



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de Desempeño 2025: Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborados sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2026

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
II.1. Composición de la empresa	8
II.2. Principales características del contrato de concesión	8
II.3. Área de influencia	10
II.4. Principales activos de la Concesión	11
III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	12
IV. DEMANDA DEL SERVICIO PRESTADO	13
IV.1. Tráfico de Pasajeros	14
IV.2. Tráfico por estaciones.....	16
IV.3. Tráfico según rango horario.....	18
V. TARIFAS	20
VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO	22
VI.1. Inversiones.....	22
VI.2. Cofinanciamiento: Pago por Kilómetro Tren - PKT	24
VI.3. Pagos al Estado	26
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO	27
VII.1. Niveles de servicio	27
VII.2. Productividad	32
VII.3. Incidentes.....	34
VII.4. Reclamos	38
VII.5. Penalidades, infracciones y sanciones.....	39
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	42
VIII.1. Recaudación por el servicio.....	42
VIII.2. Estado de Resultados Integrales.....	44
VIII.3. Estado de Situación Financiera	47
VIII.4. Ratios financieros	51
IX. CONCLUSIONES	53
ANEXO N° 1: PRINCIPALES ASPECTOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	56
ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL DE LA CONCESIÓN	60



CUADROS

Cuadro N° 1 : Modificaciones contractuales	10
Cuadro N° 2 Frecuencia de salidas en el Tramos 1 y 2	13
Cuadro N° 3 Variación del tráfico de pasajeros por estación, 2023 - 2025.....	18
Cuadro N° 4 Tarifa Social por el servicio de transporte público de la Línea 1, 2025.....	21
Cuadro N° 5 Evolución del Pago por Kilómetro Tren Recorrido PKT.....	26
Cuadro N° 6 Número de incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas, 2024 - 2025.....	36
Cuadro N° 7 Ratio Número de Reclamos por pasajero, 2013 - 2025	39
Cuadro N° 8 Sanciones impuestas durante el 2025	40
Cuadro N° 9 Ingresos por servicios 2024 - 2025	45
Cuadro N° 10 Costos por servicios 2024 - 2025.....	46
Cuadro N° 11 Gastos de administración 2024 - 2025	46
Cuadro N° 12 Resultados integrales 2024 - 2025	47
Cuadro N° 13 Estado de Situación Financiera 2024 - 2025.....	48
Cuadro N° 14 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2024 - 2025.....	49
Cuadro N° 15 Ratios de Liquidez, 2024 - 2025.....	51
Cuadro N° 16 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2024 - 2025	52
Cuadro N° 17 Ratios de Rentabilidad, 2024 - 2025.....	53

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Tráfico mensual de pasajeros, 2020 - 2025.....	14
Gráfico N° 2 Evolución del tráfico de pasajeros, 2012 - 2025	15
Gráfico N° 3 Tráfico mensual de pasajeros por tramos, 2025.....	16
Gráfico N° 4 Tráfico anual de pasajeros por estación de abordaje, 2025	17
Gráfico N° 5 Tráfico de pasajeros según rango horario, 2025	19
Gráfico N° 6 Tráfico de pasajeros por rango horario, según día de la semana 2025	20
Gráfico N° 7 Inversiones reconocidas, 2011 - 2025	23
Gráfico N° 8 Evolución de los kilómetros recorridos y garantizados, 2012 - 2025.....	25
Gráfico N° 9 Pago de Aporte por regulación, 2012 – 2025	27
Gráfico N° 10 Disponibilidad del servicio, 2025	29
Gráfico N° 11 Regularidad del servicio, 2025	30
Gráfico N° 12 Elementos sucios en la Línea 1, 2025	31
Gráfico N° 13 Fraude detectado, 2025.....	32
Gráfico N° 14 Factor de Renovación del Pasajeros - FRP 2024 - 2025	33
Gráfico N° 15 Índice de Pasajero por Kilómetro – IPK 2024 - 2025.....	33
Gráfico N° 16 Incidentes de seguridad operativa en la Línea 1 del Metro, 2024 - 2025.....	34
Gráfico N° 17 Número de incidentes de seguridad operativa, según tipo 2024 - 2025	35
Gráfico N° 18 Indicador mensual de incidentes de seguridad operativa,.....	35
Gráfico N° 19 Incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas, 2024 - 2025.....	37
Gráfico N° 20 Número de averías del material rodante, 2024 - 2025	37
Gráfico N° 21 Evolución de los Reclamos presentados ante el Concesionario, 2012 - 2025	38
Gráfico N° 22 Recaudación por el servicio de transporte, 2012 - 2025	42
Gráfico N° 23 Recaudación por concepto de recargas, según medio 2024 - 2025.....	43
Gráfico N° 24 Promedio mensual de recarga, 2025	43
Gráfico N° 25 Número de viajes promedio mensual por recarga 2025.....	44



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño de la Sociedad Concesionaria Tren Urbano de Lima S.A. (en adelante, el Concesionario o Tren Urbano de Lima), consorcio concesionario del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa el Salvador - Av. Grau - San Juan de Lurigancho (en adelante, Línea 1 del Metro de Lima) a diciembre de 2025.

La Línea 1 del Metro de Lima fue concesionada el 11 de abril de 2011 a GyM Ferrovías (actualmente, Tren Urbano de Lima) tras haber ofrecido un Precio por Kilómetro Tren garantizado (PKT) de S/ 73,97 por el tramo 1 y de S/ 71,97 por el tramo 1 y 2 en conjunto, y un Precio por Kilómetro Tren Adicional (PKTA) de S/ 27,97. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, la empresa tiene el derecho a la explotación de la Concesión y se encuentra obligada a la prestación del servicio de transporte a los usuarios de acuerdo a los Niveles de Servicio establecidos. El siguiente cuadro muestra las principales características de la Concesión:

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Sociedad Concesionaria Tren Urbano de Lima S.A.
Accionistas de la Concesión	Unna Infraestructura S.A.C. (75 %) Ferrovías Participaciones S.A. (25 %)
Tipo de Concesión	Cofinanciada (Asociación Pública Privada - APP)
Factor de competencia	Precio por Kilómetro Tren Garantizado (PKT) Precio por Kilómetro Tren Adicional (PKTA)
Inversión comprometida referencial	USD 202,55 millones (inc. IGV)
Inversión adicional (adenda 4)	USD 469,16 millones (inc. IGV) ^{1/} .
Inversión ejecutada al 2025	USD 202,55 millones (inc. IGV) ^{2/} . USD 469,16 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de abril de 2011
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	5

^{1/}. En el marco de la Adenda N° 4 se acordó ejecutar inversiones para ampliar la capacidad de transporte de la Concesión.

^{2/}. Dicho monto de inversión se culminó de ejecutar en setiembre de 2013.

A diciembre de 2025, se encontraban en operación los tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro de Lima, con un total de 26 estaciones ubicadas en 11 distritos de la ciudad de Lima, cuya extensión total alcanza los 34 kilómetros. El primer tramo comprende desde la estación de Villa El Salvador hasta la estación Miguel Grau y el segundo tramo desde esta última estación hasta la estación de Bayóvar en San Juan de Lurigancho.

Asimismo, al cierre de 2025, se había ejecutado el 100 % de los compromisos de inversión asumidos en la Adenda N° 4 (USD 469,16 millones)¹, habiéndose alcanzado el objetivo de ampliar la capacidad de transporte de la concesión. De esta manera, a la fecha se tiene a disposición 44 trenes con seis coches cada uno, lo que ha permitido reducir el intervalo de paso de trenes de 06 minutos a 03 minutos en hora punta. Cabe destacar el estricto cumplimiento de Tren Urbano de Lima S.A. de los plazos acordados en la Adenda 4. Por su parte, el 10 de junio de 2024, se suscribió la Adenda 5.

El tráfico de pasajeros ascendió a 201,5 millones durante 2025, que representa un crecimiento (+5,5 %) respecto del tráfico registrado en 2024, es decir, se transportó aproximadamente 10 millones de pasajeros adicionales en comparación con el año anterior. Cabe señalar que el tráfico del 2025 supera al nivel de prepandemia (170,3 millones en 2019). Ahora bien, la tarifa por el servicio de transporte en la Línea 1 del Metro de Lima corresponde a una tarifa social fijada por el Concedente y durante 2025 se ha mantenido en el mismo nivel de S/ 1,50 (adulto) y S/ 0,75 (medio y universitario), no habiendo

¹ Durante el año 2025, no se ejecutaron obras.



sido objeto de ninguna modificación por parte del Concedente desde el inicio de las operaciones en 2012.

En línea con la evolución de la demanda, en 2025 el monto recaudado por recargas de pasajes ascendió a S/ 294,6 millones, monto superior en 5,4 % al monto recaudado en 2024 (S/ 279,4 millones). Dichos recursos fueron transferidos al Fideicomiso de Administración a favor del Concedente, cuenta que se utilizó para remunerar el recorrido efectuado por Tren Urbano de Lima en 2025, el cual incluyó 5502 miles de kilómetros recorridos, entre kilómetros garantizados y kilómetros adicionales autorizados por el Concedente. El pago por Kilómetro tren recorrido garantizado PKT2 ascendió a S/ 101,15 y el PKT3 se ubicó en S/ 66,07, mientras que el valor del PKT adicional fue de S/ 39,31 para los kilómetros adicionales (PKTA). Cabe indicar que con el PKT3 se remunera el recorrido adicional generado por la ampliación de la capacidad de transporte (Adenda 4).

En materia de ejecución de inversiones, debe tenerse en cuenta que, en enero de 2020, el concesionario cumplió con entregar su último hito de inversión según lo pactado en la Adenda N° 4, de modo que alcanzó en dicho mes sus obligaciones de inversión. Posteriormente, no se ha generado mayores compromisos de inversión, por lo que durante el 2025 no se ha registrado inversiones en esta concesión.

Durante 2025, Tren Urbano de Lima S.A. efectuó pagos a favor del Ositrán por el concepto de Aporte por Regulación ascendentes a S/ 4,9 millones, superior en 0,1 % del monto pagado por dicho concepto en 2024. De manera mensual, los pagos más elevados se dan al segundo mes de cada trimestre, lo que se explica a que el concesionario recibe trimestralmente del MTC los pagos por los kilómetros recorridos (garantizados y adicionales).

Con relación al desempeño operativo de Tren Urbano de Lima, se analizó la evolución de los indicadores relacionados con los niveles de servicio, incidentes y reclamos, durante el 2025. En relación con los niveles de servicio, el Concesionario cumplió con los estándares de todos los niveles de prestación del servicio establecidos en el Contrato de Concesión respecto a disponibilidad, regularidad, limpieza y fraude detectado. Por otro lado, el Factor de Renovación de Pasajeros (FRP), indicador que mide la demanda en relación con la capacidad instalada de la infraestructura, mostró una tendencia creciente durante 2025. En mayo alcanzó su nivel más alto del año, con un 104,0 %, en concordancia con el mayor aforo de pasajeros registrado. Este resultado evidencia que se está sobrepasando la capacidad plena de los vagones, lo que pone de manifiesto la necesidad de incrementar la capacidad operativa en el marco de la Concesión.

Respecto a los incidentes relacionados con la seguridad operativa, se han registrado 682 eventos de este tipo, lo que representó un incremento del 8,3 % en relación con lo registrado en 2024. Los incidentes referidos a *impacto físico* y *atasco de la puerta de coche* son los que han mostrado un incremento significativo en 2025, con 200 % (+22 incidentes) y 21,8 % (+37 incidentes), respectivamente. En tanto, dentro de los incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas, los mismos se concentran en disturbios generados por agresiones entre pasajeros o hacia el personal de la Línea 1 del Metro de Lima (27 %), tocamientos indebidos, actos de acoso y otros actos contra el pudor (21 %), usuarios en estado de ebriedad (18 %). Este penúltimo tipo de incidente se ha incrementado en 6,8 % respecto a 2024, en un contexto de mayor afluencia de pasajeros.

En tanto, los usuarios del sistema masivo de transporte de las Línea 1 del Metro de Lima presentaron 5714 reclamos, representando una disminución del 11 % respecto a lo registrado el año anterior. El principal canal a través del cual se concentró la presentación de reclamos es el Libro de Reclamaciones (50,7 %) seguido del Centro de Atención Telefónica (29,0 % del total). De otro lado, durante el 2025 Tren Urbano de Lima fue sancionada por incumplimientos contractuales o normativos que ameritaron la imposición de sanciones administrativas por un monto de S/ 1,4 millones, cabe indicar que no se registraron penalidades.

Con relación al desempeño financiero, en 2025 los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos de operación se incrementaron en 0,1 %, al pasar de S/ 419,0 millones en 2024 a S/ 419,4 millones en 2025. Asimismo, los costos de servicios de operación aumentaron levemente en



0,4 %, alcanzando los S/ 287,8 millones. En ese contexto, la utilidad bruta disminuyó en 0,5 %, debido a que los costos crecieron en mayor proporción que los ingresos operativos.

No obstante, la utilidad de operación aumentó en 4,1 %, favorecida principalmente por la reducción de los gastos administrativos, que pasaron de S/ 16,2 millones en 2024 a S/ 11,8 millones en 2025. Finalmente, la utilidad neta mostró un incremento de 5,0 %, al pasar de S/ 77,1 millones a S/ 81,0 millones, explicado principalmente por la mejora en la utilidad operativa y por el resultado positivo en diferencia en cambio neta, pese a la disminución de los ingresos financieros y al incremento de los gastos financieros e impuesto a la renta.

Durante 2025, la empresa mejoró su posición de liquidez en comparación con 2024, incrementando todos sus indicadores clave: la liquidez general pasó de 2,63 a 3,08; la prueba ácida de 1,06 a 1,32; y la liquidez absoluta de 1,00 a 1,24. Asimismo, redujo su dependencia del financiamiento externo, reflejado en la disminución del ratio deuda/patrimonio de 3,00 a 2,57 y del endeudamiento del activo de 0,75 a 0,72, mientras que la calidad de la deuda también mejoró al pasar de 0,14 a 0,13. En cuanto a rentabilidad, el margen bruto disminuyó ligeramente de 31,6 % a 31,4 %, debido a que los costos operativos crecieron en mayor proporción que los ingresos; sin embargo, el margen operativo aumentó de 27,5 % a 28,6 % y el margen neto pasó de 18,4 % a 19,3 %, reflejando una mejora en la eficiencia operativa y en el resultado final. Por su parte, el ROA se incrementó levemente de 7,2 % a 7,4 %, mientras que el ROE disminuyó de 28,8 % a 26,5 %, lo que indica que, aunque la empresa generó una mayor utilidad neta, la rentabilidad para los accionistas se redujo por el fortalecimiento del patrimonio.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición de la empresa

1. Tren Urbano de Lima S.A. (antes, GyM Ferrovías S.A.) se constituyó el 19 de abril de 2011 y a diciembre de 2025, la composición societaria de dicho consorcio es la siguiente:
 - Unna Infraestructura S.A.C.²: 75 %
 - Ferrovías Participaciones S.A.: 25 %
2. Unna Infraestructura S.A.C., es una empresa integrada de gestión de infraestructura con alcance regional. Cuenta con una sólida trayectoria y se distingue por su capacidad para operar, mantener y optimizar infraestructuras clave que promueven el progreso.
3. Por su parte, Ferrovías Participaciones S.A. es una empresa constituida y existente bajo las leyes de Argentina, la cual tiene la concesión de los servicios del Ferrocarril Belgrano Norte, que le fuera adjudicada mediante contrato suscrito con la Secretaría de Transportes del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Argentina³.

I.2. Principales características del contrato de concesión

4. El 11 de abril de 2011, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente), suscribió con GyM Ferrovías (actualmente Tren Urbano de Lima S.A.), el Contrato de Concesión del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho.
5. Mediante el Contrato de Concesión se transfirió a GyM Ferrovías (actualmente Tren Urbano de Lima S.A.) la concesión para el diseño, financiamiento y construcción del taller de mantenimiento mayor para los trenes nuevos y existentes (incluye las vías de acceso al mismo) en el segundo nivel del Patio Taller ubicado en Villa El Salvador, así como la provisión del material rodante adquirido y la explotación del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho. Dicho proyecto fue concesionado al sector privado bajo la modalidad de Asociación Pública Privada cofinanciada.
6. La Línea 1 del Metro de Lima está conformada por 2 tramos; el primer tramo va desde la estación Villa El Salvador (Villa El Salvador) hasta la estación Grau (Cercado de Lima), mientras que, el segundo tramo se extiende desde esta última estación hasta la estación Bayóvar (San Juan de Lurigancho). Adicionalmente, forman parte de los bienes de la Concesión un total de 26 estaciones, 1 patio taller y una flota de 44 trenes de 6 vagones cada uno.
7. El plazo de vigencia de la concesión de la Línea 1 del Metro de Lima es de treinta (30) años contados desde la fecha de inicio de la explotación (9 de enero de 2012), es decir, hasta enero de 2042. Conforme se dispone en el Contrato de Concesión, dicho plazo puede extenderse por un periodo adicional máximo de hasta 30 años. Para ello, a partir del cuarto año, y cada cinco años, el Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo de la concesión por periodos de cinco (5) años adicionales, correspondiendo al Concedente, previa opinión técnica del Ositrán, la decisión de aceptar o no dicha solicitud, siendo su decisión inimpugnable.
8. Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario de la Línea 1 del Metro de Lima al suscribir el Contrato de Concesión ascendieron a USD 225 millones (incluido IGV), los cuales estuvieron destinados al diseño, estudios previos y la ejecución de las obras civiles y equipamiento del Taller de Mantenimiento Mayor, además de la adquisición de 19 trenes nuevos.

² Mediante Resolución de Presidencia N° 0058-2024-PD-OSITRAN de 5 de setiembre de 2024 se aprobó la transferencia de las acciones de Aenza S.A.A. a favor de Unna Infraestructura SAC. Disponible en: <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/10/resolucion-058-2024-pd-ositrán.pdf>

³ Revisar: <https://www.ferrovias.com.ar/institucional/index.php?sbn=1>



Posteriormente en julio de 2016, mediante la firma de la Adenda N° 4, GyM Ferrovías (actualmente Tren Urbano de Lima S.A.) asumió el compromiso de incrementar su inversión en un monto aproximado de USD 469 millones en obras complementarias (tales como la remodelación de 5 estaciones, un segundo acceso al patio de Mantenimiento, entre otras), y principalmente en la adquisición de material rodante adicional (20 trenes y 39 coches).

