreas de interfaz entre dos contratos diferentes, que no sean responsabilidad de ninguna de las dos empresas adjudicatarias de dichos contratos, quedando la responsabilidad de dichos riesgos en OSITRAN. En el mejor de los casos, esto es, un conjunto de contratos de supervisión perfectamente acotados y engarzados, de manera que no queden "áreas grises" o espacios de responsabilidad no asignada en el proyecto, seguiría existiendo la posibilidad de que se presentase un problema derivado de la supervisión difícilmente atribuible a una sola empresa, por lo que existiría un riesgo de disputa entre las diferentes partes implicadas donde OSITRAN tendría que mediar y eventualmente afrontaría el riesgo de asumir los costos de la controversia. Este tipo de riesgos desaparece en el caso de la Supervisión Integral, ya que OSITRAN delega la totalidad de la supervisión en una sola empresa que asume responsabilidad

contractual integral con el organismo supervisor, y es ésta quien deberá responder por cualquier problema relacionado de la supervisión.

Transferencia de Conocimientos

En opinión del equipo del Banco Mundial, la supervisión de Línea 2 y Ramal Línea 4 debería incidir en el resultado adicional de transferencia de conocimientos y capacitación técnica a OSITRAN, como agencia reguladora de infraestructura de transporte de uso público en Perú. Se estima que dicha transferencia es mucho más probable en el caso de existir un solo gran contrato de supervisión, donde la empresa o consorcio supervisor teóricamente contaría con mayor capacidad y recursos humanos para esta labor.

Se hace notar que también se le da una gran importancia a la necesidad de mejorar la capacidad técnica de las empresas locales en relación a proyectos de inversión en metros subterráneos a la vista de los futuros contratos que completarían el sistema del Metro de Lima, de manera que la sociedad y el tejido empresarial peruano también se vean favorecidos por la puesta en marcha de dicho sistema. En este sentido, si bien se reconoce la limitada capacidad actual del sector local para acarrear las tareas de supervisión de Línea 2 y Ramal Línea 4, se estima que la inclusión de empresas locales en este tipo de contratos, a través de asociaciones con el consorcio supervisor de este u otros proyectos sería una forma adecuada de llevar a cabo la transferencia de conocimientos también al nivel de la empresa local.

Washington DC, Agosto de 2014