



IMPORTANTES AVANCES
EN LA CONSTRUCCIÓN
**DEL PUERTO DE
YURIMAGUAS**



EDICIÓN ANTERIOR
OSITRAN COMUNICA + N° 10



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

PRESIDENTE DEL CONSEJO
DIRECTIVO
Patricia Benavente Donayre

GERENTE GENERAL:
Obed Chuquihuayta

GERENTE DE SUPERVISIÓN
Y FISCALIZACIÓN:
Francisco Jaramillo

GERENTE DE REGULACIÓN
Y ESTUDIOS ECONÓMICOS:
Manuel Carrillo

GERENTE DE ASESORÍA JURÍDICA:
Jean Paul Calle Casusol

GERENTE DE ATENCIÓN AL
USUARIO (E):
Cynthia Yáñez

Llámanos:
0800 - 11004
Infórmate:
www.ositrans.gob.pe
Conoce tus derechos:
www.ositrans.gob.pe/portaldelusuario

03 AHORA O NUNCA
Mensaje de la Presidente del Consejo
Directivo de OSITRAN.

**04 AVANCES EN LA CONSTRUCCIÓN DEL
TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS**
Construcción del proyecto ubicado en Loreto tiene un
avance de 80%.

06 SUPERVISIÓN
Novedades en las infraestructuras supervisadas por
OSITRAN.

08 ENTREVISTA
El Gerente General de OSITRAN, Obed Chuquihuayta,
informa sobre los cambios que ha experimentado el
regulador en los últimos años.

10 AVANCES EN EL TÚNEL CHACAHUARO II
Proyecto se construye en la Carretera IIRSA Centro a la
altura del kilómetro 80.

**11 TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI
INAUGURÓ MUELLE F**
Permitirá embarcar concentrados mineros provenientes
de las minas Cerro Verde, Antapaccay y Las Bambas.

**12 OSITRAN CAPACITA A PERSONAL DE LAS
ITUP QUE ESTÁN EN CONTACTO CON EL
USUARIO**

13 EL PORTAL DE LOS USUARIOS
Portal digital proporcionará a los usuarios información
sobre sus deberes y derechos.

14 EVENTOS
El regulador de la Infraestructura de Transporte de Uso
Público reunió a Usuarios en Tarapoto.

16 LA GENTE QUE HACE OSITRAN
La historia de Juan Carlos Molina, supervisor "In Situ"
de la IIRSA Centro: Tramo II.

Síguenos:



/ositransperu



@ositransperu



/ositransperu



/ositransperu

AHORA O NUNCA

Patricia Benavente, Presidente del Consejo Directivo de OSITRAN



Nuestro país ya cuenta con un presidente electo por lo que resulta importante mirar con atención algunos de los temas que propuso en su Plan de Gobierno en torno a la inversión privada en infraestructura, pero primero algo de contexto.

Según los resultados de “Infraestructura para todos 2014-2015” (Observatorio de Infraestructura-Apoyo Consultoría), el 2014 se invirtió 5% del PBI en infraestructura, de los cuales 60% correspondieron a inversión pública y 40% a inversión privada vía Asociaciones Público-Privadas (APP). De otro lado, según información del Marco Macroeconómico Multianual del MEF (2017-2019), la inversión en infraestructura en el 2015 (en los tres niveles de Gobierno), llegó al 4,7% del PBI, de los cuales 4, 2% correspondieron a Obra Pública; y 0,5% a inversión privada vía APP.¹

Sin embargo, es claro que a pesar de los esfuerzos público-privados desplegados en la última década e incluso antes, estamos aún muy lejos de mostrar avances significativos en materia de cierre de brechas de infraestructura, lo que incluye por supuesto a la infraestructura de transportes. En ese sentido, los resultados anuales de Reporte Global de Competitividad del WEF no permiten evadir la realidad. Así, es probable que lo anterior tenga que ver con que de los 17 proyectos de inversión priorizados en el Plan de Gobierno de PPK, 11 van por inversión privada; y de estos últimos, 9 corresponden a infraestructura de transportes.

Si bien es objetivo que la inversión comprometida en los contratos de APP en transporte se ha incrementado en US\$ 7,7 Mil Millones en el período 2011-2016, también es público y notorio (en realidad endémico), que más del 70% de los 31 contratos de APP firmados por el Estado, presentan retrasos en el inicio y en la entrega de las obras comprometidas en los contratos, sea por incumplimientos sistemáticos del Estado en entrega de terrenos o en saneamiento de predios, o sea por deficiencias en los proyectos referenciales con que se licitan los proyectos. Estos problemas se vienen arrastrando casi desde que existen las concesiones en transporte.

Lograr aumentar el número de adjudicaciones, incrementar los montos de inversión comprometida, recaudar más millones como producto de las asociaciones público-privadas es por cierto algo necesario, pero hace ya mucho tiempo que como objetivo, es claramente insuficiente. Hacer eficaz la inversión en infraestructura requerirá de nuestro país hacer un punto de quiebre en el modelo de promoción y gestión del sistema de inversión privada. Desde nuestra perspectiva, este reto debería enfrentar los problemas transversales que afectan el sistema, más que continuar eventualmente con más cambios normativos, donde por lo menos en APP, no está el grueso de los problemas.