9. En virtud del Contrato de Concesión, el Concedente garantiza al Concesionario un número mínimo de kilómetros de recorrido anual durante la explotación de la Concesión⁴, los cuales han sido fijados en función del número de trenes que se encuentren en operación en la Concesión. Si bien el contrato original disponía un recorrido anual garantizado de hasta 2 603 453 kilómetros que correspondía a una flota de 24 trenes, mediante la Adenda N° 4 dicho número se ha incrementado hasta 4 811 780 kilómetros desde que el Concesionario cumplió con ampliar con 44 trenes en octubre de 2019. Asimismo, el Concedente podrá autorizar que el Concesionario realice un recorrido adicional al recorrido garantizado.
10. De este modo, corresponde al Concedente pagar al Concesionario por cada Kilómetro Tren Recorrido, incluidos los pagos por Kilómetros Garantizados (PKT) y los pagos por Kilómetros Adicionales (PKTA). Precisamente, el PKT y el PKTA constituyeron los factores de competencia durante el proceso de licitación de esta concesión. De este modo, el PKT y PKTA que se fijaron en el Contrato de Concesión corresponden a la oferta económica que presentó GyM Ferrovías (actualmente Tren Urbano de Lima S.A.) de un PKT de S/ 73,97 para el PKT correspondiente al tramo 1 y de S/ 71,97 para toda la Línea 1 del Metro de Lima (tramo 1 y tramo 2) y PKTA de S/ 27,97. Con relación a dichos montos, el Contrato de Concesión incluye un mecanismo de reajuste anual por la inflación, que depende de la evolución del Índice de Precios al por Mayor (IPM) de la economía peruana.
11. Adicionalmente, el Contrato establece que, a partir de la puesta en operación comercial, el servicio de transporte de pasajeros será remunerado con una tarifa social, siendo obligación del Concesionario efectuar el cobro de dicha contraprestación. Dicha tarifa social se encuentra exonerada del IGV y asciende a S/ 1,50 por adulto y S/ 0,75 por pasajero escolar, medio o universitario. Conforme al Contrato de Concesión, el importe de la tarifa podrá ser modificado por el Concedente en función de factores tales como el incremento de los costos de operación y mantenimiento, cambios en los precios del sistema de transporte urbano de pasajeros, incremento del costo de vida, entre otros factores que considere relevantes.
12. Con la finalidad de facilitar y garantizar el adecuado cumplimiento de las obligaciones, el Concesionario está obligado a constituir y mantener un fideicomiso irrevocable de administración, el cual está conformado principalmente por los recursos provenientes de la prestación del servicio de transporte de pasajeros. En caso de que los recursos existentes en la cuenta de recaudación del fideicomiso no sean suficientes para completar el pago por los Kilómetros Garantizados y el pago por los Kilómetros Adicionales, el Concedente realizará los aportes necesarios, cuando corresponda, a fin de cumplir con dichos pagos.
13. Finalmente, algunas cláusulas del contrato original han sido objeto de modificaciones contractuales (adendas). Así, en el siguiente cuadro se resumen las fechas y los principales temas que motivaron la firma de cinco adendas entre el Concedente y el Concesionario:

⁴ Los Kilómetros Garantizados anuales se encuentran establecidos en la cláusula 10.4 del Contrato de Concesión, la cual establece un aumento progresivo del recorrido garantizado en función del número de trenes que presten servicio en la Concesión.



Cuadro N° 1 : Modificaciones contractuales

Adenda 1	
Fecha de suscripción:	13 de noviembre del 2013
Principales temas:	Modificar algunas definiciones y procedimientos con la finalidad de viabilizar el cierre financiero.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	23 de julio del 2014
Principales temas:	Modificar cláusulas con el fin de optimizar la operación del Material Rodante adquirido por el Concesionario con el Material Rodante Existente y adicionalmente, permitir la revisión del procedimiento y las condiciones para la prestación del servicio
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	12 de febrero de 2016
Principales temas:	Efectuar la precisión de que el Concedente deberá asumir el pago adicional por supervisión de los servicios prestados en la Línea 1 del Metro de Lima.
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	11 de julio de 2016
Principales temas:	Permitir la ampliación de la capacidad de transporte de la Concesión y ejecutar obras complementarias, ello a consecuencia del incremento de la demanda por los servicios de transporte que superó ampliamente los niveles previstos en el Contrato.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	10 de junio de 2024
Principales temas:	Incorporar en el Índice el término Anexo 3A: Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato, incorporar la definición de "Tasa de Referencia" en el apartado de Definiciones de la Sección I: Antecedentes y Definiciones, modificar el cuarto párrafo de la Cláusula 11.1.6 de la Sección XI: Garantías; e, incorporar el Anexo 3A: Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.3. Área de influencia

14. El sistema de transporte masivo de la Línea 1 del Metro de Lima recorre la ciudad de Lima a lo largo de 34 kilómetros (22,1 kilómetros en el primer tramo y 11,9 kilómetros en el segundo tramo), conectando en total a los siguientes 11 distritos:
- San Juan de Lurigancho
 - El Agustino
 - Cercado de Lima
 - San Luis
 - La Victoria
 - San Borja
 - Surquillo
 - Santiago de Surco
 - San Juan de Miraflores
 - Villa María del Triunfo
 - Villa El Salvador
15. Cabe resaltar que el recorrido de la Línea 1 del Metro de Lima incluye a tres de los distritos más poblados de Lima Metropolitana: Villa María del Triunfo y Villa El Salvador, ubicados al



sur; y San Juan de Lurigancho al Noreste⁵. Así, se estima que este proyecto de transporte masivo beneficia a unos 4,01 millones de habitantes, cifra que representa aproximadamente el 39 % de la población total de la provincia de Lima, por lo que la Línea 1 constituye uno de los ejes más importantes para el desplazamiento de personas con el que cuenta la ciudad capital.

Área de influencia - Línea 1 del Metro de Lima



Fuente: Plan de negocios 2026 - Tren Urbano de Lima S.A.

I.4. Principales activos de la Concesión

Infraestructura

16. A diciembre de 2025, la principal infraestructura que posee la Línea 1 del Metro de Lima es la siguiente⁶:

- **Vía:** Posee un viaducto principalmente elevado a doble vía, con una longitud de aproximadamente 34 kilómetros. El tramo 2 cuenta con dos mega puentes (el primero cruza la vía de evitamiento y tiene una longitud de 270 metros; mientras que el segundo cruza el río Rímac y tiene una longitud de 240 metros).
- **Estaciones:** Se cuenta con 26 estaciones de pasajeros entre los tramos 1 y 2. Las estaciones están desarrolladas en dos niveles. En el primer nivel se ubica la parte operativa que permite acceder a la estación (boletería, torniquetes, servicios higiénicos, accesos para personas con discapacidad, entre otros), así como el área técnica (sala de bombas, cisternas, salas de señales y comunicaciones cabina eléctrica, etc.). En el segundo nivel, a la altura del viaducto, se encuentran los andenes que permiten acceder al tren.

⁵ Conforme a la información disponible denominada “Perú: Principales Indicadores Departamentales 2014-2025” del INEI, durante el año 2025, San Juan de Lurigancho fue el distrito más poblado de Lima Metropolitana con 1 282 635 habitantes; mientras que Villa María del Triunfo y Villa El Salvador se ubicaron en el quinto y séptimo lugar con 462 141 y 442 292 habitantes, respectivamente. La versión digital de este documento se encuentra disponible en el siguiente enlace: <https://bit.ly/4chiV3v>

⁶ Corporación Andina de Fomento (2015) “Metro de Lima. El caso de la Línea 1”. La versión digital de este documento se encuentra disponible en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2Zl4MZm>



- **Subestaciones eléctricas:** El tramo 1 cuenta con una subestación eléctrica 60/20 KV (ubicada en el mercado mayorista) que alimenta en cascada a las 3 subestaciones eléctricas de rectificación. El tramo 2 también cuenta con una subestación eléctrica 60/20 KV ubicada en el patio de maniobras de Bayóvar, que alimenta en cascada a las 4 subestaciones de rectificación, a las cabinas eléctricas de las estaciones y al del patio de maniobras.
- **Catenaria⁷:** El sistema de suspensión de la catenaria utiliza postes metálicos instalados en la parte superior del viaducto.
- **Taller de Mantenimiento Mayor:** En julio de 2013, se terminó la construcción del taller de mantenimiento mayor para el material rodante. El taller se ubica en el segundo piso del taller de material rodante ya existente en Villa El Salvador.

Equipos⁸

17. A 31 de diciembre de 2025, se encontraban en operación un total de 39 trenes de la marca ALSTOM modelo metrópolis serie 9000 (con seis coches cada uno) y 5 trenes de la marca ANSALDO BREDA (con seis coches cada uno). El material rodante de la Concesión cuenta con sistema de aire, sistemas de tracción, sistema frenado, sistema control de tren, sistema de climatización, entre otras características.
18. En las estaciones de pasajeros y patio taller se cuenta con diversos tipos de equipamiento: sistema de aire acondicionado, de agua industrial, contra incendio, de generación de energía, de puertas enrollables, de movilización de personas, etc. Asimismo, el concesionario cuenta con una serie de equipos auxiliares (cámara termográfica, montacargas, máquinas de soldar, hidrolavadora, compresor portátil, etc.).
19. Aisladores de sección, seccionadores de cuerno, conmutadores, descargadores, subestaciones de alta tensión, subestaciones rectificadoras, línea de transmisión, catenaria, sistema de protección, etc.
20. Finalmente, el concesionario cuenta con diversos equipos de señalización y telecomunicaciones, tales como: máquinas de cambio, señalización lateral, de vía, de salas, en cabinas, Circuito cerrado TV, Relojería, UPS, SCP (Torniquete, TVM), radio tetra, telefonía, telecom CORE, Cabinas, difusión sonora y networking, entre otros.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

21. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la obligación principal del Concesionario es la prestación del servicio de transporte ferroviario (que comprende todo lo necesario para el movimiento de pasajeros y las operaciones relacionadas al material rodante) de manera segura, puntual y confiable a los pasajeros usuarios del sistema eléctrico de transporte público de pasajeros de Lima y Callao.
22. En particular, el Concesionario se encuentra obligado a la provisión del servicio de transporte a los usuarios de acuerdo a los Niveles de Servicio que se encuentran especificados en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, los cuales se analizarán en detalle en la sección VII de este Informe referida a Niveles de Servicio.
23. El horario efectivo en el que debe prestarse el servicio de transporte de pasajeros va desde las 5:00 horas de lunes a sábado, hora de salida del primer tren, hasta las 23:00 horas en que se registra la llegada del último tren desde las estaciones de Villa el Salvador y Bayóvar. Los intervalos entre trenes se establecen, dependiendo si se trata de horarios de hora punta u hora

⁷ La catenaria es la línea aérea de alimentación que transmite energía eléctrica a los trenes.

⁸ Tren Urbano de Lima. Presentación del Plan de Negocios del año 2026. Marzo, 2026.



valle, y para días laborables o festivos. Cabe indicar que hasta el 2019, el inicio del servicio de transporte comenzaba a las 6:00 horas, mientras que, en el 2020, el inicio del servicio empezaba a las 05:30 horas, lo cual se amplió para el 2021 para que el mencionado servicio comience desde las 05:00, mismo horario que se ha mantenido durante el 2025.

24. Respecto a los intervalos de paso, los días laborables se brindó el servicio en horas punta (de 6:28 a 08:31 y de 17:17 a 19:56) en intervalos de 3 minutos en ambos casos, y en intervalos de 4, 5, 6 y 10 minutos el resto de las horas. Por su parte, para los sábados, los intervalos de los trenes se han brindado cada 4,5, 5, 6, 7 y 10 minutos y los domingos y feriados, que tienen menos afluencia, el intervalo ha fluctuado entre los 10 y 15 minutos, de manera similar como en el 2024.

Cuadro N° 2		
Frecuencia de salidas en el tramos 1 y 2		
(En minutos)		
Días	Intervalo	Frecuencia
Lunes a Viernes	05:00 - 05:30	10
	05:30 - 06:00	6
	06:00 - 06:28	4
	06:28 - 08:31	3
	08:31 - 08:59	4
	08:59 - 09:59	5
	09:59 - 16:29	6
	16:29 - 17:17	4
	17:17 - 19:56	3
	19:56 - 21:12	4
	21:12 - 22:00	6
	05:00 - 06:00	10
Sábados	06:00 - 07:03	7
	07:03 - 12:03	5
	12:03 - 19:06	4.5
	19:06 - 21:06	5
	21:06 - 22:00	6
Domingos y feriados	05:30 - 09:00	15
	09:00 - 20:00	10
	20:00 - 20:36	12
	20:36 - 22:00	14

Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. DEMANDA DEL SERVICIO PRESTADO

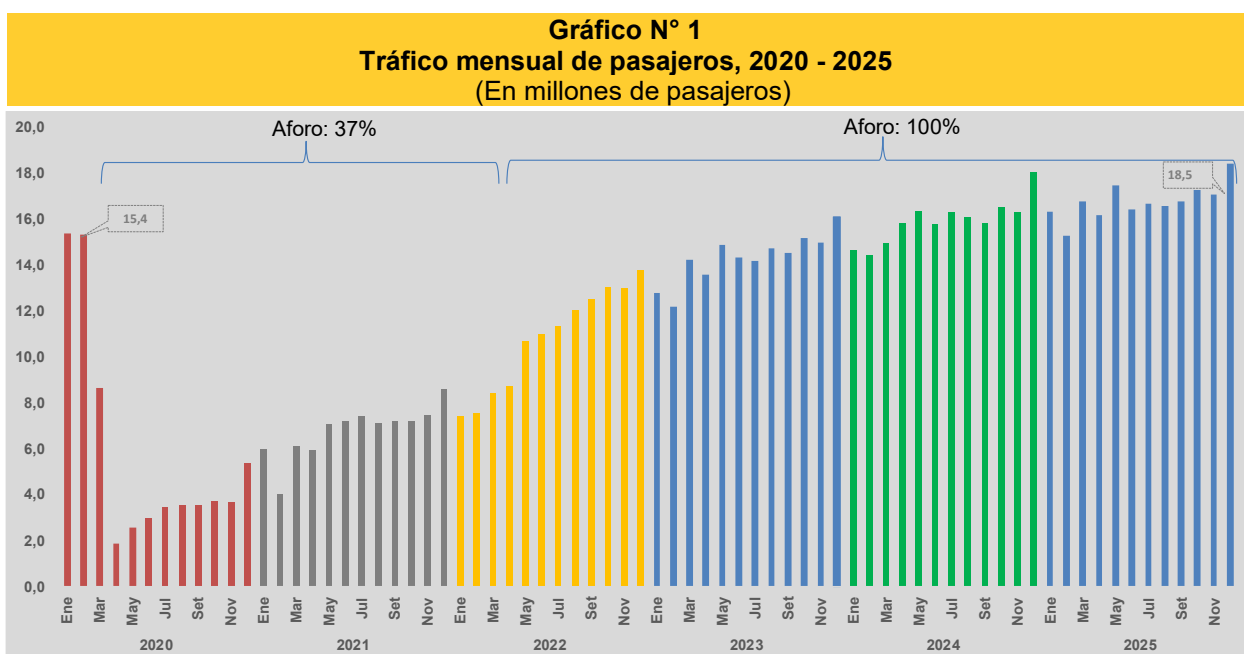
25. En esta sección se presenta información sobre la evolución del tráfico de pasajeros de manera general, así como por estación y por rango de horario, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por Tren Urbano de Lima S.A. al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)⁹.

⁹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositran.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



III.1. Tráfico de Pasajeros¹⁰

26. La información sobre el tráfico de pasajeros se refiere al número de pasajeros que ingresa en cada estación para utilizar el servicio de transporte ferroviario y que pagan su pasaje. Se dispone de información respecto a los puntos de origen de los viajes realizados por cada pasajero, así como información relacionada a los rangos horarios en los que se presentan los distintos flujos de pasajeros.
27. En el gráfico N° 1 se presenta la evolución mensual del tráfico de pasajeros en la Línea 1 del Metro de Lima durante un periodo de cinco años, entre 2020 y 2025. Se observa una marcada disminución en los niveles de tráfico desde marzo 2020 (por la reducción en el aforo en los trenes por efectos de la pandemia del COVID-19), seguida de una recuperación gradual y sostenida. A partir de abril de 2022, con la disponibilidad total del aforo en los trenes por las menores restricciones, se evidencia un crecimiento más dinámico, superando los 10 millones de pasajeros movilizados mensualmente desde mayo de ese año. Esta tendencia positiva continuó a lo largo de 2024 y 2025, alcanzando en diciembre de 2025 un tráfico de 18,5 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 20,2 % en comparación con febrero de 2020 (15,4 millones), superando así los niveles registrados antes de la caída inicial.