En ese marco, coincidimos en que es fundamental replantear y fortalecer el rol de PROINVERSION como ente licitante, no sólo porque

se quiere que juegue un papel importante en el apoyo a los Gobierno Regionales y Locales en la utilización de esquemas de inversión privada, sino porque un porcentaje alto de los problemas que se generan con las APP, tiene que ver con problemas en el diseño de los contratos. En los 31 contratos de concesión en transporte bajo el ámbito de OSITRAN, de las 70 adendas que se ha suscrito hasta la fecha, la mayor parte obedecen a licitaciones sin previsión de disposición de terrenos (al menos para los primeros años), estudios de pre-inversión desfasados o defectuosos o simplemente mala asignación de riesgos, en suma, es en el diseño de contratos donde se gestan en gran medida las trabas que afectan el desarrollo de los proyectos. Por ello, en el proceso de reforma de PROINVERSION consideramos necesario que haya una asignación clara de responsabilidades respecto a la calidad de los estudios de pre-inversión y estudios que sustentan las estructuraciones, tal vez logrando se contraten asesores de transacción y bancas de inversión de primer nivel (explorando contrataciones por paquetes de proyectos), que permitan mejorar la calidad de las estructuraciones; pero también empoderar a los Comités respecto al staff técnico de planta. Asimismo, llevar el modelo de APP a las regiones requerirá una labor inicial importante en difusión de conocimiento y fortalecimiento de capacidades, que corra en paralelo con la identificación de proyectos clave que se priorizaría por corredores económicos. En ese marco, no compartimos la idea de asignar a PROINVERSION un rol adicional en la etapa de ejecución de los proyectos (en sectores donde no hay reguladores), pues lo que se requiere es mejorar su capacidad institucional en la estructuración y logro de licitaciones más competitivas, tarea ya de por sí compleja.

La creación de un Ministerio de Infraestructura es tan revolucionaria como retadora, pues se tendrá que extraer de los sectores los segmentos funcionales relacionados a la inversión (pública y privada), dejando a los demás ministerios que se concentren en una mejor planificación, formulación y aplicación de políticas sectoriales, y particularmente; en la identificación y remoción de sobre-regulaciones que obstaculicen la inversión. Pero al mismo tiempo, mientras esta reforma llega a implementarse, habrá que cuidar que el ritmo de avance (en las adjudicaciones y en el desarrollo de los proyectos en ejecución), no se perjudique; y de otra parte, mantener el rol de preservación del equilibrio-fiscal en el manejo de las APP, creando una articulación responsable con Economía y Finanzas. Esta reforma sí ofrece la ventaja de facilitar que se centralice y atienda en forma transversal el desarrollo de los proyectos en etapa de ejecución (luego de la adjudicación), a través de unidades orgánicas que con grados de autonomía pueda contratar empresas especializadas en el seguimiento de niveles de servicio y calidad en aquellas APP en infraestructura productiva o social que no cuenta con un ente Regulador a cargo de la supervisión de los contratos.

Tenemos por delante la ilusión de la renovación, y la gran responsabilidad de saber que es ahora, o nunca.

1 Los pagos por APP comprenden todos los pagos por retribución a la inversión (PAO, RPI, PPO, PPMR, pagos por Obras Adicionales, Obras complementarias; así como los gastos relacionados con el proyecto (supervisión, expropiación, etc.).

YURIMAGUAS: DE LA SELVA SU PUERTO

Futuro terminal portuario tiene un avance físico de 80% en su construcción

Las obras de construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas (Loreto) continúan a toda marcha, lo que permite prever su inauguración antes de agosto. Este proyecto tiene un compromiso de inversión de US\$ 54,6 millones y al cierre de la presente edición, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN confirmó un avance físico de 80%.

Como se recuerda el proyecto forma parte del Eje Intermodal Amazonas Norte, el cual tiene como objetivo fortalecer el flujo comercial e integración económica de las regiones de la Selva con los de la Costa y Sierra. En ese sentido, la culminación del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas (NTPY) permitirá activar el eje, pues una carga desembarcada en el Puerto de Piura podrá ser llevada hacia el otro extremo del continente utilizando para ello la carretera IIRSA Norte y el NTPY, desde donde podrá ser transportada por vía fluvial hacia las costas del Atlántico.

El NTPY se ubica en la rivera del Río Huallaga, en la localidad de Nueva Reforma (Ciudad de Yurimaguas), provincia Alto Amazonas, en la región Loreto; su construcción está a cargo de Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

De acuerdo al contrato firmado por el concesionario las obras comprenden la construcción de un muelle de 66,167 metros cuadrados y un área de operaciones logísticas de 253,367 metros cuadrados. En ese sentido, como parte de la primera fase se ha construido un muelle con dos amarraderos, un atracadero para pasajeros, un área de almacenamiento para carga en general, un área de almacenamiento techado para mercancía perecible y un patio de almacenamiento de contenedores.

El proyecto también ha demandado la construcción de una carretera de acceso de 9,405 metros que articula el terminal portuario con la IIRSA Norte.

Por su parte, en el muelle, se ha ejecutado inversión orientada a la compra de una grúa móvil, una grúa autopropulsada sobre ruedas, elevadores, tractores y una embarcación para mantenimiento.

OSITRAN supervisa la construcción de este proyecto a través del Consorcio SIGA – INCOSTAS. A mayo del presente año ya se había ejecutado alrededor de US\$25 millones del compromiso de inversión durante la primera fase.

La construcción de la segunda fase se gatillará cuando la demanda supere las 600 mil toneladas métricas anuales o haya una tasa de ocupación del muelle mayor a 44%. Si esto sucediera se ampliaría el muelle para la instalación de un amarradero adicional; asimismo, se ampliaría el área de almacenamiento techado y el patio de almacenamiento de contenedores.



UBICACIÓN

Localidad: Nueva Reforma
Ciudad: Yurimaguas
Provincia: Alto Amazonas
Departamento: Loreto

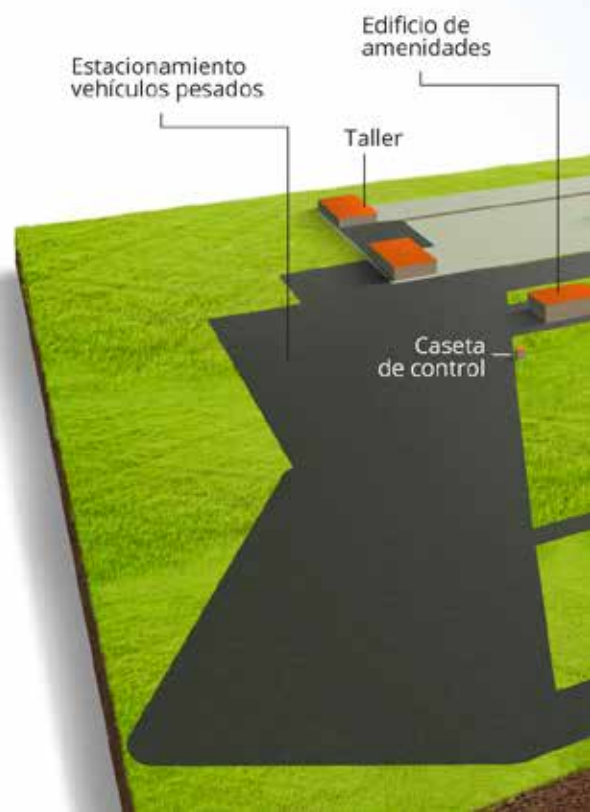
RECONOCIMIENTO CONCEDENTE

Pago por
Obra (PPO)

US \$ 6'739,217
(Los 5 primeros años desde el
inicio de la explotación)

Pago Anual por
Mantenimiento
y Operación
(PAMO)

US \$ 2'712,145
(Durante los 26 años desde el
inicio de la explotación)





Puerto de Yurimaguas / Loreto



DATOS DE LA CONCESIÓN

Firma de Contrato:	31-MAYO-2011
Plazo de la Concesión:	30 AÑOS.
Concesión:	Cofinanciada.
Modalidad:	Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia.
Inversión Referencial:	US\$43.7 millones incluido IGV.

COVINCA INICIÓ TRABAJOS DE REHABILITACIÓN EN VÍAS CONCESIONADAS

La Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – Covinca inició a fines de mayo las obras de rehabilitación de la calzada existente en el tramo Dv Quilca – Dv Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna - La Concordia, obras que tomarán un plazo aproximado de tres años. Covinca tiene un compromiso de inversión de US\$134.3 millones (\$/400.8 millones) para rehabilitar, ejecutar obras, mantener y operar los 428.6 kilómetros de la vía concesionada.

Entre las obras a ser ejecutadas están la construcción de dos tramos de segunda calzada que suman en total 75 kilómetros, la construcción de 6 óvalos, 12 intersecciones, 6 puentes peatonales, 3 puentes vehiculares, 2 intercambios viales y 1 túnel.

OSITRAN supervisa los cumplimientos contractuales de esta concesión que mejorará la infraestructura vial del sur del país.



TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS CONCLUYÓ CON EL MONTAJE DE GRÚAS

El concesionario del Terminal Portuario de Paita, Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), concluyó con el izaje y montaje de las dos grúas RTG y la grúa pórtico STS, que forman parte de la Segunda Etapa de su plan de inversiones el cual debería culminar en julio.

Asimismo, TPE viene realizando trabajos de remoción de una nave hundida frente a uno de sus muelles. La conclusión de esta operación le permitirá al concesionario ampliar sus actividades.

Actualmente TPE moviliza alrededor de 220 mil TEUS y, de acuerdo a su contrato, para activar la tercera fase requerirá movilizar 300 mil TEUS. Este terminal portuario maneja alrededor de 20 productos, la mayoría de ellos perechibles como producción de papa, camarón, mangos, plátano, uva, etc.



RED VIAL N° 6 INICIARÁ FASE 2 Y 3

Las obras de construcción de la segunda etapa de la Red Vial N°6, tramo Chíncha (Intercambio Vial Chíncha en Jaguay) – Pisco, han logrado un avance de acumulado de 74.41% a mayo pasado y su culminación está prevista para el 28 de abril de 2017. Se trata de la construcción de una segunda calzada cuya construcción se inició el 9 de mayo del 2015. Sin embargo, la culminación de esta obra está condicionada a que el concedente entregue el 20% de los terrenos que aún faltan entregar.

La construcción de la doble calzada ha traído como consecuencia que hayan quedado aislados centros poblados sin conexión a esta vía, por lo que se ha originado la necesidad de efectuar obras complementarias que evitarán superar esta situación. Al respecto, OSITRAN ha emitido la opinión técnica favorable para la inclusión de estas obras en la Adenda N° 8 al Contrato de Concesión, que implicarán una inversión de aproximadamente US\$ 17 millones.

En cuanto a la tercera etapa de la segunda calzada de 54.5 kilómetros (entre Pisco e Ica) se han iniciado las obras en noviembre de 2015; sin embargo las obras siguen a la espera de la liberación de varios predios, de tal manera que la obra se pueda ejecutar en el plazo de 24 meses.