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

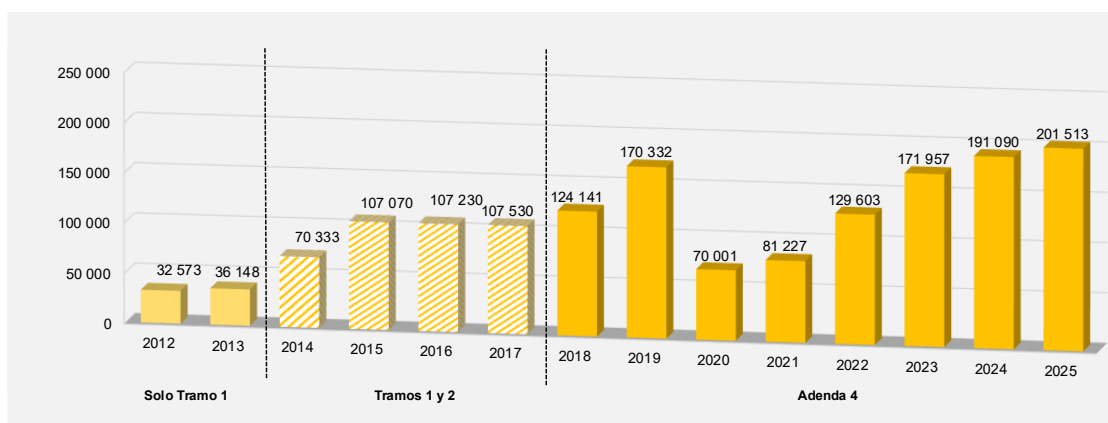
28. Desde una perspectiva más amplia, se registra un importante dinamismo en el flujo de pasajeros entre 2012¹¹ y 2019, al pasar de movilizar a 32,9 millones de pasajeros a 170,3 millones, evidenciándose que la demanda se incrementó más de cinco veces desde el inicio la concesión. Al cierre de 2025, la demanda alcanzó los 201,5 millones de pasajeros movilizados, nivel 5,5 % superior al tráfico registrado en 2024. Así, la cifra registrada en 2025 logró superar los niveles prepandemia en 18,3 % (31,1 millones de pasajeros adicionales respecto al tráfico de 2019).

¹⁰ Solo incluye pasajeros pagantes.

¹¹ Si bien la puesta en operación se inició el 9 de enero de 2012, el concesionario inició el cobro de tarifas por el servicio a partir del 5 de abril de ese mismo año, siendo que el número de pasajeros registrados en dicho año (32,9 millones) incluye a aquellos registrados antes del inicio del cobro de la tarifa.



Gráfico N° 2
Evolución del tráfico de pasajeros, 2012 - 2025
(En miles de pasajeros)



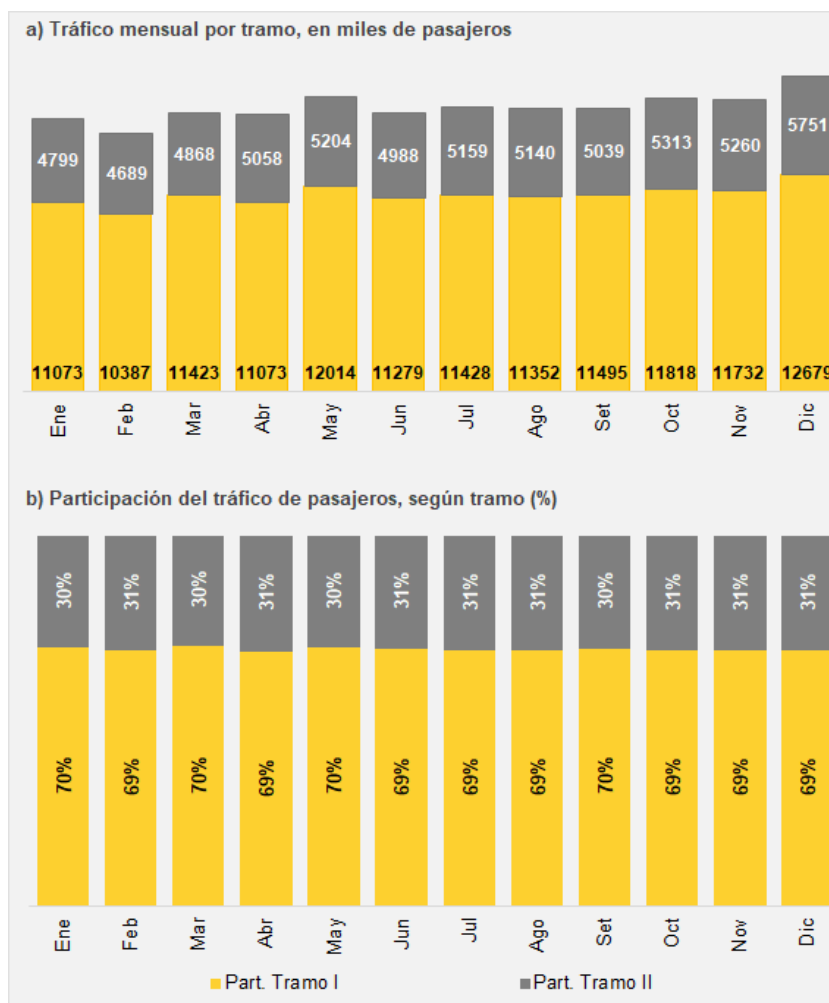
Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. Cabe señalar que, la notable expansión en el número de usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima durante los años previos al inicio de la pandemia, ha estado relacionada a ampliaciones de la infraestructura y equipamiento:
- **Ampliación del número de trenes operando:** Hasta junio de 2013 operaban un total de 5 trenes. Entre julio y diciembre de 2013 se amplió progresivamente la cantidad de trenes alcanzando un total de 24 unidades en operación (5 veces la capacidad de la concesión en dicha fecha).
 - **Entrada en operación del tramo II:** En julio de 2014 se abrió el segundo tramo de la vía, el cual comprende un recorrido en 12 kilómetros adicionales, a lo largo de los cuales operan 10 estaciones nuevas en San Juan de Lurigancho.
 - **Ampliación de la capacidad de transporte – Adenda 4:** Durante 2018 se incorporaron progresivamente 20 trenes nuevos y durante el 2019, 39 vagones adicionales para ser acoplados a los trenes existentes.
30. A partir de julio de 2014, la concesión comenzó a operar con 24 trenes y 26 estaciones, alcanzando así los niveles de operatividad establecidos en el contrato. Sin embargo, el incremento progresivo en la afluencia de pasajeros provocó una congestión en la infraestructura, ya que se superó su capacidad prevista. Ya en 2015, el tráfico de pasajeros alcanzó los 107 millones, lo que representó un 33,2 % más que la demanda proyectada para ese año (80,2 millones). Esta situación motivó la firma de la Adenda N.º 4, cuyo objetivo fue ampliar la capacidad de la infraestructura mediante el incremento de la flota a 44 trenes de seis coches. La ejecución de esta medida concluyó en 2019, dentro del plazo establecido, lo que permitió reducir el intervalo de paso a tres minutos en hora punta y a seis minutos en hora valle.
31. Actualmente, el tramo I, que cuenta con 16 estaciones, continúa concentrando la mayor cantidad de usuarios. En 2025, el tráfico de pasajeros en estas estaciones representó el 68 % del total, manteniéndose en el mismo nivel que en 2023 y 2024 (68 %). En consecuencia, el tramo II registró una participación del 32 % en 2025, igual a la de 2024 y 2023.



Gráfico N° 3
Tráfico mensual de pasajeros por tramos, 2025

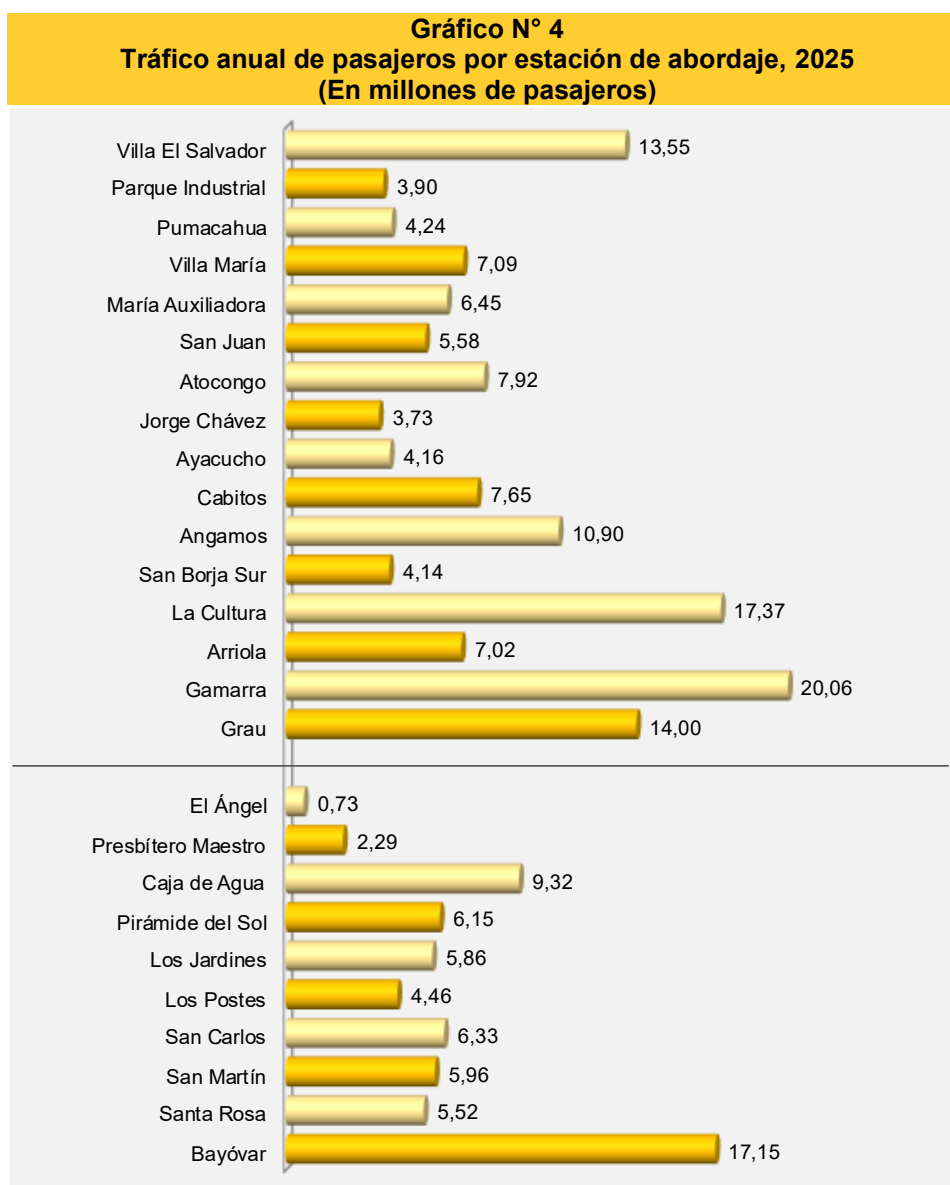


Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Tráfico por estaciones

32. En el año 2025, la estación que recibió la mayor afluencia de pasajeros fue la estación de Gamarra (La Victoria) con 20,1 millones de pasajeros (10,0 %), dejando en segundo lugar a la estación La Cultura (San Borja) con 17,4 millones de pasajeros (8,6 %), seguido por la estación Bayóvar (San Juan de Lurigancho) con casi 17,1 millones (8,5 %) y la estación Miguel Grau (Cercado de Lima) con 14,0 millones (6,9 %). Cabe indicar que tanto la estación Gamarra, La Cultura y Miguel Grau tienen en común que poseen conexiones con avenidas de alto tránsito como la Avenida Javier Prado (estación La Cultura) y la Avenida Grau (estación Miguel Grau) y, además, se encuentran conectadas con la concurrida zona comercial de Gamarra.
33. Por su parte, la estación de Villa El Salvador recibió un total de 13,5 millones de pasajeros en 2025 (6,7 % de participación en el tráfico anual de pasajeros), mientras que la estación Angamos tuvo una afluencia de 10,9 millones de pasajeros (5,4 %). Las dos estaciones que han tenido el menor flujo de pasajeros son El Ángel y Presbítero Maestro (representando, en conjunto, el 1,5 % del total de pasajeros pagantes), lo cual estaría relacionado con la proximidad entre ambas estaciones.



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. En el siguiente cuadro, se aprecia la variación que ha tenido el abordaje de pasajeros por cada estación, mostrando la recuperación en el tráfico en la mayoría de las estaciones en 2025 en comparación con 2024. Por su parte, el mayor aumento del tráfico de pasajeros entre 2024 y 2025 se registró en las estaciones La Cultura (11,4 %), San Borja Sur (10,4 %), Gamarra (10,4 %) y Presbítero Maestro (10,0 %).



Cuadro N° 3
Variación del tráfico de pasajeros por estación, 2023 - 2025
(En porcentajes)

Tramo	Estación	2023	2024	2025	Var. 25/24
Tramo I	Villa El Salvador	10 864	12 511	13 549	8%
Tramo I	Parque Industrial	3 205	3 581	3 898	9%
Tramo I	Pumacahua	3 522	3 903	4 236	9%
Tramo I	Villa María	6 686	7 069	7 093	0%
Tramo I	María Auxiliadora	5 750	6 122	6 452	5%
Tramo I	San Juan	4 727	5 296	5 580	5%
Tramo I	Atocongo	6 676	7 448	7 925	6%
Tramo I	Jorge Chávez	3 100	3 521	3 726	6%
Tramo I	Ayacucho	3 522	3 910	4 161	6%
Tramo I	Cabitos	6 475	7 092	7 649	8%
Tramo I	Angamos	9 357	10 181	10 902	7%
Tramo I	San Borja Sur	3 390	3 746	4 136	10%
Tramo I	La Cultura	14 230	15 594	17 373	11%
Tramo I	Arriola	6 154	6 443	7 015	9%
Tramo I	Gamarra	15 255	18 171	20 058	10%
Tramo I	Grau	13 695	15 235	13 999	-8%
Tramo II	El Ángel	650	677	727	7%
Tramo II	Presbítero Maestro	1 774	2 083	2 291	10%
Tramo II	Caja de Agua	7 885	8 592	9 320	8%
Tramo II	Pirámide del Sol	4 382	5 681	6 153	8%
Tramo II	Los Jardines	5 828	5 908	5 856	-1%
Tramo II	Los Postes	4 059	4 378	4 460	2%
Tramo II	San Carlos	5 512	6 065	6 329	4%
Tramo II	San Martín	5 413	5 907	5 959	1%
Tramo II	Santa Rosa	5 381	5 566	5 517	-1%
Tramo II	Bayóvar	14 466	16 411	17 149	4%
Total		171 957	191 090	201 513	5%

Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

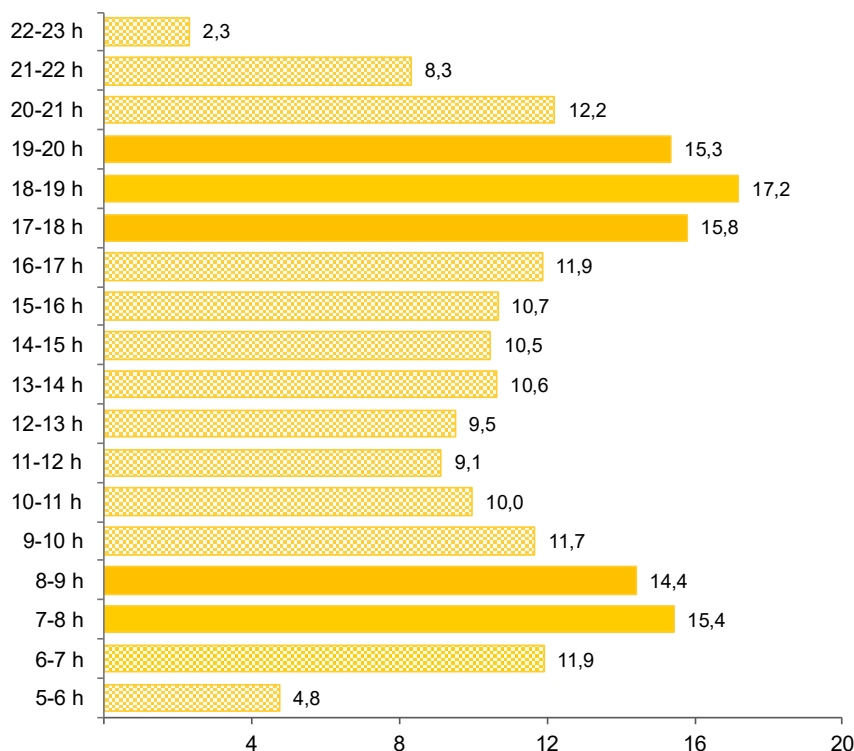
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.3. Tráfico según rango horario

35. Tal como se observa en el siguiente gráfico, el servicio de la Línea 1 del Metro de Lima se brinda en el horario de 05:00 a 23:00, donde la mayor concentración de abordaje de pasajeros se mantiene en los horarios de 7:00 a 9:00 y de 17:00 a 20:00, coincidiendo con los horarios de ingreso y salida de los centros laborales, variable que explica la demanda de transporte público en general. En dichos horarios, en conjunto, circularon un total de 78,1 millones de pasajeros en el 2025, lo que representó el 38,8 % de los usuarios de la Línea 1 del Metro. De otro lado, en los rangos horarios comprendidos entre las 10:00 y 17:00 horas disminuye la afluencia de usuarios, mientras que el horario de 22:00 a 23:00 es el menos concurrido.



Gráfico N° 5
Tráfico de pasajeros según rango horario, 2025
(En millones de pasajeros)



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

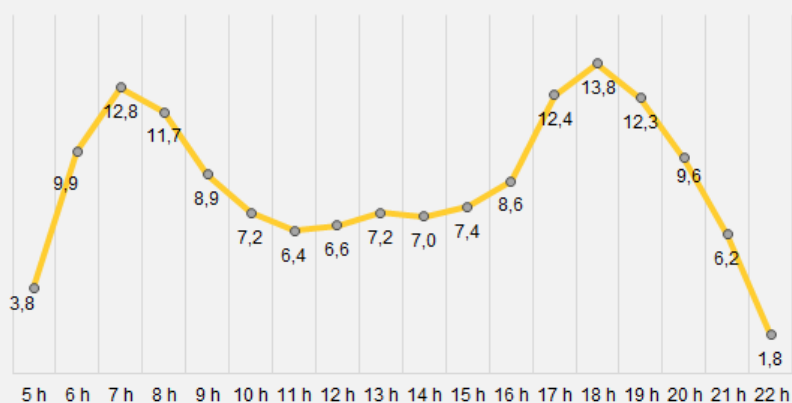
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Adicionalmente, se ha identificado una variación en el comportamiento del tráfico según el rango horario y el día de la semana. En los días laborables (de lunes a viernes), los picos de demanda se concentran en las mañanas (07:00–09:00 horas) y en las tardes/noches (18:00–20:00 horas), mientras que las horas intermedias presentan una menor afluencia, consideradas como horas valle. En contraste, durante los fines de semana (sábado y domingo), el flujo de pasajeros se distribuye de forma más uniforme a lo largo del día. Los horarios con menor tráfico corresponden a las primeras horas de la mañana (05:00–06:00 horas) y a las últimas de la noche (21:00–23:00 horas), mientras que el mayor volumen de pasajeros se registra entre las 13:00 y las 19:00 horas. Cabe destacar que, en fines de semana, la estación de Gamarra presenta una alta afluencia en comparación con otras estaciones, lo que sugiere que el tráfico en estos días está principalmente motivado por actividades comerciales, a diferencia de los días de semana en los que predomina el tráfico con fines laborales.