IMPLEMENTAN CLIMATIZACIÓN ADECUADA PARA AEROPUERTOS DE PIURA Y TUMBES

OSITRAN hizo eco del pedido de muchos usuarios de los aeropuertos de Piura y Tumbes para mejorar las condiciones climáticas en estos terminales de pasajeros y trasladó este pedido al concesionario respectivo, Aeropuertos del Perú, el cual respondió positivamente. De esta manera se implementó un proyecto de mejoramiento del sistema de climatización que incluyó un respaldo de energía eléctrica en ambos terminales.

El costo de ambos proyectos demandó la inversión de S/. 1.95 millones y se inició en Piura el 2 de febrero y en Tumbes, el 22 de diciembre del año pasado. El proyecto de Piura ha concluido satisfactoriamente, mientras que el de Tumbes está por concluir, estos sistemas permitirán dar a los pasajeros confort durante el uso de las instalaciones de estos terminales aéreos.



APRUEBAN ADENDA PARA LA COMPRA DE NUEVOS TRENES EN LA LÍNEA 1

Con la opinión técnica favorable de OSITRAN, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el concesionario de la Línea 1 del Metro de Lima, GyM Ferrovías S.A. suscribirán la adenda 3 del contrato de concesión de esta infraestructura, lo que permitirá gatillar una inversión de US\$520 millones orientados a la adquisición de material rodante.

En ese sentido se adquirirán 20 trenes de cinco vagones cada uno, además 39 vagones que podrán ser adicionados a los trenes que ya circulan como a los nuevos, de ser necesario.

Asimismo, se contempla la ampliación de los patios talleres y el mejoramiento del soporte de energía de todo el sistema de la Línea 1 del Metro.

EMPEZÓ LA CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA ETAPA DE LA AUTOPISTA DEL SOL

La Concesionaria Vial del Sol inició las obras de la segunda etapa de la Autopista del Sol, previstas a ejecutarse en la Región Piura, entre las que se encuentra la construcción de puente Grau y la construcción de la Vía de Evitamiento de alrededor de 14 kilómetros de longitud.

El concesionario tiene previsto invertir durante el 2016 alrededor de US\$35,2 millones, monto que también incluye otras obras tales como el tramo continuo Chicama – Chocope, el evitamiento Chocope y el evitamiento Paiján.

La Autopista del Sol es una vía de doble calzada que permitirá comunicar tres regiones del norte y para la cual se ha previsto la inversión total de US\$127,2 millones.



LOS CAMBIOS QUE EXPERIMENTA OSITRAN

La actual gestión de OSITRAN ha realizado cambios en diversos frentes apuntando a mejorar la calidad de su sistema de supervisión, de la relación con los usuarios y concesionarios y para con sus colaboradores. El Gerente General de OSITRAN, Obed Chuquihuayta, da cuenta de algunas de las acciones ejecutadas en los últimos años.

¿Cuáles son los principales cambios que ha experimentado OSITRAN en estos dos últimos años?

Uno de los más importantes, sin duda, ha sido la aprobación de nuestro Reglamento de Organización y Funciones (ROF). OSITRAN ha asumido nuevas tareas, como la supervisión del Metro de Lima y Callao, y un mayor número de concesiones, por lo que hubo que adecuar nuestra estructura organizacional para atender ese tipo de encargos. En tal sentido, con el nuevo ROF rediseñamos la estructura de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF), estableciendo para esta una estructura matricial, considerando jefaturas de contratos por tipo de infraestructura bajo el enfoque de supervisión de la gestión de los riesgos asignados a las partes en los contratos de concesión; así como, coordinaciones de: inversiones, operaciones, económico-financiera y legal, que realizan la supervisión técnica correspondiente.

¿Qué otros cambios se han planteado?

Con el nuevo ROF también se ha creado dentro de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la Jefatura de Fiscalización, la cual ve los Procesos Administrativos Sancionadores (PAS). Así como, la aplicación de penalidades establecidas en los Contratos de las empresas Concesionarias y Supervisoras. Para ello cuenta con personal propio; antes estos procesos tenían que ser desarrollados por diverso personal (en especial legal) de la GSF, en adición a sus funciones de supervisión de los contratos. Por último, y no menos importante, hemos creado la Gerencia de Atención al Usuario (GAU) como órgano de línea.

OSITRAN fue el primer Organismo Regulador en crear los Consejos de Usuarios, incorporando activamente a la sociedad civil como Consejo



Obed Chuquihuayta
Gerente General de OSITRAN

Consultivo en el proceso de toma de decisiones del Regulador, y a través de la GAU se ha consolidado la relación, y se tiene contacto permanente con ellos.

¿Qué se está logrando con estos cambios?

Hoy el trabajo en la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) es más ágil y expeditivo. Con el componente vertical de la matriz de las jefaturas de contratos y el componente horizontal de las coordinaciones (de inversiones, de operaciones, económico-financiera y legal), se tiene un control más general de las concesiones, porque un solo profesional puede ver dos, tres o más infraestructuras, compartiendo su tiempo entre ellas, habiéndose mejorado los niveles de especialización, coordinación y trabajo en equipo. Mientras que la Gerencia de Atención al Usuario (GAU), nos está permitiendo tener un contacto más cercano con la realidad de las infraestructuras en lo que se refiere a su estado y problemática, desde la perspectiva de los usuarios para poder tomar mucho más rápido las decisiones que correspondan. Asimismo, captamos las inquietudes de los usuarios, recibimos sus denuncias, quejas, las canalizamos adecuadamente para la pronta solución de sus problemas.

¿En la parte administrativa también se han realizado cambios?