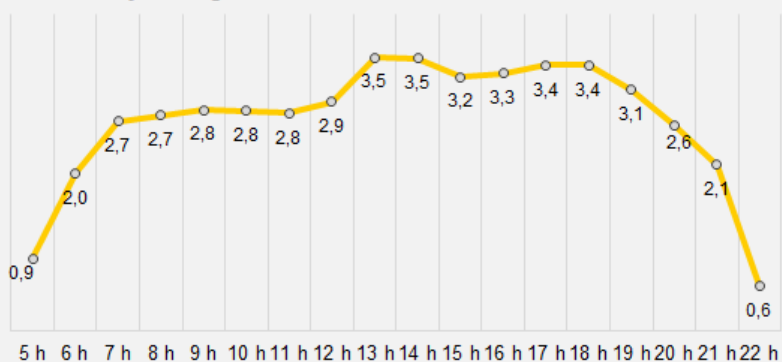


Gráfico N° 6
Tráfico de pasajeros por rango horario, según día de la semana 2025
(En millones de pasajeros)

a) De lunes a viernes:



b) Sólo sábado y domingo:



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. TARIFAS

37. En el apartado “Definiciones” de la sección I del Contrato de Concesión, se indica que la tarifa corresponde a la contraprestación económica que se cobrará a los usuarios por la prestación del servicio, precisando que la misma no incluye los impuestos aplicables. Así el Contrato de Concesión señala lo siguiente:

«DEFINICIONES

*En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:
[...]*

Tarifa

Contraprestación económica que se cobra al Usuario por la prestación del Servicio sin incluir los impuestos que resulten aplicables a partir del día siguiente de la fecha de suscripción del Acta Conformidad.

38. Por su parte, la cláusula 9.9 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario será el responsable de efectuar el cobro del servicio de transporte público del tren eléctrico y de transferir los recursos recaudados al Fideicomiso de Administración, el cual tiene como finalidad de facilitar y garantizar el adecuado cumplimiento de las obligaciones derivadas de dicho Contrato, como el pago de los kilómetros garantizados, kilómetros adicionales, entre otras obligaciones a cargo del Concedente.



39. La cláusula 9.10 del Contrato de Concesión dispone que como contraprestación por el servicio se efectuará el cobro de una tarifa social¹² a los usuarios, fijando los niveles de las tarifas según tipo de usuario (S/ 1,50 para pasajeros adultos y S/ 0,75 para universitarios y escolares), otorgándose también el beneficio de pases libres para determinado tipo de pasajero (tales como miembros de la policía y del cuerpo de bomberos, entre otros). Además, dicha cláusula establece de manera expresa el hito a partir del cual debe iniciarse el cobro de la tarifa, correspondiendo a la Puesta en Operación Comercial del material rodante existente a la fecha de suscripción del contrato.
40. Considerando ello, el cobro de tarifas se inició el 5 de abril de 2012, fecha en la que se puso en operación comercial el material rodante existente. La tarifa social fijada en el Contrato de Concesión se encuentra exonerada del pago del IGV conforme al TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas¹³. Conforme se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2025 las tarifas vigentes para el uso del servicio de transporte ferroviario de pasajeros se han mantenido en los niveles iniciales ascendentes a S/ 1,50 para pasajeros adultos y S/ 0,75 para universitarios y escolares.

Cuadro N° 4
Tarifa Social por el servicio de transporte público de la Línea 1, 2025

Tipo de pasajero	Tarifa (S/)
Adulto	1,50
Medio o Universitario	0,75
Escolar	0,75
Pases Libres	0,00

Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Es importante señalar que, a lo largo de la vigencia de la Concesión, las tarifas sociales establecidas en el Contrato de Concesión para el uso del servicio de transporte masivo se han mantenido sin variaciones desde el inicio de las operaciones de la Línea 1 del Metro de Lima, sin que el Concedente haya dispuesto modificación alguna al respecto.
42. Al respecto, debe tenerse en consideración que la Cláusula 9.11 contiene las disposiciones que deben observarse en los casos de modificación de la tarifa social. En efecto, se establece que la modificación del importe o monto de la tarifa corresponde al Concedente¹⁴. Adicionalmente, se dispone que dicha modificación puede efectuarse de manera “posterior” a la Puesta en Operación Comercial del material rodante existente (hito previsto para el inicio del cobro de la tarifa de S/ 1,50 y S/ 0,75), sin establecer un horizonte temporal mínimo o máximo en el que deberá estar vigente la tarifa fijada en el Contrato.
43. Asimismo, la referida cláusula 9.11 también regula los factores en función de los cuales se podrá modificar el importe o monto de la tarifa, estableciendo una lista indicativa, no exhaustiva de factores que pueden sustentar una modificación de esta. En particular, el contrato establece los siguientes factores:
- (i) Incremento en los costos de operación y mantenimiento.
 - (ii) Cambios en las tarifas del sistema de transporte urbano de pasajeros.
 - (iii) Incremento del costo de vida.

¹² Debe notarse que el Contrato de Concesión no define lo que constituye la tarifa social, ni el alcance de la misma. Al respecto, de la revisión de la literatura económica, se tiene que la implementación de tarifas sociales a través de mecanismos de subsidios es un objetivo de política para incentivar el uso de los sistemas de transporte masivo en detrimento del uso de transporte privado.

¹³ Numeral 2 del Apéndice II del TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo aprobado por el Decreto Supremo N° 055-99-EF.

¹⁴ En tanto, mediante artículo 18 del Reglamento General de Ositrán, este Organismo Regulador emite opinión técnica no vinculante respecto de la fijación y revisión de las tarifas.



(iv) Otros factores que considere relevantes.

44. Finalmente, debe considerarse que, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 9.14 del Contrato de Concesión, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es la entidad competente para modificar el importe de las tarifas previstas en dicho contrato. En caso de realizarse una modificación, el MTC está obligado a comunicar las nuevas tarifas al Concesionario y al Ositrán con una anticipación no menor de treinta (30) días calendario antes de su entrada en vigencia. Asimismo, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley N° 29754, el Ositrán debe emitir una opinión previa sobre cualquier fijación o revisión tarifaria que el Concedente decida implementar.

V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

Compromisos de inversión inicial

45. De acuerdo a la cláusula VI del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario ejecutar inversiones obligatorias, tanto en el diseño y los estudios previos como en la ejecución misma de las obras civiles y equipamiento del Taller de Mantenimiento Mayor para el material rodante. Adicionalmente, el Concesionario se comprometió a adquirir el material rodante conformado por 11 trenes para el tramo 1, en un plazo de 27 meses contados a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión y 8 trenes adicionales para el tramo 2, en un plazo de 24 meses contados a partir de la fecha de la suscripción de la obra civil y equipamiento de dicho tramo. De acuerdo con el Estudio Definitivo de Material rodante y del Taller de Reparación, el compromiso de inversión inicial ascendió a USD 225 millones (incluido el IGV).
46. Las inversiones relacionadas con el Taller de Mantenimiento Mayor se iniciaron en julio de 2012 y culminaron en marzo de 2013, ejecutándose el 100 % de las obras civiles y de equipamiento comprometido en el Contrato de Concesión en el plazo establecido. Asimismo, en relación con la adquisición del material rodante, en 2013, el Concesionario cumplió con el compromiso establecido en el Contrato de adquirir un total 19 trenes Alstom modelo Metrópolis serie 9000 (11 trenes para el tramo I y 8 para el tramo II), los cuales entraron en operación comercial en diciembre de 2013. De este modo, entre 2012 y 2013, el Concesionario cumplió con sus compromisos de inversión, al ejecutar las obras del Taller de Mantenimiento Mayor y la adquisición del material rodante, desembolsando un monto total de USD 202,5 millones (USD 37,7 millones en 2012 y USD 164,8 millones en 2013).
47. Cabe mencionar que si bien el monto desembolsado por el Concesionario (USD 202,5 millones) resultó inferior a los USD 225 millones (incluido IGV) establecidos como compromiso de inversión, con dicho monto pudo cumplir con el 100 % de las metas físicas comprendidas en los estudios definitivos. Ello debido a que la importación de los equipos para el taller de mantenimiento, los trenes, los equipos ATP y radios TETRA fueron exonerados del pago de IGV según lo establecido en el Decreto Supremo N° 031-2010-MTC.

Compromisos de inversión adicional – Adenda N° 4

48. Como se ha señalado anteriormente el incremento significativo que ha experimentado la demanda por el servicio de transporte de pasajeros de la Concesión superó largamente los niveles previstos originalmente en el Contrato. Inicialmente para el 2020 se había proyectado una demanda de 88 millones de pasajeros, cifra que fue superada largamente desde el 2015, con excepción de los años 2020 y 2021 por la influencia de la emergencia sanitaria. Ello puso de manifiesto la necesidad de que el Concesionario amplíe la capacidad de transporte de la Línea 1 del Metro de Lima a fin de adecuar la prestación de servicios al nivel de demanda que enfrenta, lo cual motivó que con fecha 11 de julio de 2016 se suscriba la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión.



49. Así, mediante la suscripción de dicha adenda, el Concesionario se comprometió a incrementar la flota de trenes, a fin de pasar de 24 a 44 trenes con seis coches cada uno, lo que ha permitido reducir el intervalo de paso de trenes en hora punta de 06 minutos a 03 minutos. Asimismo, el Concesionario asumió la obligación de ejecutar las obras necesarias para ampliar la capacidad de ingreso y salida de las 5 estaciones con mayor afluencia de pasajeros y ejecutar otras obras complementarias en el ámbito de la concesión. En total, la inversión comprometida para las obras adicionales ascendió a USD 469 millones (incluido IGV), y conforme la Adenda 4 el plazo de ejecución era de 39 meses, que vencían en octubre de 2019, plazo que fue cumplido a cabalidad por el Concesionario.
50. A continuación, se detalla la relación de obras que formaron parte del compromiso de inversión asumido por el Concesionario.

Obras (USD 136,78 millones, sin incluir el IGV)

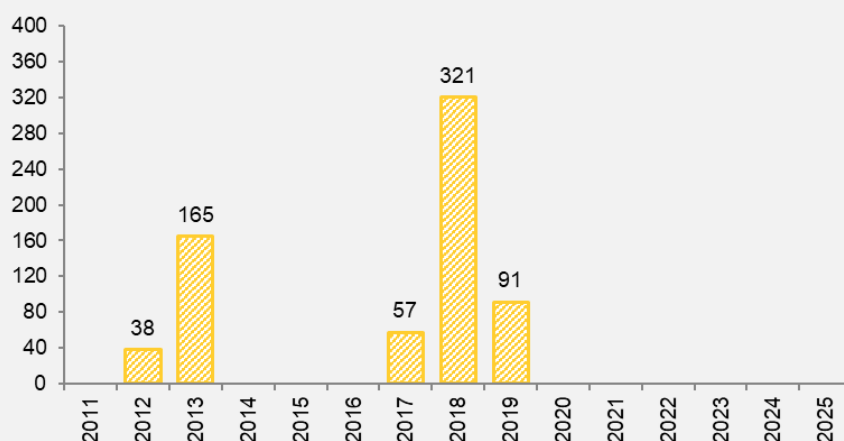
- Obra 1 - Remodelación de 05 Estaciones (Villa El Salvador, La Cultura, Grau, Gamarra y Bayóvar).
- Obra 2 - Mejoras en el sistema eléctrico.
- Obra 3 - Segundo Acceso al patio de VES.
- Obra 4 - Ampliación de vías de estacionamiento en el patio de maniobras de Bayóvar.
- Obra 5 - Nuevos enlaces (cambiavías) en vía principal.

Adquisición de Material Rodante (USD 260,82 millones, sin incluir el IGV)

- 20 trenes de 5 coches con cabinas externas.
- 39 coches (sin cabina), preparado para acoplarse al Material Rodante existente y al Material Rodante nuevo (ambos con formación original de 5 coches).

51. Al cierre de 2025, la inversión acumulada reconocida por Ositrán se mantiene en USD 469,2 millones (incluido IGV), pues implica el cumplimiento del 100 % con relación al total comprometido en la Adenda N° 4.

Gráfico N° 7
Inversiones reconocidas, 2011 - 2025
(En millones de US\$ e incluye IGV)



Nota: Incluye inversión inicial e inversión adicional referida en la Adenda 4.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



52. Ahora bien, según lo indicado en el Plan de Negocio 2026¹⁵, Tren Urbano de Lima S.A. presentó al Concedente el plan de ampliación de la capacidad, el cual ya cuenta con la viabilidad, al tener un Código Único de Inversión de número 2721232. Cabe indicar que el proyecto se realizará en dos fases de inversión.
- Fase 1. La cual incluye tres etapas, y se considera que el servicio alcanzará intervalos de pasos de trenes de 2,0 min en hora punta.
 - (i) Etapa 1: Ejecución de Obras, equipamiento, mejora trenes existentes y operación de trenes nuevos que alcanzaría intervalos de pasos de trenes de 2,5 min en hora punta, el cual se estima culminar en el mes 48 desde la fecha de viabilidad, transportando a más de 800 mil pasajeros por día.
 - (ii) Etapa 2: Ejecución de Obras, equipamiento, mejora trenes existentes y operación de trenes nuevos que alcanzaría intervalos de pasos de trenes de 2,0 min en hora punta, el cual se estima culminar en el mes 60 desde la fecha de viabilidad, transportando a más de 1 millón de pasajeros por día.
 - (iii) Etapa 3: Equipamiento del sistema de señalización CBTC, el cual se estima culminar en el mes 96 desde la fecha de viabilidad, transportando a más de 1,2 millones de pasajeros por día.
 - Fase 2. Fase que requeriría el inicio de una nueva adenda y se considera que el servicio alcanzará intervalos de pasos de trenes de 1,5 min en hora punta, y que se iniciaría a partir del mes 60 desde la fecha de viabilidad y que se estima culminar tras tres años de su inicio.

V.2. Cofinanciamiento: Pago por Kilómetro Tren - PKT

53. De acuerdo con la cláusula 10.1 del Contrato de Concesión, el Concedente garantiza al Concesionario un número de kilómetros de recorrido anuales durante la explotación de la Concesión, para lo cual el Concedente pagará al Concesionario un Pago por Kilómetro Tren Recorrido (PKT). El Contrato establece la cantidad de kilómetros recorridos garantizados por año de acuerdo con el número de trenes con que cuente el Concesionario y a los tramos que estén en operación.
54. El PKT remunera los costos de operación, mantenimiento de la infraestructura, equipos y material rodante de la Concesión, así como las inversiones realizadas en los tramos 1 y 2. En caso el Concedente solicite al Concesionario realizar un mayor recorrido, este adquiere el derecho a un pago por los kilómetros adicionales recorridos (PKTA). Así, el Pago por Kilómetro Tren Recorrido incluye los pagos por Kilómetros Garantizados y los pagos por Kilómetros Adicionales. Cabe mencionar que, el Concesionario debe cumplir con el recorrido exigido para que el Concedente realice el pago correspondiente por kilómetro tren recorrido.
55. En relación con los Kilómetros Garantizados, el Contrato tenía previsto que mientras el Concesionario operara únicamente el tramo I y contara con una flota de 16 trenes, se garantizaría un recorrido de 1 670 873 kilómetros por año¹⁶. Asimismo, estaba previsto que cuando el Concesionario iniciara la operación del tramo II y contara con la flota completa de 24 trenes (como ocurrió a partir de agosto de 2014), el número de Kilómetros Garantizados sería incrementado a 2 603 453.
56. Asimismo, en virtud de lo dispuesto en la Adenda N° 4, que contempló el incremento del material tractivo y rodante para el sistema de transporte masivo de la Línea 1 del Metro de Lima, se estableció también un aumento gradual del número de kilómetros garantizados, en función de la puesta en operación de nuevos trenes. La mayor disponibilidad de unidades permitió incrementar la frecuencia del servicio. En ese marco, y conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión,

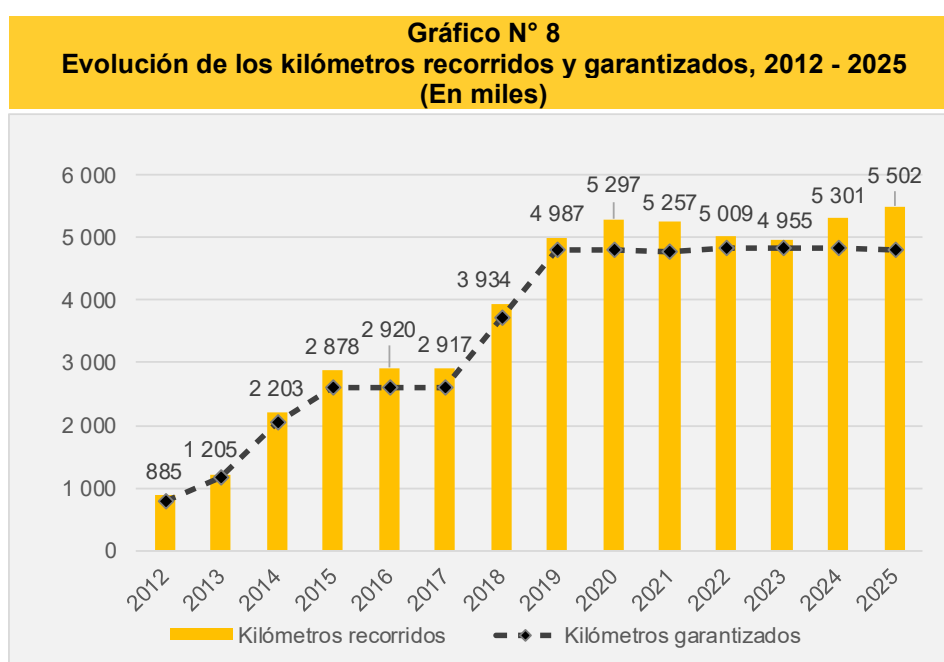
¹⁵ Disponible en: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/PN-2026_Tren-Urbano-de-Lima_Linea-1.pdf

¹⁶ En caso opere bajo esas condiciones por un periodo inferior a un año se consideraría la parte proporcional según los meses y/o días que corresponda.



la entrada en operación de 20 nuevos trenes en 2019 elevó el número de kilómetros garantizados, nivel que se mantuvo durante 2020. Posteriormente, se registró una ligera reducción del 0,7 % en 2021, seguida de un incremento del 0,9 % en 2022, una leve disminución del 0,01 % en 2023, aumento del 0,27 % en 2024 y reducción de 0,62% en 2025.