Así es, por ejemplo lo que era la Gerencia de Administración y Finanzas se ha convertido en la Gerencia de Administración (GA) a la que se ha incorporado la Jefatura de Tecnologías de la Información (JTI), a través de la cual estamos dando pasos grandes en la introducción de tecnologías de la información; en los procesos de las unidades

orgánicas, sobre todo, en el manejo documentación del OSITRAN con el objetivo de lograr “papeles cero” donde todo documento será gestionado digitalmente.

Otro logro importante ha sido la contratación de supervisores a través de la UNOPS ¿Cómo se ha conseguido esto?

Con el fin de blindar a la entidad contra todo tipo de influencias externas y prevenir toda posibilidad de corrupción, en esta gestión, se decidió modificar la manera de contratar empresas supervisoras, haciéndolo ahora a través de convenios con organismos internacionales, específicamente con UNOPS. Antes para contratar a una empresa supervisora, en el marco de nuestra normativa especial de Contrataciones, dada por el Decreto Supremo N° 035-2001-PCM y sus disposiciones complementarias aprobadas con Resolución de Consejo Directivo N° 040-2015-CD-OSITRAN, se conformaban Comités de Selección integrados por personal de la entidad, lo cual conllevaba riesgos de injerencias externas de diversa índole sobre estos; además, esos procesos eran poco transparentes, poco competitivos y extensos, porque los resultados eran impugnados en diversas instancias, lo cual dilataba considerablemente la culminación de los procesos. En cambio los Organismos Internacionales tienen la ventaja de tener normas propias, que respetan estándares internacionales, con lo cual es muchas más dinámica el tema de las licitaciones.

¿Por qué se eligió UNOPS?

Porque es el único Organismo Internacional, acreditado cuya razón de ser es el apoyo en la ejecución de proyectos de infraestructura en todo el mundo. Recordemos que es la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para proyectos y que tiene muchos años de experiencia justamente en temas de infraestructura. Calzaba muy bien con lo que buscábamos.

¿Cuántos concursos se han desarrollado con UNOPS?

Desde el año 2012 a la fecha se ha encargado a UNOPS a través de los convenios suscritos 17 procesos de selección para contratar empresas supervisoras, obteniendo un muy buen resultado. Para el desarrollo de estos procesos UNOPS contrata especialistas internacionales de alto nivel, conocimiento y prestigio, quienes nos acompañan en los actos preparatorios, y se encargan de todo el proceso de selección, hasta la buena pro consentida, de forma profesional y técnica. Se trata de procesos con bastante competencia, por ejemplo en la última convocatoria se han presentado 21 consorcios internacionales; conformados por empresas extranjeras y/o nacionales, mientras que en una anterior se han presentado 11 consorcios.

¿Considerando que son consorcios extranjeros esto ha implicado mayores costos en la contratación de la supervisión?

Todo lo contrario, Hemos logrado significativos ahorros en las adjudicaciones de los contratos de supervisión. Hemos calculado que estos ahorros, alcanzan los US\$ 130 millones respecto a si se hubieran desarrollado a través de nuestra normativa especial de Contrataciones,



“Hemos logrado significativos ahorros en las adjudicaciones de los contratos de supervisión”

o a través de la Ley de Contrataciones del Estado. ¿Cómo se ha logrado esto? Porque la política y manual de contrataciones de UNOPS establece que ellos no publican el valor referencial, lo cual permite una real competencia en el mercado, en cambio la norma especial del OSITRAN y las leyes peruanas -hasta hace poco- exigían que se publique el valor referencial, lo cual genera la distorsión de que los postores se presenten todos al 90% de dicho valor.

En este caso no, como los postores no saben cuál es el valor referencial se ven obligados a realizar sus propios costeos al detalle, determinando así el valor real del servicio que van a prestar, y el valor de su propuesta económica que les permita ser competitivos.

Respecto al frente interno, ¿Qué se ha logrado en lo que respecta a la mejora del personal que labora en OSITRAN?

Cuando se inició esta gestión se hizo una encuesta de satisfacción a nuestros colaboradores, encontrándose que la principal insatisfacción era la mala situación de la infraestructura donde desarrollaban su labor diaria. No había comodidad, ergonomía, buena iluminación, cuidado de su salud ocupacional, etc. Realmente la infraestructura había colapsado en términos de hacinamiento y seguridad. Un informe de Defensa Civil del año 2011 advertía del alarmante estado de la infraestructura de la sede única ubicada en la avenida República de Panamá. No se cumplían los metros cuadrados requeridos por norma para cada trabajador, asimismo no se cumplía prácticamente ninguna norma de Defensa Civil, ni de seguridad ocupacional. En esas condiciones tomamos la decisión de agilizar el proceso para la compra de un nuevo local institucional, lo cual está en camino, ya tenemos un perfil actualizado aprobado y el estudio de factibilidad; que ya está para aprobación, habiéndose levantado las observaciones de la OPI-PCM. Mientras tanto, solucionamos los problemas señalados alquilando y acondicionando otro local, y reacondicionando el existente, con ello se ha dado el metraje necesario conforme a la norma para la comodidad del personal, con módulos mucho más amplios. Asimismo se tiene ambientes más iluminados, se han adquirido muebles ergonómicos, etc. Así, en la última encuesta de satisfacción realizada a los colaboradores, se observa que dicho problema ha sido ampliamente superado.