57. Cabe indicar que de acuerdo a la Adenda 4, los nuevos Kilómetros Garantizados que se generan por un mayor recorrido en la explotación de la infraestructura, debido a la ampliación de su capacidad se remuneran al concesionario mediante el pago del PKT3 (Precio por Kilómetro Tren de las Inversiones Complementarias), el mismo que incluye los pagos por operación y mantenimiento¹⁷.
58. Así, en 2025, el Concedente garantizó al Concesionario un recorrido de 4 801 926 kilómetros tren y, adicionalmente, autorizó a Tren Urbano de Lima S.A. a efectuar un recorrido complementario de 699 665 kilómetros tren (superior en un nivel cercano a la mitad del valor autorizado en 2024), los cuales fueron remunerados mediante el mecanismo del PKTA. De este modo, durante dicho año se alcanzó un total de 5 501 591 kilómetros recorridos, lo que representa un incremento del 3,8 % respecto al kilometraje registrado en 2024. Ello se encuentra explicado por la mayor demanda de pasajeros registrada en 2025.



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. De acuerdo con lo señalado en el Apéndice 1 del Anexo 4 del Contrato de Concesión y en la Adenda 4, los valores del PKT y PKTA se ajustan anualmente por inflación, entre otras variables. En el Cuadro N° 5 se muestra el detalle de los montos pagados por kilómetro recorrido garantizado (PKT 1, PKT2 y PKT3) y adicional (PKTA) ofertado y su evolución a través del periodo 2013-2025, según las fórmulas establecidas por Contrato.

¹⁷ Por su parte, la adquisición de los trenes y coches, y las obras complementarias se pagan mediante Pago Anual de Inversiones Complementarias (PAO complementario).



Cuadro N° 5
Evolución del Pago por Kilómetro Tren Recorrido PKT
(En Soles sin IGV)

	Ofertado	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PKT1	73,97	73,53	79,35											
PKT 2	71,97		77,21	78,34	80,37	81,91	81,43	84,05	83,96	85,27	96,84	103,85	102,56	101,15
PKT 3*						53,50	53,19	54,9	54,84	55,69	63,25	67,7	66,99	66,07
PKTA	27,97	27,8	30	30,45	31,24	31,83	32,65	32,67	32,63	33,14	37,64	40,28	39,86	39,31

*Inicio de cobro en Nov 2017

Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. El pago por Kilómetro Tren Recorrido se efectúa a través del Fideicomiso, mediante cuatro (04) cuotas pagadas anualmente, con periodicidad trimestral. En caso los recursos existentes en la Cuenta de Recaudación del Fideicomiso no sean suficientes para completar el Pago por Kilómetro Tren Recorrido, el Concedente realizará los aportes necesarios para cumplir con el pago correspondiente, con cargo a los recursos de su presupuesto.

V.3. Pagos al Estado

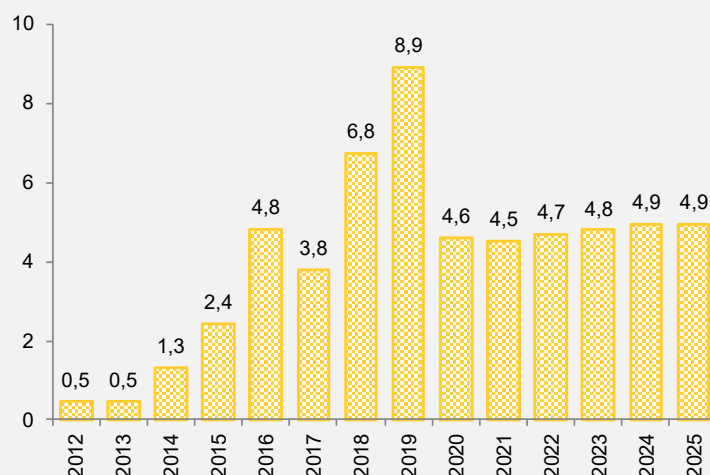
61. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el Aporte por Regulación, el cual de acuerdo con el Artículo 14° de la Ley N° 26917¹⁸ y al Artículo 10° de la Ley N° 27332¹⁹, asciende al 1 % de la facturación del Concesionario sin incluir el IGV. Además, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, estos pagos deben realizarse con una periodicidad mensual.
62. En el Gráfico N° 9 se muestra el pago anual efectuado por el Concesionario al Ositrán por concepto de Aporte por Regulación a lo largo del periodo de la Concesión. Los pagos efectuados entre 2012 y 2019 se han incrementado más de 18 veces, al pasar de S/ 462 mil a S/ 8,9 millones, influenciado por los ingresos recibidos por concepto de operación (kilómetros recorridos) y construcción (compromisos de inversión inicial y por Adenda N° 4). En los siguientes años, el Concesionario únicamente recibe pagos por concepto de operación, de modo que los montos pagados por aportes por regulación han sido inferiores a lo registrado entre 2018 y 2019. En efecto, en 2025, el Concesionario pagó por dicho concepto S/ 4,9 millones.
63. De otro lado, se observa que los pagos mensuales efectuados por el Concesionario presentan cierta periodicidad trimestral, donde los montos pagados más elevados corresponden al segundo mes de cada trimestre, lo que se explica porque el concesionario recibe trimestralmente del MTC los pagos por los kilómetros recorridos (garantizados y adicionales).

¹⁸ Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo.

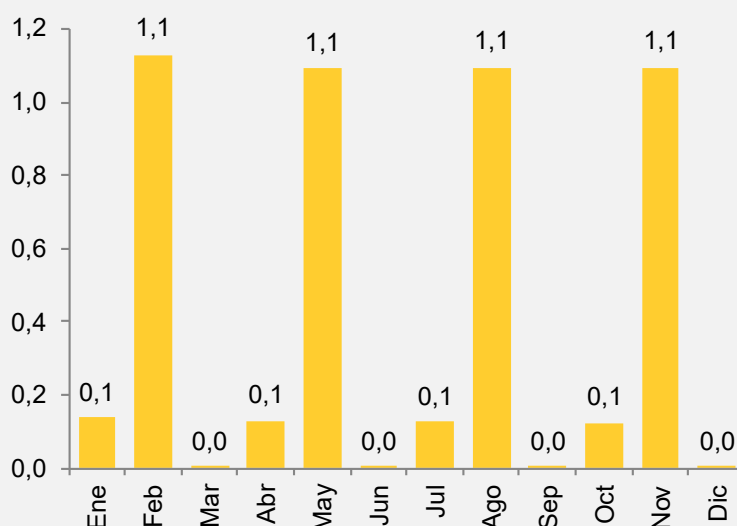
¹⁹ Ley N° 27332, Ley Marco de Los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos.



Gráfico N° 9
Pago de Aporte por regulación, 2012 – 2025
(En millones S/)



Pago mensual



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

64. En esta sección se presenta información sobre distintos indicadores relacionados con el desempeño operativo del Concesionario (niveles de servicio, productividad, incidentes, reclamos, entre otros). Como se apreciará a continuación, los niveles de servicio alcanzados en 2025 cumplen los estándares establecidos en el Contrato, en aspectos como disponibilidad del servicio, la regularidad del servicio y en los indicadores de limpieza en las estaciones.

VI.1. Niveles de servicio

65. Los niveles de servicio mínimos de operación y conservación se encuentran establecidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión y se denominan Niveles de Prestación del Servicio. Estos niveles de servicio mínimos tienen como finalidad asegurar niveles mínimos de calidad, seguridad, regularidad, capacidad y confort del transporte público.



66. La calidad y cumplimiento de estos niveles de servicio son supervisados mediante los índices de calidad propuestos por el Concesionario en su Programa de Evaluación de Prestación del Servicio. En particular, se tiene el índice de satisfacción de los usuarios, que se calcula mediante encuestas de usuarios, y otros indicadores definidos en el Contrato, tales como la disponibilidad del servicio, la regularidad del servicio, los indicadores de limpieza de las estaciones y el material rodante y finalmente el nivel de fraude.
67. De acuerdo a lo previsto en el Contrato, los niveles de prestación del servicio serán exigibles al Concesionario cuando se complete la flota de 16 trenes (14 en operación y 2 de retén), condición que se cumplió a fines de 2013, por lo que a continuación se analizará el cumplimiento de dichos parámetros desde 2014 hasta 2025.

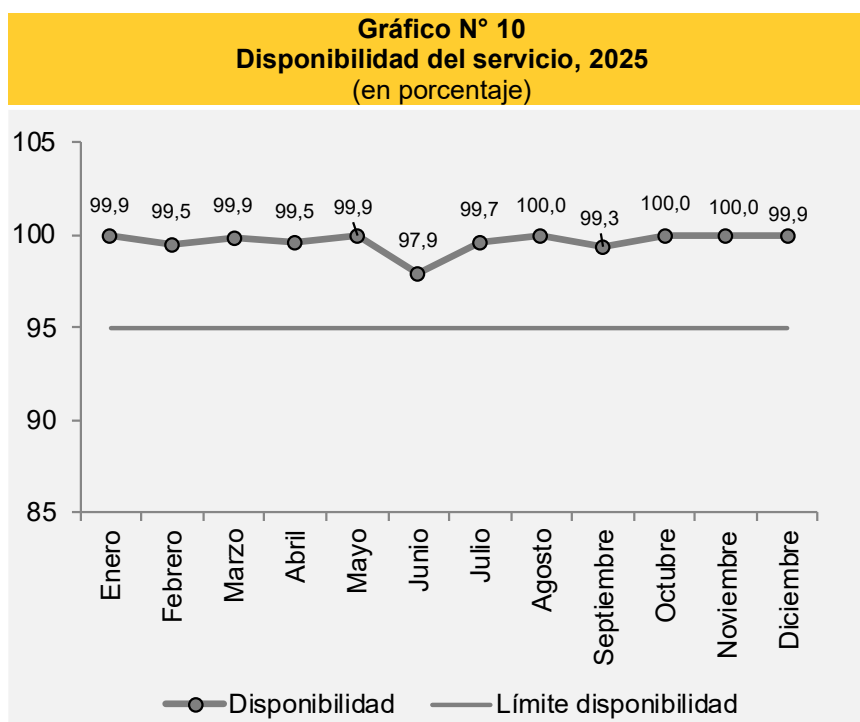
Disponibilidad del servicio

68. Conforme a lo establecido en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, el indicador de Disponibilidad del servicio (D_s) es un ratio que mide la relación entre el tiempo de servicio efectivo (TSE) y el tiempo de servicio programado (TSP), conforme a la siguiente ecuación:

$$D_s = \frac{TSE}{TSP}$$

$$\begin{aligned} &\text{Si } D_s \text{ entre } 1 \text{ y } 0,95 \quad \{ D_s' = 1 \\ &\text{Si } D_s < 0,95 \quad \{ D_s' = D_s + 0,05 \end{aligned}$$

69. Como se aprecia, el indicador mide el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio programado, siendo el estándar mínimo establecido en el Contrato de Concesión de 95 %. El TSP se calcula como la cantidad de recorridos (carreras) de los trenes programados por el tiempo de cada recorrido (carrera), mientras que el TSE resultante de la diferencia entre el TSP y la suma de los tiempos (horas/min) de las interrupciones de los recorridos parciales o totales de los trenes que suceden durante los periodos de explotación normal. Para la medición de ambos conceptos se tiene en cuenta el tiempo de servicio de todos los trenes prestados y programados.
70. En el Gráfico N° 10 se aprecia que, durante 2025, el indicador de disponibilidad del servicio superó el estándar establecido en el Contrato de Concesión (95 %). En particular, dicho indicador se mantuvo por encima del 99 % a lo largo de todo el año, con excepción del mes de junio. Este desempeño evidencia que el Concesionario logró que el tiempo de servicio efectivo brindado a los usuarios coincidiera plenamente con el tiempo de servicio programado. Cabe señalar que, en 2025, se alcanzó un nivel del 100 % en este indicador durante los meses de agosto, octubre y noviembre.



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Regularidad del servicio

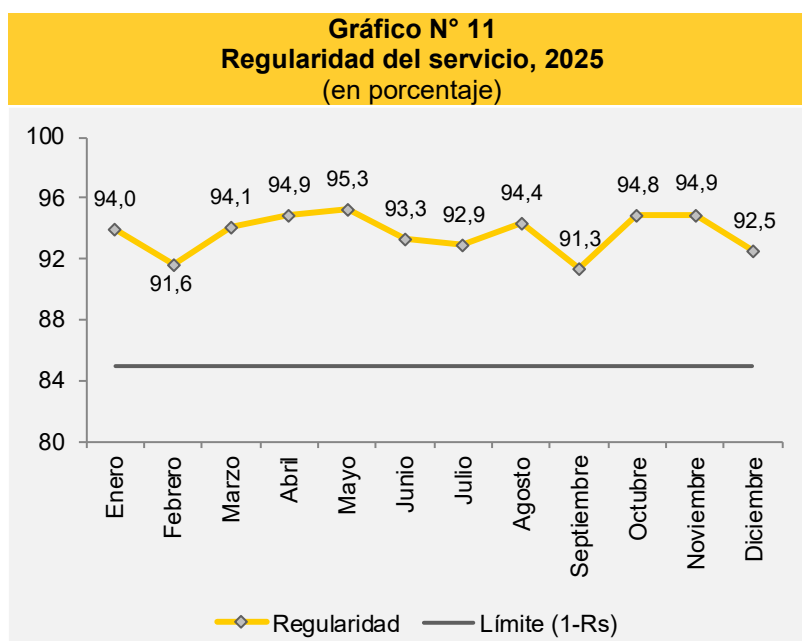
71. La Regularidad del servicio ($1 - R_s$) es el indicador que mide la puntualidad del servicio prestado respecto del programado. Para este indicador se tienen en cuenta los avances y retrasos sobre el programa en cabeceras y en una estación intermedia para el servicio prestado por todos los trenes. El indicador se calcula mediante la siguiente fórmula, acordada mediante la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión.

$$(1 - R_s) = \left[1 - \frac{\sqrt{\frac{\sum_{i=1}^C \sum_{j=1}^3 (he_{ij} - hp_{ij})^2}{3 \times C}}}{tp} \right] \times 100\%$$

Donde:

Horario efectivo (he): Valor del tiempo de salida en estación efectivo.
Horario programado (hp): Valor del tiempo de salida en estación efectivo.
tp: Tiempo de viaje programado.
C: Número de intervalos medidos (3 por viaje por los viajes realizados).

72. Tal como se muestra en el Gráfico N° 11, a lo largo de 2025, el Concesionario cumplió con los niveles de puntualidad en el servicio, pues en todos los meses se registró un nivel superior al mínimo exigido en el Contrato que es de 85 %, siendo que el indicador de regularidad fluctuó entre 91,3 % y 95,3 %.



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

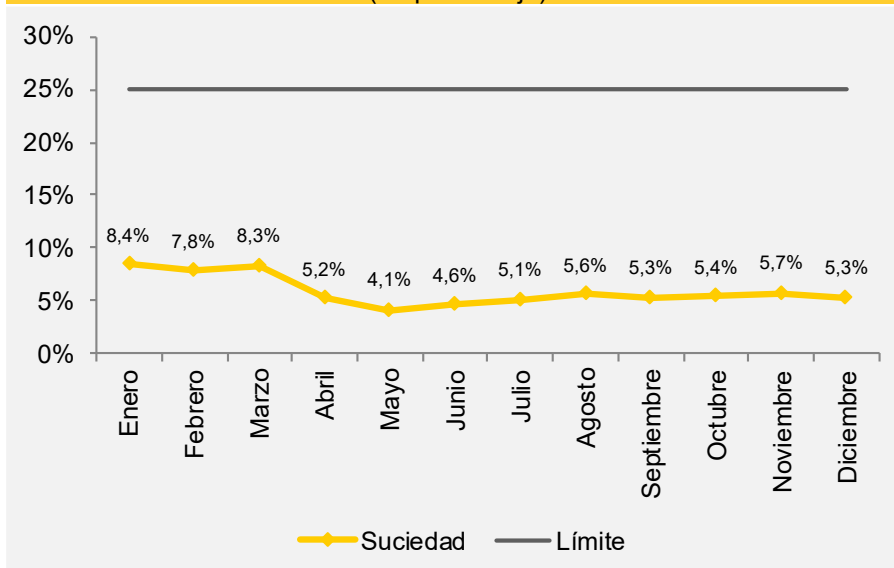
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Indicadores de limpieza

73. Los indicadores de limpieza se miden de forma separada para las estaciones y para el material rodante. Su valoración se realiza con frecuencia semanal, de acuerdo con los procedimientos propuestos por el Concesionario y aprobados por el Concedente, teniendo en cuenta los aspectos definidos en el Apéndice 1 y Apéndice 2 del Anexo 7 del Contrato de Concesión.
74. El indicador de limpieza (L) es el promedio simple de los indicadores de limpieza de las estaciones (L1) y del material rodante (L2). Para ambos indicadores se otorgará la siguiente valoración según el porcentaje de elementos sucios encontrados.
- | | |
|---------------------------|--|
| L (1,2) será igual a 0 | : si se encuentra 70 % o más elementos sucios. |
| L (1,2) será igual a 0,33 | : si se encuentra entre 50 % y 70 % de elementos sucios. |
| L (1,2) será igual a 0,66 | : si se encuentra entre 25 % y 50 % de elementos sucios. |
| L (1,2) será igual a 1 | : si se encuentra entre 0 % y 25 % de elementos sucios. |
75. En el siguiente gráfico se muestra el porcentaje promedio de elementos sucios encontrado en las estaciones y en el material rodante durante 2025. En ambos casos se verifica que este indicador se ha mantenido a lo largo del año en niveles bastante por debajo del 25 %, umbral máximo permitido según el Contrato de Concesión, por lo que se concluye que el Concesionario cumplió con el indicador de limpieza (L) que alcanzó el máximo valor (1) previsto en esta dimensión de la calidad del servicio durante el año bajo análisis.
76. Los mayores niveles de elementos sucios en el 2025 se registraron en los meses de enero, febrero y marzo. Posteriormente, el nivel de elementos sucios en la Línea 1 del Metro de Lima se ha ido regularizando a niveles inferiores a 6 % desde abril hasta diciembre del 2025. En ese sentido, en promedio, el nivel de elementos sucios ha sido menor en 2025 (5,9 %) respecto del 2024 (7,8 %).



Gráfico N° 12
Elementos sucios en la Línea 1, 2025
(en porcentaje)



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

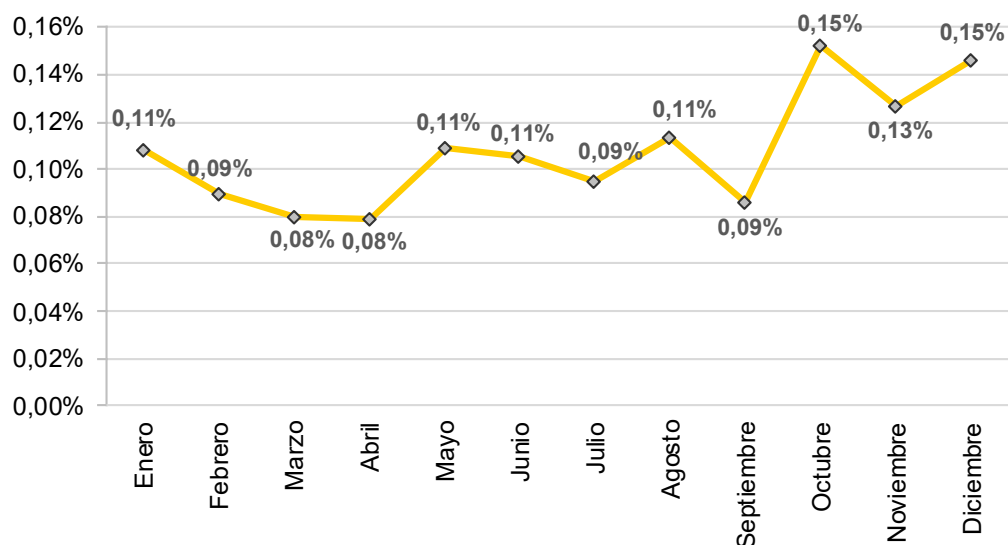
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Fraude detectado

77. De acuerdo al Contrato de Concesión, el fraude es la acción de viajar en el servicio de transporte ferroviario sin haber comprado el ticket, afectando los niveles de recaudación, por lo que es responsabilidad del Concesionario implementar los mecanismos adecuados con la finalidad de identificar y controlar el fraude.
78. Conforme fue aprobado por el Concedente, mediante Oficio N° 023-2013-MTC/25 del 8 de enero de 2013, la metodología empleada para medir el nivel de fraude implica la realización de una encuesta a una muestra equivalente al 0,5 % del número de pasajeros durante el periodo semanal. Algunas de las modalidades de fraude detectadas para la evasión del pago son el salto de torniquetes, el uso de tarjetas modificadas, suplantación de identidad, billetes falsos y otras modalidades.
79. El indicador de fraude se mide como el total de fraude detectado (mediante la metodología antes indicada) entre la recaudación obtenida por el servicio de transporte durante el periodo de la muestra. Durante el 2025, el porcentaje de fraude detectado fue reducido oscilando entre apenas 0,08 % y 0,15 %, porcentajes bastante inferiores en comparación al máximo nivel permitido en el contrato (8 %).



Gráfico N° 13
Fraude detectado, 2025
(en porcentaje)



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

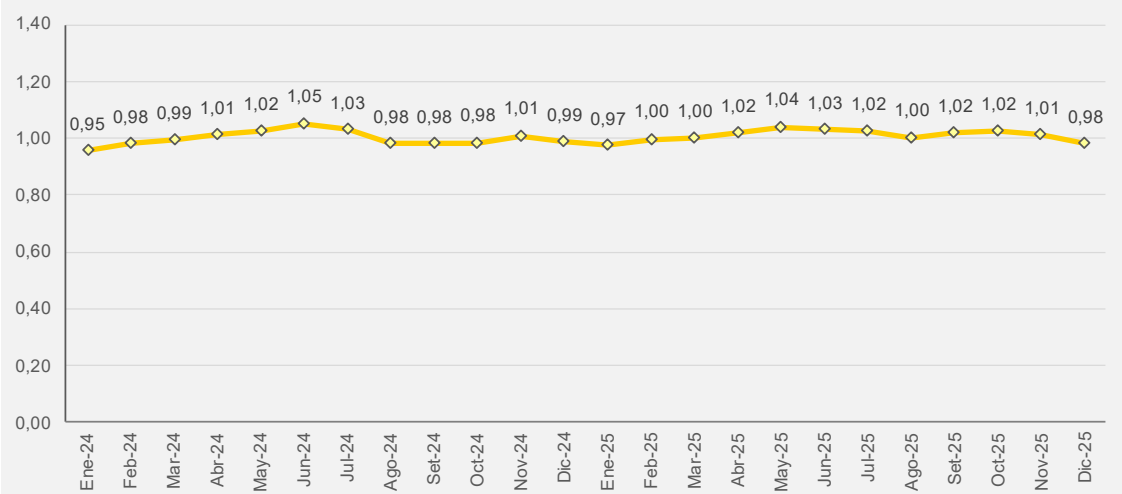
VI.2. Productividad

Factor de Renovación

80. La evolución del Factor de Renovación de Pasajeros (FRP), que representa la relación entre el total de pasajeros transportados y la capacidad máxima de los vagones, refleja el impacto del incremento de los usuarios tras la ampliación de la Línea 1 del Metro de Lima. Entre 2015 y 2017, este ratio se mantuvo por encima de 1, indicando una demanda que superaba la capacidad instalada. Posteriormente, con la incorporación de nuevos trenes, el FRP se redujo y se estabilizó por debajo de la unidad (alrededor del 95 %) hasta inicios de la pandemia, momento en el cual el indicador se contrajo significativamente. Durante el año 2024, se observa una recuperación progresiva, alcanzando niveles cercanos al 100 % hacia diciembre, e incluso superando dicho umbral en algunos meses. En esa misma línea, a lo largo de 2025 se mantiene una tendencia creciente, con niveles mensuales que, en su mayoría, alcanzan o superan el 100 %; las únicas excepciones son enero y diciembre. Este comportamiento sugiere una utilización por encima de la capacidad instalada, lo que evidencia una situación de saturación durante la mayor parte del año.



Gráfico N° 14
Factor de Renovación de Pasajeros - FRP
2024 - 2025



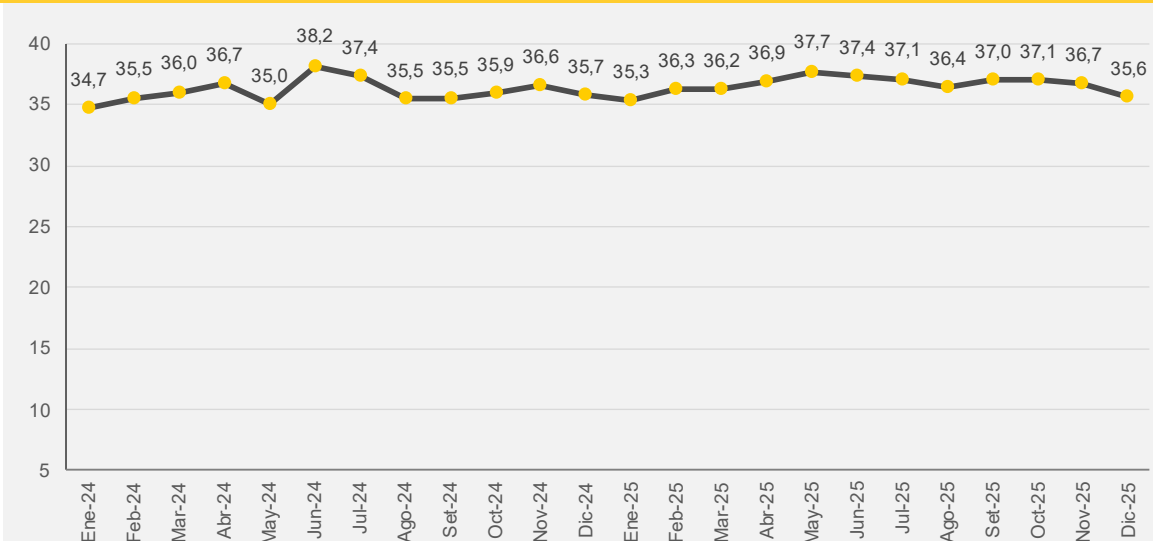
Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Índice de Pasajero por Kilómetro

81. El Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK), calculado como la relación entre el número de pasajeros transportados y los kilómetros recorridos, muestra un comportamiento fluctuante a lo largo del periodo analizado. En 2025, el indicador evidenció una tendencia al alza durante los primeros cinco meses, alcanzando un valor de 37,7 en mayo. Posteriormente, presentó un comportamiento fluctuante, lo que derivó en un cierre anual con un índice de 35,6 en diciembre. Esta evolución se asocia con la operación del sistema de transporte a plena capacidad (100 % de aforo). De manera similar, en 2024 se observó una dinámica comparable, caracterizada por un crecimiento sostenido durante el primer cuatrimestre, seguido de una breve caída en mayo y una posterior recuperación, hasta alcanzar un valor máximo de 38,2 en junio.

Gráfico N° 15
Índice de Pasajero por Kilómetro – IPK
2024 - 2025



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

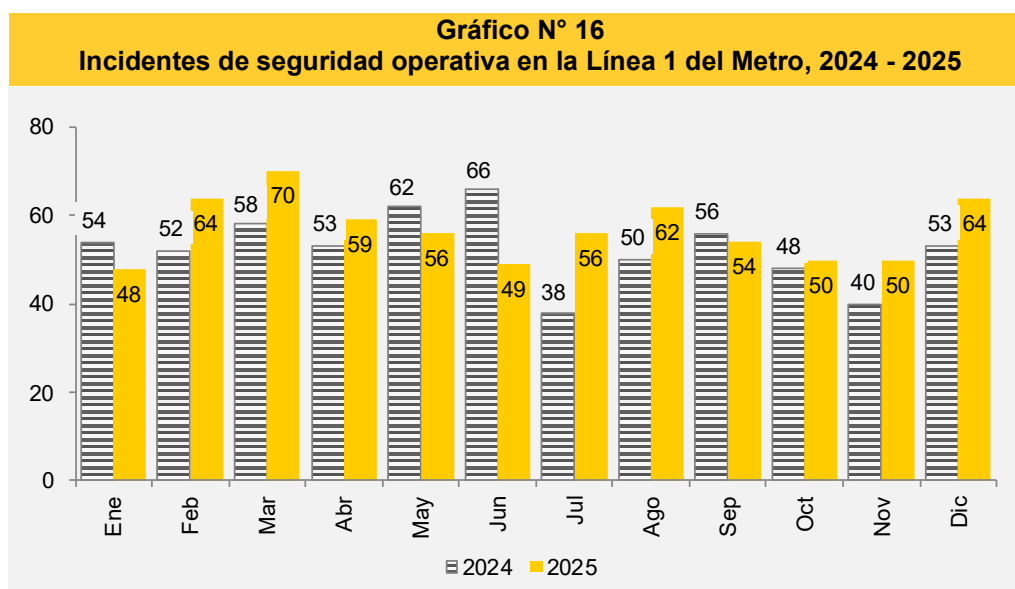


VI.3. Incidentes

82. Los incidentes que registra la Concesión se encuentran divididos en tres categorías, a saber: (i) Número de incidentes de seguridad operativa; (ii) Incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas; e, (iii) Incidentes relacionados con la avería del material rodante. En 2025, el número de eventos que engloba todas estas categorías ascendió a 2230 eventos, cifra superior en 2,4 % de lo registrado en el 2024 (2178 eventos).

Número de incidentes de seguridad operativa

83. Durante el año 2025 se registraron 682 incidentes relacionados con la seguridad operativa, lo que representa un incremento del 8,3 % respecto al número de eventos reportados en 2024 (630 incidentes). Por otro lado, esta cifra refleja una disminución del 30 % en comparación con la situación prepandemia, cuando se registraron 976 incidentes en 2019. El aumento registrado en 2025 se produce, pese a la implementación de diversas acciones orientadas a reforzar la seguridad operativa. Como se aprecia en el gráfico siguiente, en casi todos los meses de 2025 —con excepción de enero, mayo, junio y septiembre— se registró un mayor número de incidentes de seguridad operativa en comparación con los mismos meses del año anterior.



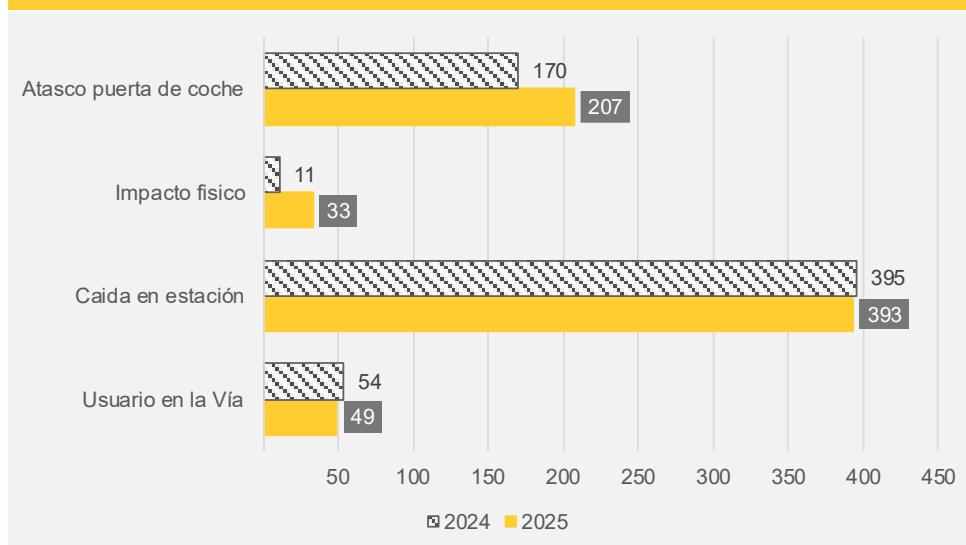
Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Según el tipo de incidente registrado, se observa que las *caídas en estación* constituyen la categoría con el mayor número de eventos en 2024 y 2025. En respuesta a esta situación, y conforme a lo establecido en el Plan de Negocios 2026, el Concesionario tiene previsto implementar mecanismos eficaces, fomentar el reporte de eventos operacionales y fortalecer cultura de seguridad del personal, señalización operativa y preventiva, así como gestión de la seguridad, con el objetivo de prevenir este tipo de incidentes. El segundo tipo de incidente más frecuente corresponde a los *atascos de puertas de coche*, seguido por los incidentes relacionados con *usuarios en la vía*, los cuales han mostrado un ligero descenso en 2025, con una caída del 9,3 % (equivalente a 5 incidentes menos respecto al año anterior).



Gráfico N° 17
Número de incidentes de seguridad operativa, según tipo
2024 - 2025

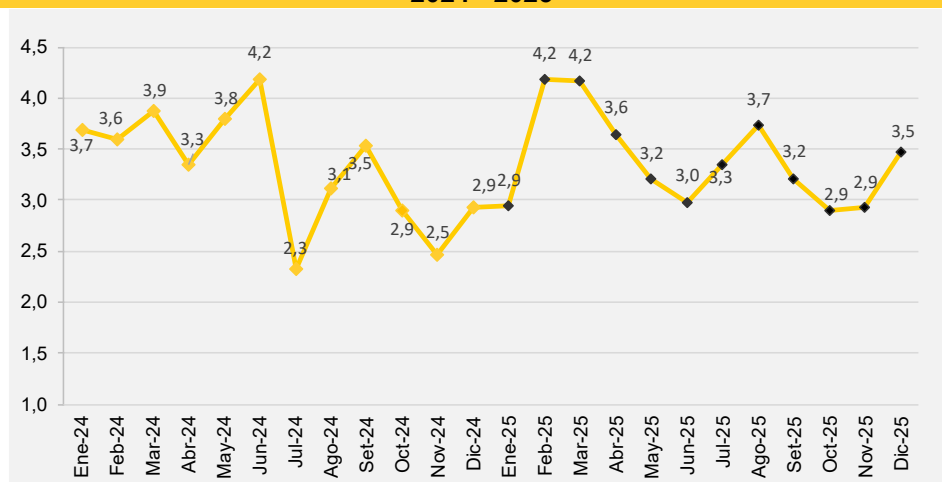


Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. El indicador de incidentes de seguridad operativa por cada millón de pasajeros transportados presentó un comportamiento variable a lo largo de 2025. En enero se reportaron 2,9 incidentes, cifra que se incrementó hasta un pico de 4,2 en febrero, para luego descender a 3,0 en junio, posteriormente se observó una ligera recuperación hasta alcanzar el valor de 3,7 en agosto, para luego registrar una disminución al valor de 2,9 en octubre y noviembre, siendo el valor más bajo del año. Al considerar el promedio mensual ajustado por el volumen de pasajeros, se observa que en 2025 este fue de 3,4 incidentes, frente a los 3,3 incidentes registrados en 2024, lo que representa un ligero aumento 2,4 %. Este incremento refleja una leve disminución en los niveles de seguridad operativa durante el año.