LOS AVANCES DEL TÚNEL CHACAHUARO II

Variante tiene un avance de 104 metros y estaría lista en setiembre

A la altura del kilómetro 80 de la Carretera Central se construye el túnel Chacahuaro II el cual permitirá reducir la incidencia de paralización del tránsito en esta zona por los constantes desbordes del río Rímac. Se trata de un túnel de aproximadamente 360 metros cuya construcción se inició en marzo de este año y que a junio ha logrado un avance de 70 metros en su perforación.

La construcción de esta variante se ha desarrollado por el método tradicional de excavación y se ha avanzado de acuerdo a los plazos establecidos, en ese sentido se han realizado trabajos de perforado en roca, estructura y trabajos de revestimiento en concreto lanzado en esta obra. Según ha previsto el concesionario de la IIRSA Sur - Tramo II, Desarrollo Vial de los Andes SAC, la obra estaría culminada en setiembre.

Para esta zona se ha considerado la construcción de un túnel más: el Chacahuaro I, que se ubica a apenas 500 metros del Chacahuaro II y cuya construcción dependerá de la entrega de los terrenos correspondientes.

Ambos túneles responden a la necesidad de evitar los denominados 'huaycos', sobre todo porque es en esta zona donde estadísticamente se han registrado interrupciones de las vías por efectos del incremento del caudal del Río Rímac, tal como ha sucedido en 1998, 2002 y 2016.

La construcción de los túneles corresponden a las Obras de No Puesta a Punto (ONPA) que incluyen la construcción de túneles, óvalos, puentes, ensanche de la vía y que se espera que hacia fin de año tengan un avance de 50.48%.

Respecto a los trabajos de mejora y rehabilitación del pavimento de la Carretera Central, conocido técnicamente como Obras de Puesta a Punto (OPA) se ha registrado un avance a junio de aproximadamente 50%.

OSITRAN supervisa los trabajos de construcción de la Carretera Central de la mano del Consorcio IIRSA Centro Tramo 2, mientras que las actividades de mantenimiento y operación la fiscaliza el regulador en forma directa.



TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI INAUGURÓ MUELLE F

Infraestructura permitirá embarcar los concentrados minerales de las operaciones mineras de Cerro Verde, Antapaccay y Las Bambas

La concesionaria TISUR inauguró el pasado 20 de junio su Sistema de Recepción, Almacenamiento y Embarque de Minerales y Amarradero F en el Terminal Portuario de Matarani (Arequipa). Se trata de una infraestructura que permitirá el embarque de concentrados mineros provenientes de las operaciones: Cerro Verde, Antapaccay y Las Bambas.

El proyecto se ha ubicado fuera de la rada del puerto, en la zona denominada Bahía Islay en donde se ha construido además un muelle de 260 metros.

Este sistema de transporte de concentrados es de forma encapsulada y mejora el control del impacto ambiental. El sistema incluye tres almacenes, fajas transportadoras desde las recepciones en las vías férreas, un sub sistema centralizado de captación de polvos, puentes grúas, un shiploader (cargador de barcos) que permitirá el embarque de 2,000 toneladas métricas de concentrado por hora.

El almacén construido para Cerro Verde cuenta con una capacidad de 150 mil toneladas métricas (TM), el de Las Bambas, de 100 mil TM; y el de Antapaccay, de 50 mil TM. Estos depósitos comparten un sistema de embarque, que es una faja hermética de 372 metros que distribuye el mineral hasta las embarcaciones. Este transporte recorre el muelle de 260 metros de largo y 15 metros de calado (profundidad).

La inversión comprometida para este proyecto y que es supervisada por OSITRAN es de US\$232 millones. Las obras son supervisadas por el Consorcio Haskoning Supervisión.

La culminación del Sistema de Recepción, Almacenamiento y Embarque de Minerales y Amarradero F permitirá atender 517 naves en el 2016, 22% más que el 2015, tal como informó el concesionario a OSITRAN.



OSITRAN CAPACITA A PERSONAL DE LAS ITUP QUE ESTÁ EN CONTACTO CON EL USUARIO

Trabajo es constante y se realiza desde agosto del 2015

Con el objetivo de mejorar la atención que reciben los usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (ITUP), desde agosto del 2015 la Gerencia de Atención al Usuario (GAU) ha llevado adelante una serie de talleres para capacitar al personal de aeropuertos y la Línea 1 del Metro de Lima, servicios que tienen una alta afluencia de público.

Entre agosto de 2015 y junio de este año se han desarrollado diez talleres y se ha capacitado a alrededor de 249 personas en aspectos como el rol de OSITRAN, los principales derechos y deberes que tienen los usuarios de las ITUP (aeropuerto, puertos, carreteras y vías férreas); además del procedimiento de reclamos y denuncias. Así también se entregó material informativo institucional e información elaborada exclusivamente para dichas capacitaciones.

En el 2015 se desarrollaron seis talleres y cuatro en lo que va del 2016. Inmediatamente después de la realización de los talleres la GAU realiza una encuesta con el objetivo de medir el impacto y la satisfacción



respecto a la información impartida. Tras la reciente consolidación de las encuestas se tuvo que el 62% de las personas consultadas calificaron los temas como excelentes, siendo el que despertó mayor interés el procedimiento de reclamos. Alrededor del 43% de los encuestados solicitaron ampliar este tema en sucesivas charlas y 56,32% indicó que las conferencias debe dictarse con una periodicidad de tres veces por año.

Este año se han desarrollado charlas en los aeropuertos de Ayacucho, Cusco, e Iquitos; sobre “Derechos y deberes de los usuarios de la Infraestructura aeroportuaria”; asimismo en febrero se impartieron charlas en la Línea 1 del Metro de Lima sobre “El Libro de Reclamaciones como mecanismo para la presentación de reclamos en el Metro de Lima”.

Las capacitaciones son interactivas y permiten que el personal de las empresas prestadoras tengan una aproximación de primera mano respecto a los temas que más les preocupan a los usuarios, mejorando así los servicios y la satisfacción en el uso de las ITUP. En ese sentido, al finalizar cada charla se otorgan certificados de asistencia.

Para lo que resta del año, la GAU está evaluando la realización de cinco talleres adicionales en aeropuertos de mayor afluencia como son: Juliaca, Trujillo, Tacna, Pucallpa y Chiclayo. Asimismo se realizaría una charla adicional en la Línea 1 del Metro de Lima.

El desarrollo de las capacitaciones permite difundir de manera clara al personal de las entidades prestadoras sobre los derechos y deberes de los usuarios finales de la infraestructura concesionada, pero además permite aproximar a la labor que tiene OSITRAN en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transportes del país.



¡USUARIOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES DE USO PÚBLICO TENDRÁN SU PORTAL!

Permitirá conocer detalles de los derechos y deberes de los usuarios de los servicios de infraestructuras tales como carreteras, aeropuertos, puertos y ferrovías.

Si no está seguro de cuáles son los derechos y deberes que adquiere como usuario en una carretera, aeropuerto, puerto, o cuando usa la Línea 1 del Metro de Lima y las Ferrovías del país, una forma sencilla de resolver sus dudas será visitando el Portal del Usuario de OSITRAN el cual será implementado muy pronto.

El portal del usuario está siendo diseñado con el objetivo de acercar la información a los usuarios sobre sus deberes y derechos en el empleo de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (ITUP). Se trata de una herramienta de consulta que permitirá a los usuarios explorar los pormenores de sus derechos generales y particulares dependiendo del uso de las ITUP.

El proyecto permitirá al usuario informarse de situaciones que se presentan frecuentemente durante el uso de las ITUP como son los reclamos, en ese sentido ofrece información sobre los procedimientos que se deben seguir para presentar un reclamo de una manera gráfica y de fácil comprensión.

En el portal se encontrarán aspectos adicionales como el procedimiento para presentar denuncias, explicando en qué consiste, los requisitos necesarios para interponerlas y también el procedimiento a seguir. El portal también da la posibilidad de presentar alguna denuncia en línea, incluso sin dejar datos personales.

El desarrollo de este importante instrumento también permite comprender el rol y funcionamiento de los Consejos de Usuarios, tanto regionales como sectoriales. En ese sentido, se cuenta con apartados en los que se explica su rol y funciones.



ENCUENTRO NACIONAL DE LOS CONSEJOS DE USUARIOS



OSITRAN reunió en la ciudad de Tarapoto a los representantes de los usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (ITUP) durante el IV Encuentro Nacional de Consejos de Usuarios. El evento tuvo el objetivo de informar a los usuarios sobre el desarrollo de las obras en curso, así como de los deberes y derechos de los usuarios, procedimientos de reclamos y denuncias.

Los representantes de los usuarios también tuvieron la oportunidad de visitar las obras de construcción de Puerto de Yurimaguas (Loreto).



FERIA DE USUARIOS EN ATE

OSITRAN participó en la “Feria de Módulos Informando al Usuario” organizada por la Municipalidad de Ate en Huaycán en mayo pasado. La Gerencia de Atención al Usuario informó a los vecinos de la zona, de manera directa y a través de material impreso, sobre los deberes y derechos al utilizar las infraestructuras de transporte público que supervisamos.



CONFERENCIA MTC - OSITRAN - VIVIENDA

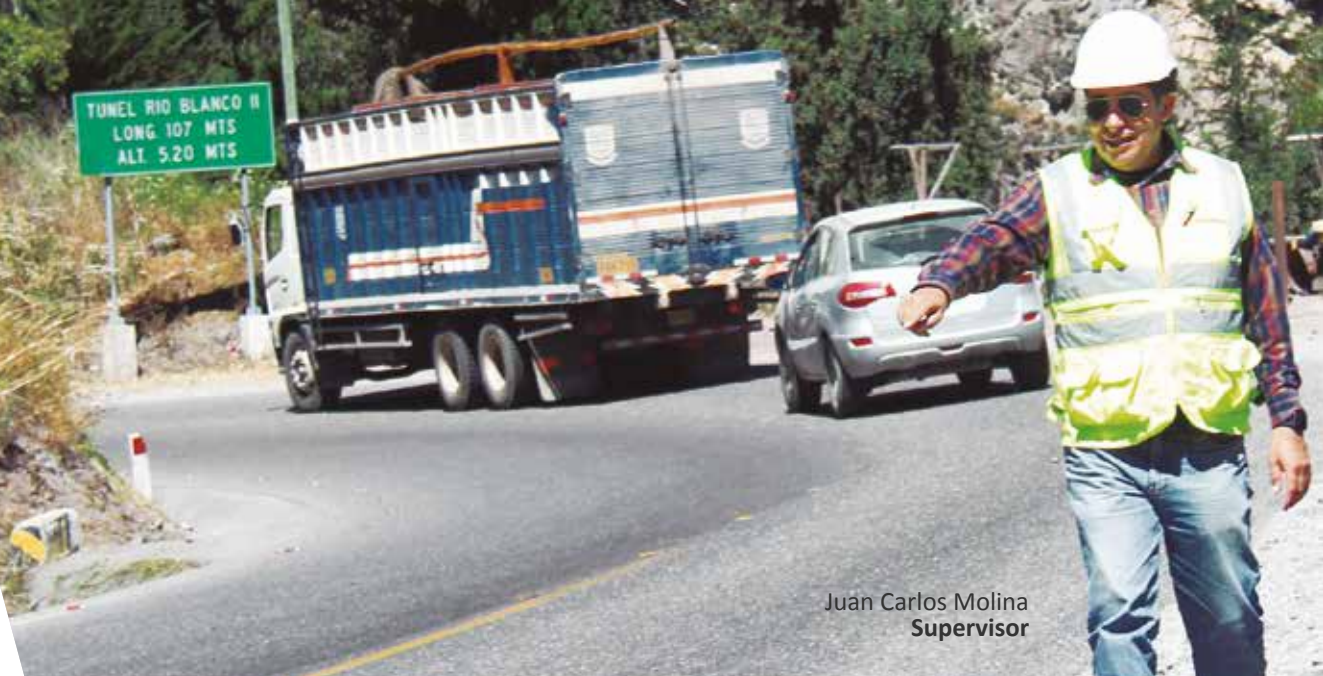
La presidente de OSITRAN, Patricia Benavente, realizó una conferencia de prensa en conjunto con José Gallardo, ministro de Transportes y Comunicaciones; y Adolfo Dumler, titular de Vivienda y Construcción, con el objetivo de aclarar temas referentes a la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao. En la conferencia se especificaron cuestiones técnicas de seguridad, plazos, avances, entre otros aspectos.