Gráfico N° 18
Indicador mensual de incidentes de seguridad operativa,
2024 - 2025



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas

86. Este indicador mide las ocurrencias que comprometen la seguridad de bienes y personas tanto dentro de las estaciones como en el perímetro externo, tales como: pintado con grafiti, accidentes vehiculares (impacto de vehículos contra la infraestructura externa de las estaciones y vías) y otro tipo de incidentes (agresiones entre pasajeros).
87. En 2025 se registraron un total de 675 incidentes que comprometieron la seguridad de bienes y personas, lo que representa una reducción del 0,6 % en comparación con los 679 incidentes reportados el año anterior. Esta disminución se da muy a pesar de las diversas acciones de fortalecimiento de la seguridad implementadas durante 2025. Los incidentes se concentran en los disturbios generados por agresiones entre pasajeros o hacia el personal de la Línea 1 del Metro de Lima (26,8 %), tocamientos indebidos, actos de acoso y otros actos contra el pudor (21,0 %), usuarios en estado de ebriedad (18,2 %). En tanto, el resto de tipo de incidentes representaron en conjunto el 33,9 %.
88. Ahora bien, los incidentes relacionados con tocamientos indebidos, actos de acoso y otros actos contra el pudor se han incrementado en 6,8 %, en un contexto de mayor aforo y mayor afluencia de pasajeros. Cabe indicar que, de los 142 eventos de este tipo en el 2025, 71 culminaron con la denuncia respectiva, es decir, el 50,0 % de los mismos. Principalmente, los agraviados que no interponen las denuncias, no lo hacen por falta de tiempo disponible.

Cuadro N° 6		
Número de incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas, 2024 - 2025		
Tipo de incidente	2024	2025
Agresión física y/o verbal entre pasajeros o hacia el personal de L1	143	181
Tocamientos Indebidos, actos de acoso y otros actos contra el pudor	133	142
Usuarios en Estado de Ebriedad	80	123
Robos o intentos de Robo	72	79
Accidentes vehiculares	21	31
Cierre de puertas y/o persianas por agresión o disturbios en exteriores	30	25
Pintado de grafiti	26	11
Intento de suicidio	12	9
Daños en los coches del tren	19	8
Otros incidentes	143	66
Total	679	675

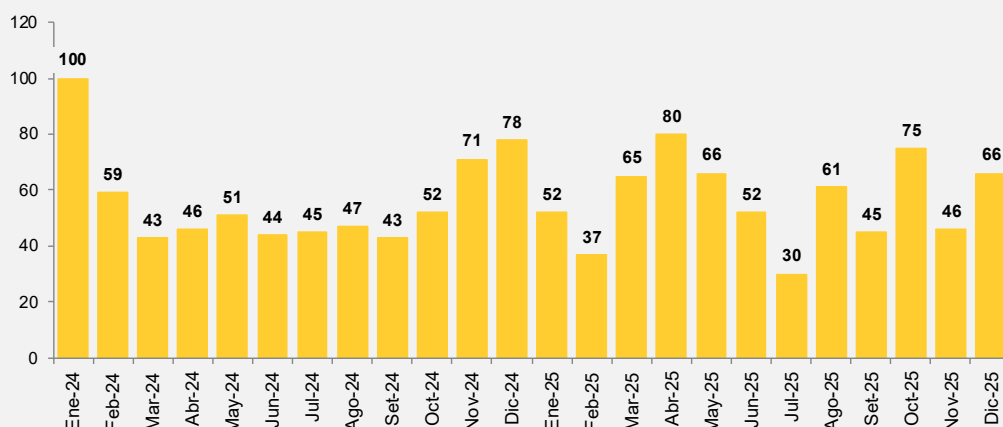
Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. De manera mensual, durante 2025, se aprecia una tendencia oscilante del número de incidentes, alcanzando picos en abril, agosto, octubre y diciembre, con un valor máximo de 80 en abril, por el contrario, julio es el mes con menores incidentes reportados.



Gráfico N° 19
Incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas, 2024 - 2025



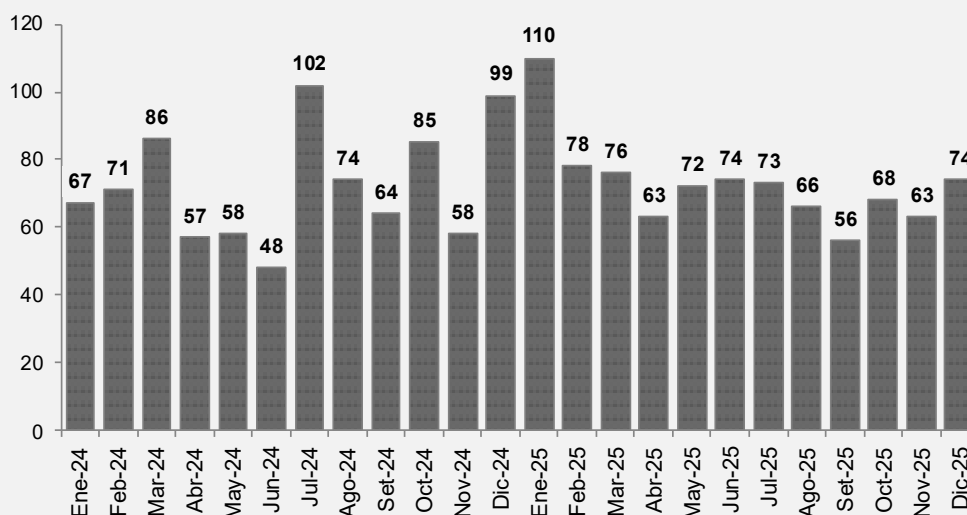
Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Incidentes relacionados con la avería del material rodante

90. Se consideran como averías del material rodante aquellos reportes que ocasionen retrasos iguales o mayores a 3 minutos en la explotación del servicio, los cuales pueden ser medidos en las estaciones terminales o en una estación intermedia.
91. En 2025 se produjeron un total de 873 averías en el material rodante, lo que representa un incremento del 0,5 % respecto a las 869 averías registradas en 2024. A nivel mensual, se observa una tendencia a la baja durante el primer trimestre del año, a partir de alcanzar el pico de 110 averías en enero. A partir de ello, se observaron niveles fluctuantes entre el segundo y cuarto trimestre con un valor mínimo de averías de 56 en el mes de septiembre del 2025.

Gráfico N° 20
Número de averías del material rodante, 2024 - 2025



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

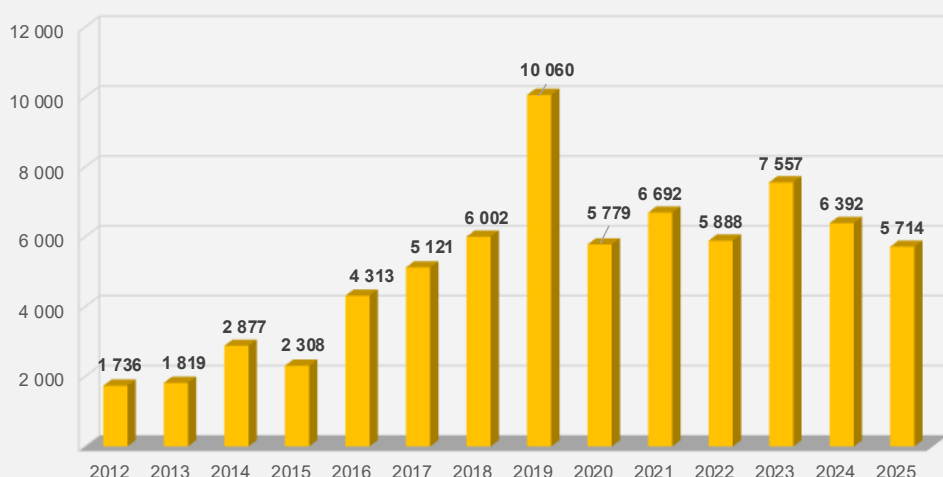
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VI.4. Reclamos

92. Cabe indicar que los usuarios de las infraestructuras supervisadas por el Ositrán están facultados para utilizar el mecanismo de reclamos ante la insatisfacción de los servicios prestados por las Entidades Prestadoras. Conforme al Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del Ositrán, los reclamos de los usuarios deben estar relacionados con la facturación o cobro de los servicios, la calidad y oportuna prestación de los servicios, defectos en la información proporcionada a los usuarios, entre otros aspectos. Cabe indicar que en primera instancia los reclamos son atendidos por la Entidad Prestadora, mientras que, en segunda instancia, los reclamos son resueltos por el Ositrán. A su vez, también el Ositrán realiza campañas de capacitación en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao²⁰.
93. Según se aprecia en el siguiente gráfico, el número de reclamos presentados por los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima ante la Entidad Prestadora presentó una disminución del 11 % en 2025, al pasar de 6392 reclamos en 2024 a 5714 reclamos en 2025.

Gráfico N° 21
Evolución de los Reclamos presentados ante el Concesionario,
2012 - 2025



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Si bien el número de reclamos por pasajero es bastante reducido desde inicios de la concesión (inferior al 0,01 %), debe destacarse que el ratio alcanzado en el 2025 es inferior a los niveles del 2024, 2023 y 2022. En efecto, se aprecia que los 5714 reclamos presentados por los usuarios en el 2025 representan la menor fracción (0,0028 %) en comparación con los 201,5 millones de viajes atendidos por el Concesionario.

²⁰ Dichas capacitaciones han tenido por finalidad educar a los participantes en temas de interés respecto a sus derechos y deberes como usuarios de la infraestructura de transporte de uso público bajo competencia del Ositrán, los procedimientos de reclamo y denuncia que pueden iniciar los usuarios, así como acerca de las funciones del Organismo Regulador.



Cuadro N° 7
Ratio Número de Reclamos por pasajero,
2013 - 2025

Año Concesión	N° de pasajeros	Reclamos	Ratio B/A
	(A)	(B)	
2013	36 148 315	1819	0,0050%
2014	70 333 239	2877	0,0041%
2015	107 070 145	2308	0,0022%
2016	107 230 143	4313	0,0040%
2017	107 530 188	5121	0,0048%
2018	124 140 635	6002	0,0048%
2019	170 332 384	10060	0,0059%
2020	70 001 258	5779	0,0083%
2021	81 227 186	6692	0,0082%
2022	129 602 574	5888	0,0045%
2023	171 957 350	7557	0,0044%
2024	191 015 710	6392	0,0033%
2025	201 512 831	5714	0,0028%

Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

95. Cabe señalar que, durante 2025, el canal más utilizado para la presentación de reclamos fue el Libro de Reclamaciones, con una participación del 50,7 %, seguido del Centro de Atención Telefónica, que concentró el 29,0 % del total. Esta situación va en concordancia con lo observado en 2024, cuando el Libro de Reclamaciones y Centro de Atención Telefónica fueron los principales canales por los usuarios para registrar sus reclamos.

VI.5. Penalidades, infracciones y sanciones

96. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.
97. Sobre el particular, durante el 2025, el Ositrán ha aplicado sanciones al Tren Urbano de Lima S.A. por 17 incumplimientos por un monto de S/ 1,4 millones, monto que constituyó el 84,1 % del total de sanciones impuestas a Entidades Prestadoras por parte del Ositrán en dicho año. El detalle de las sanciones se puede apreciar en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 8 Sanciones impuestas durante el 2025

Fecha de notificación resolución de sanción	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida
2/06/2025	Incumplimiento por no alcanzar los Indicadores de Disponibilidad y Confiabilidad para los equipos de infraestructura y material rodante de la Línea 1 del Metro de Lima (durante los meses de mayo, junio, julio, agosto, septiembre y diciembre del periodo 2023), y no programar y ejecutar oportunamente las tareas de conservación (mantenimiento) y monitoreo de los parámetros de condición y detectar aquellos que se encuentren por debajo de los límites y adoptar medidas necesarias para su corrección oportuna a fin de alcanzar los Niveles de Servicio.	Cláusula 2.12, los numerales 2.2.3 y 2.2.4 del Anexo 7 del Contrato de Concesión y el literal a) del Artículo 11 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público
18/03/2025	Incumplimiento por la falta de mantenimiento (de acuerdo a las recomendaciones del fabricante) del conector bifilar de 03 tornillos, así como como los demás conectores y componentes de la catenaria comprendidos en el "sector 1".	Cláusulas 5.31 y 7.3 del Contrato de Concesión, y de los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión.
23/10/2025	Incumplimiento por no realizar las actividades de mantenimiento correctivo sobre las puestas a tierra (PAT) de los descargadores de sobretensión de la vía, respecto a los valores de resistencia que deben cumplir las PAT según las recomendaciones del fabricante (mínimo 5 Ω - máximo 15 Ω), lo cual se habría producido durante los años 2021, 2022, 2023 y 2024.	Cláusula 7.3 y de los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión
23/01/2025	Incumplimiento del Concesionario Tren urbano de Lima S.A. al no haber cumplido con lo previsto en los puntos 5, 7 y 8 del numeral 6.2 inciso a) del instructivo "Atención de pasajeros PMR (Persona con Movilidad Reducida) y CONADIS".	Literal iv) de la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión y del literal k) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público del OSITRAN.
10/04/2025	Incumplimiento del Concesionario Tren Urbano de Lima S.A., debido a que no cumplió los Planes de Prestación del Servicio (PPS), establecidos por el Concedente para la operación de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao en los días 10 de marzo, 15 de agosto y 06 de noviembre de 2023.	Cláusula 8.3, numeral 1.3.3 del Anexo 7 del Contrato de Concesión.
22/08/2025	Incumplimiento por la falta de señalización del piso mojado en la entrada de los servicios higiénicos de la Estación Santa Rosa, lo que ocasionó la caída de la señora Marlene Arias Carrasco, el día 22 de junio de 2023.	Numerales 1.1.1 y 1.2.34 del Anexo 7 del Contrato de Concesión y del artículo 7 literal k) del Reglamento de Usuarios de Infraestructuras de Transporte de Uso Público.
21/01/2025	Incumplimiento del Concesionario Tren urbano de Lima S.A. por no haber permitido el ingreso de los usuarios a la estación Bayovar el día 27.10.2023, desde las 05:32 horas hasta las 06:03, aproximadamente, ante la caída del Sistema de Torniquetes.	Numeral 1.1.3 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, y del literal l) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público.



15/04/2025	Incumplimiento del Concesionario Tren Urbano de Lima S.A. con relación al mantenimiento del Hilo de Contacto, respecto al evento ocurrido el 03.06.2023 en el Patio de material rodante de Villa El Salvador	Cláusula 5.31 del Contrato de Concesión
16/07/2025	Incumplimientos con relación al mantenimiento de las baterías de los UPS de las cabinas eléctricas (CAB) 01 VES y CAB08 ATO, respecto a la ocurrencia del evento del 04.12.2023 en la Subestación de Villa El Salvador.	Cláusula 5.31 del Contrato de Concesión, y de los numerales 2.1.1, y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión
18/08/2025	Incumplimiento referido al evento ocurrido el 08 de julio de 2023, referido a que el usuario PMR, Sr. Jimmy Alfredo Pérez García no recibió apoyo por parte del personal del Concesionario cuando descendió del Tren N° 22 en la estación Pumacahua.	Numeral 1.1.1 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, así como de los literales e) y k) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público del OSITRAN.
9/04/2025	Incumplimiento por parte de la Entidad Prestadora Tren Urbano de Lima S.A. debido a que no remitió 7 quejas al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRAN para su evaluación.	Artículo 63° del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN
18/08/2025	Incumplimiento por parte de la Entidad Prestadora Tren Urbano de Lima S.A. respecto a que no habría cumplido con brindar una atención no solo preferente sino también diligente, oportuna, eficaz, con esmero, a una PMR, de tal manera que garantice las condiciones de trato digno y equitativo, conforme lo señala la Ley N° 28683, Ley que modifica la Ley N° 27408, que establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, y con discapacidad.	Numeral 7.2 literal a) puntos 8 y 9 del Instructivo de Atención a Pasajeros PMR y CONADIS – UNNA-TRANSP-L1ML-OPE-INS-0013, literal e) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público y el literal iv) del numeral 8.24 del Contrato de Concesión
3/09/2025	Incumplimiento por parte de la Entidad Prestadora Tren Urbano de Lima S.A. respecto a lo dispuesto en el numeral 6.2 literal a) puntos 8 y 9 del Instructivo de Atención a Pasajeros PMR y CONADIS – UT-UF-OPE-INS-006 y el literal iv) del numeral 8.24 del Contrato de Concesión.	Numeral 6.2 literal a) puntos 8 y 9 del Instructivo de Atención a Pasajeros PMR y CONADIS – UT-UF-OPE-INS-006, y literal iv) del numeral 8.24 del Contrato de Concesión
25/08/2025	Incumplimiento referido al plazo de renovación y condiciones que debieron observar las pólizas de seguros de riesgos laborales (pólizas SCTR SALUD N° S0036265, SCTR PENSIÓN N° 7012100064993 y VIDA LEY N° 00250063.	Cláusulas 12.4, 12.6 y 12.9 del Contrato de Concesión
30/09/2025	Incumplimiento respecto a lo dispuesto en el numeral 6.2 literal a) puntos 7 y 8 del Instructivo de Atención a Pasajeros PMR y CONADIS – UT-UF-OPE-INS-006 (Versión 8 del 02/07/2024), literal e) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público y el literal iv) del numeral 8.24 del Contrato de Concesión.	Numeral 6.2 literal a) puntos 7 y 8 del Instructivo de Atención a Pasajeros PMR y CONADIS – UT-UF-OPE-INS-006 (Versión 8 del 02/07/2024), literal e) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público y el literal iv) del numeral 8.24 del Contrato de Concesión.
17/10/2025	Incumplimiento por no haber brindado al usuario (señor Simón) información adecuada sobre la opción “Otro Monto” presente en la pantalla de la máquina de autoservicio de recarga de tarjetas.	Artículos 7° literal a) y f) y 11° literal a) del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público