TALLER PARA EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTOR

OSITRAN realizó un taller con usuarios de carga rodante (vehículos) de los terminales portuarios con el objetivo de informar acerca de la labor que realiza el organismo regulador en los terminales portuarios y los mecanismos que tienen los usuarios para canalizar sus reclamos y denuncias sobre los servicios que prestan. El auditorio estuvo conformado principalmente por representantes de empresas del sector automotor. En ese sentido, el gerente general de la Asociación Automotriz del Perú, Enrique Pardo, agradeció a nombre de los asistentes la información que brindó OSITRAN en el referido taller.





Juan Carlos Molina
Supervisor

SU OFICINA ES LA CARRETERA

Los Supervisores *"In Situ"* representan a OSITRAN en las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, uno de ellos es Juan Carlos Molina que se encarga de supervisar la IIRSA Centro - Tramo 2

Juan Carlos es su nombre, trabaja hace ocho años en OSITRAN y tres de ellos los ha dedicado a supervisar la IIRSA Centro. Su función es recorrerla palmo a palmo, verificar que todo marche de acuerdo a los compromisos del concesionario, que las obras se construyan siguiendo el programa establecido. Su cargo oficial es coordinador *"In Situ"* de la concesión, es los ojos y oídos de OSITRAN en lo que también se conoce como la Carretera Central, una de las vías más transitadas del país.

Por la IIRSA CENTRO - Tramo 2: Puente Ricardo Palma - La Oroya-Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco transitaron durante el 2015 cerca de cinco millones de vehículos, de los cuales un poco más del 50% son vehículos pesados y sólo en el primer trimestre del 2016 hubo un incremento de 6,1% del total del tráfico registrado respecto al mismo período del año pasado.

Los *"In Situ"* son piezas claves en el trabajo de supervisión de OSITRAN, registran permanentemente los pormenores que acontecen en las concesiones supervisadas por el regulador. Por ejemplo, Juan Carlos recuerda que durante el último desborde del río Rímac que interrumpió la transitabilidad de la vía (ocurrido el 25 de febrero de este año) a él, como *"In Situ"* le tocó reportar la emergencia y estar al tanto de los avances para la rehabilitación de la carretera.

Apenas se dio la alerta de que había una emergencia a la altura del kilómetro 82 + 700 (en Tambo de Viso, San Mateo) de la Carretera Central, Juan Carlos tuvo que apersonarse inmediatamente a la zona recorriendo alrededor de 220 kilómetros desde Huancayo. La misión era constatar que el concesionario estuviera realizando todos los esfuerzos posibles para reanudar la circulación. En ese sentido, fijó su

zona de operaciones en Matucana para supervisar constantemente los progresos en la atención de esta emergencia.

"Fue un momento muy crítico, se tenía que aplicar el plan de contingencia para estos aspectos, asimismo era necesario supervisar que se implementara la senda y señalética necesaria para el tránsito peatonal, debido a que el tráfico vehicular estaba completamente detenido", señaló.

Juan Carlos Molina es el cuarto de cinco hermanos, es ingeniero civil de profesión al igual que su padre, "nadie más siguió su profesión", indica con mucho orgullo, más aún porque ambos se especializaron en vías. Ha supervisado varios tramos de la IIRSA Sur y esta experiencia ha hecho que sea considerado para ser el encargado de la supervisión de la Carretera Central, una de las principales vías del país.

En la Carretera Central hay dos aspectos a supervisar: las obras de mejoramiento y construcción y la operación de la vía. Las obras de construcción las supervisa el Consorcio IIRSA Centro Tramo 2, que cuenta con un personal experimentado que supervisa las obras en varios tramos de la carretera dando cuenta de los avances a OSITRAN, mientras que el aspecto operativo es supervisado directamente por personal de nuestra organización.

OSITRAN cuenta con alrededor de 68 supervisores *"In Situ"* que conocen al detalle las infraestructuras que supervisan, tal cual lo hace Juan Carlos recorriendo la Carretera Central que, como nos indica, es prácticamente su oficina.