23/10/2025

Incumplimiento al no haber cumplido con lo previsto en los puntos 7 y 8 del numeral 6.2 inciso a) del instructivo "Atención de pasajeros PMR (Persona con Movilidad Reducida) y CONADIS"

Literal iv) de la Cláusula 8.24 del Contrato de Concesión y del literal e) del artículo 7 de Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público del OSITRAN por el incumplimiento de los puntos 7 y 8 del numeral 6.2 inciso a) del Instructivo Atención de pasajeros PMR (Persona con movilidad reducida)

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

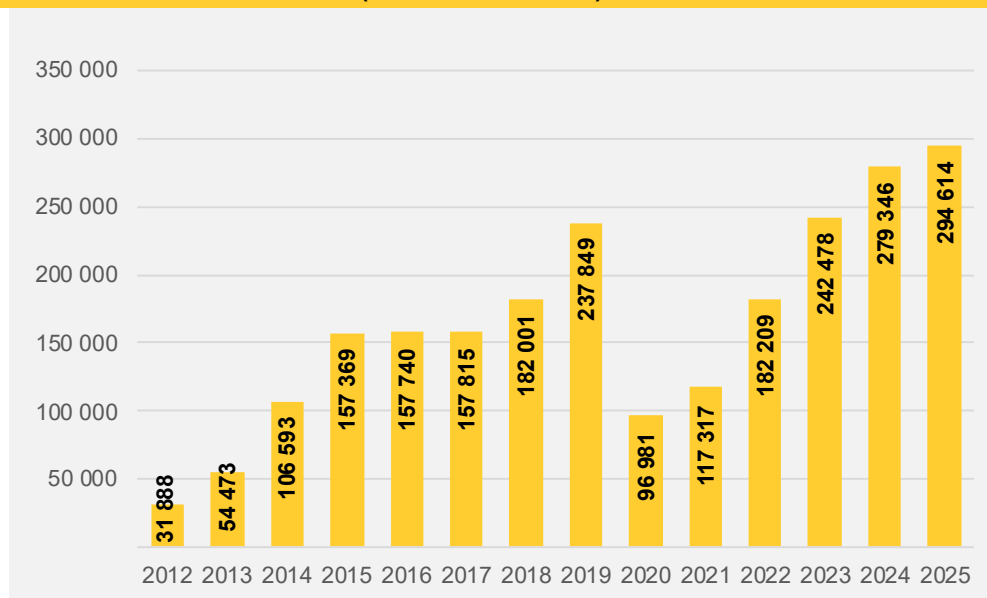
98. Por otro lado, el Contrato de Concesión también faculta al Ositrán a imponer penalidades en caso de incumplimientos del Concesionario de cualquiera de las obligaciones indicadas en el Anexo 10 del Contrato de Concesión, el cual lista una serie de incumplimientos a los que les corresponde un monto de penalidad definida. Sobre el particular, en el 2025 no se registra ninguna penalidad aplicada al concesionario.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Recaudación por el servicio

99. La recaudación por concepto de servicios de transporte a través del cobro de tarifas no forma parte de los ingresos del Concesionario, sin embargo, conforme lo establece el Contrato de Concesión, éste tiene la obligación de realizarla y depositar lo recaudado en el fideicomiso para el pago de los kilómetros garantizados y los kilómetros adicionales.
100. La recaudación por recarga de tarjetas se realiza mediante dos medios: los puestos de venta o boleterías (POS por sus siglas en inglés) y las máquinas vendedoras de tickets (TVM por sus siglas en inglés). En 2025, la recaudación total ascendió a S/ 294,6 millones, monto superior en 5,4 % respecto de lo recaudado en el 2024 (S/ 279,4 millones). Este aumento en la recaudación se encuentra directamente relacionado con la mayor demanda de pasajeros en el último año.

Gráfico N° 22
Recaudación por el servicio de transporte, 2012 - 2025
(En miles de Soles)



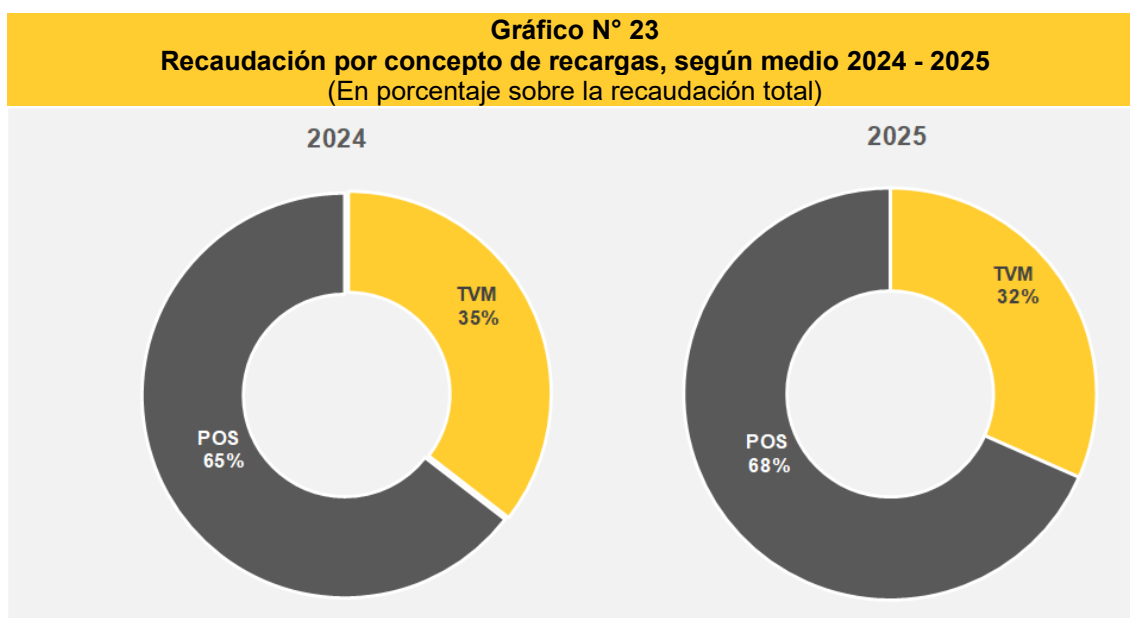
Nota: Información comercial del sistema de recaudación (Back Office).

Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



101. Tal como se observa en el siguiente gráfico, en 2025 la modalidad de recarga a través de puestos de venta o boleterías (POS) se mantuvo como el principal canal para la recarga de tarjetas, concentrando el 68,4 % de la recaudación total, frente al 31,6 % registrado por las máquinas vendedoras de tickets (TVM). En términos monetarios, la recaudación por POS aumentó de S/ 180,2 millones en 2024 a S/ 201,4 millones en 2025, mientras que la recaudación por TVM disminuyó de S/ 99,2 millones a S/ 93,2 millones. Como resultado, la participación de POS se incrementó en 3,9 puntos porcentuales respecto de 2024, consolidándose como el canal predominante de recarga.

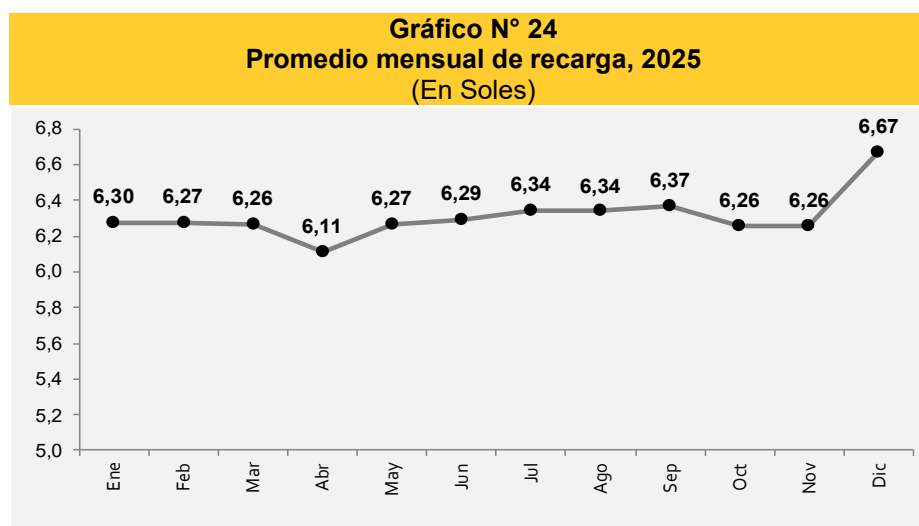


Nota: Información comercial del sistema de recaudación (Back Office).

Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. Respecto al monto promedio de recarga en 2025, se observó una tendencia general al alza, aunque con ligeras fluctuaciones durante el primer semestre. Los valores mensuales oscilaron entre S/6,11 (abril) y S/ 6,67 (diciembre), siendo este último el valor más alto del año. El promedio anual se ubicó en S/ 6,31 por operación de recarga, lo que representa un incremento del 5,5 % respecto al promedio registrado en 2024 (S/ 5,98) y un aumento del 10,3 % en comparación con el valor de 2023.

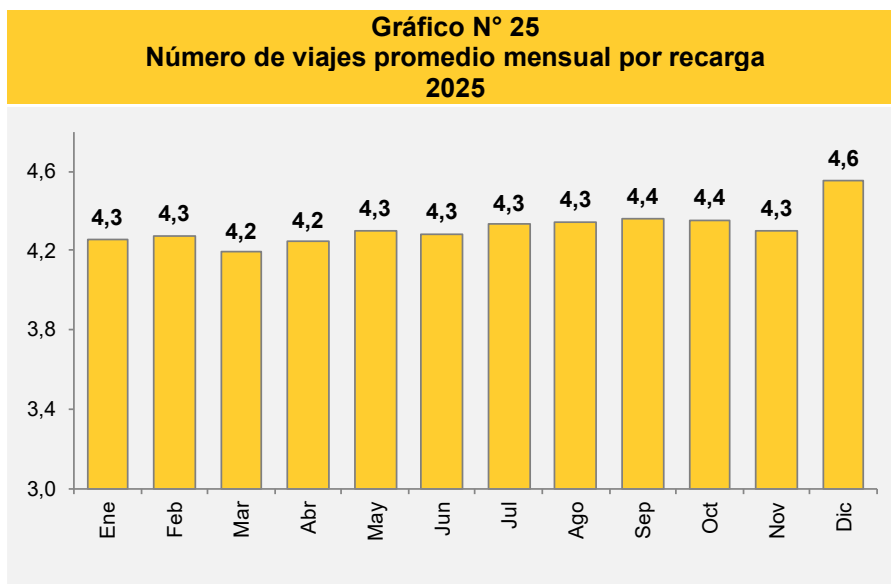


Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



103. Otro indicador del comportamiento de los usuarios es el número de viajes promedio que realizan cada vez que realizan una recarga. Éste se obtiene al dividir el número de viajes (pasajeros) entre el número de recargas. Así, en 2025, la frecuencia de recarga por parte de los usuarios se incrementó ligeramente, al pasar en promedio, cada 4,1 viajes, durante el 2023 y 2024 a un promedio de 4,3 viajes en el 2025. Ahora bien, de manera mensual, durante el 2025 el número promedio de viajes por recarga mostró una tendencia creciente, con valores que oscilaron entre 4,2 y 4,6 viajes por recarga.



Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Estado de Resultados Integrales

104. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Es oportuno tener presente que la presente concesión tiene la característica de ser cofinanciada.
105. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de dichos conceptos, de manera previa a presentar el estado de resultados integrales.

Ingresos por servicios

106. En el año 2025, los ingresos por servicios de operación de la concesión alcanzaron los S/ 419 millones, lo que representa un crecimiento del 0,1 % respecto a los S/ 418,9 millones registrados en 2024. Cabe señalar que, al igual que en los ejercicios anteriores, no se registraron ingresos por servicios de construcción, manteniéndose esta situación desde el año 2019²¹.
107. En cuanto a la composición de los ingresos operativos del 2025, se observa que la principal fuente continúa siendo el ingreso por kilómetro tren recorrido (PKT)²², el cual aportó el 85,2 % del total. Este rubro se mantuvo prácticamente constante respecto al año previo, con una leve variación negativa del 0,3 %. En segundo lugar, destacaron los ingresos generados por intereses

²¹ La última obligación de desembolso por este concepto se realizó en febrero de 2019.

²² El ingreso por PKT corresponde a la contraprestación que percibe la Concesionaria del Concedente, por kilómetro recorrido por los servicios de operación de la Línea 1 del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao de acuerdo con lo que establece el Contrato de Concesión. Los ingresos por PKT son reconocidos mensualmente mediante la contabilización de ingresos no facturado y la facturación se realiza en forma trimestral y es cobrada a los 30 días aproximadamente.



medidos a costo amortizado²³, los cuales representaron el 13,0 % del total y mostraron un crecimiento del 2,4 % respecto a los ingresos por dicho rubro del 2024.

Cuadro N° 9
Línea 1: Ingresos por servicios 2024 - 2025
(En miles de soles)

Ingresos por servicios			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Ingresos por servicios de operación:					
Ingresos por Kilometro Tren Recorrido (PKT)	357 451	358 386	85,2%	85,5%	-0,3%
Ingresos generados por intereses medidos a costo amortizado	54 575	53 299	13,0%	12,7%	2,4%
Ingresos por servicios complementarios	7372	7312	1,8%	1,7%	0,8%
Ingresos por comisión reconocido por compra/venta de material rodante	-	-	-	-	-
Ingresos por servicios de construcción					
Ingresos de actividades de construcción	-	-	-	-	-
Total	419 398	418 997	-	-	0,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Costos por servicios

108. En el ejercicio 2025, los costos por servicios de la concesión sumaron S/ 288 millones, lo que representa un ligero aumento de 0,4 % respecto a los S/ 287 millones registrados en 2024. Al igual que en años anteriores, no se generaron costos vinculados a servicios de construcción, por lo que la variación observada se explica exclusivamente por los costos asociados a los servicios de operación.
109. Dentro de los costos de operación, la principal partida continúa siendo la correspondiente a los “servicios prestados por terceros”, los cuales totalizaron S/ 242 millones en 2025. Esta cifra representa el 84,0 % del total de los costos por servicios, la cual ha experimentado una leve contracción de los 0,2 puntos porcentuales frente al año previo. En este rubro destaca particularmente el servicio brindado por Unna Transporte S.A.C.²⁴, encargado de la operación y mantenimiento del sistema ferroviario.
110. Por su parte, la segunda partida más relevante fue la de “cargas diversas de gestión”, que registró un crecimiento de 1,6 % en comparación con el 2024, alcanzando los S/ 19 millones. Esta categoría representó el 6,5 % del total de costos por servicios en el ejercicio 2025.

²³ Los ingresos por intereses medidos a costo amortizado corresponden a intereses por financiamiento al Concedente en la adquisición del equipo rodante y otros establecidos en el Contrato de Concesión. Estos se reconocen sobre la base de la proporción de tiempo transcurrido, usando el método del interés Efectivo y están sujetos a deterioro.

²⁴ Una empresa que pertenece a UNNA Infraestructura, que es una de las líneas de negocio que tiene AENZA S.A.A.



Cuadro N° 10
Costos por servicios 2024 - 2025
(En miles de soles)

Costos por servicios			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Costos por servicios de operación:					
Servicios prestados por terceros	241 785	242 281	84,0%	84,5%	-0,2%
Cargas diversas de gestión	18 792	18 505	6,5%	6,5%	1,6%
Inventarios, materiales e insumos consumidos	18 166	17 178	6,3%	6,0%	5,8%
Cargas de personal	1728	1641	0,6%	0,6%	5,3%
Tributos	6 854	6 894	2,4%	2,4%	-0,6%
Depreciación	286	243	0,1%	0,1%	17,7%
Amortización	6	50	0,0%	0,0%	-88,0%
Deterioro	171	- 102	0,1%	0,0%	-267,6%
Costos por servicios de construcción					
Servicios prestados por terceros	-	-	-	-	-
Total	287 788	286 690	-	-	0,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Gastos administrativos

111. En 2025, los gastos administrativos disminuyeron 27,4 % con respecto al 2024, al pasar de S/ 16,2 millones en 2024 a S/ 11,8 millones en 2025, explicado por la reducción en la partida servicios prestados por terceros (en S/ 4,5 millones). En el siguiente cuadro se observan los principales conceptos que conforman los gastos administrativos para los años 2024 y 2025.

Cuadro N° 11
Gastos de administración 2024 - 2025
(En miles de soles)

Gastos administrativos			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Servicios prestados por terceros	9195	13663	78,0%	84,2%	-32,7%
Cargas diversas de gestión	208	464	1,8%	2,9%	-55,2%
Inventarios, materiales e insumos consumidos	-	-	-	-	-
Cargas de personal	2134	2016	18,1%	12,4%	5,9%
Tributos	198	-	1,7%	-	-
Depreciación	41	42	0,3%	0,3%	-2,4%
Amortización	8	39	0,1%	0,2%	-79,5%
Total	11 784	16 224	-	-	-27,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Resultados Integrales

112. Como se observa en el cuadro, durante el 2025 la utilidad bruta de la Concesionaria ascendió a S/ 131,6 millones, lo que implicó una ligera caída del 0,5 % en comparación con los S/ 132,3 millones registrados en 2024. Esta reducción responde a un aumento en los Costos de servicios de operación. En cuanto a la utilidad de operación, esta alcanzó los S/ 120 millones, lo que representa un aumento de 4,1 % frente al resultado obtenido en 2024 (S/ 115,2 millones). Finalmente, la utilidad neta del ejercicio se ubicó en S/ 81 millones, mostrando un crecimiento



del 5 % respecto a los S/ 77,1 millones del año anterior. Este incremento se vio influenciado por una ganancia registrada en la diferencia en cambio neta.

Cuadro N° 12
Línea 1: Resultados integrales 2024 - 2025
(En miles de soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos por servicios de operación	419 398	418 997	100,0%	100,0%	0,1%
Costos de servicios de operación	-287 788	-286 690	-68,6%	-68,4%	0,4%
Utilidad bruta	131 610	132 307	31,4%	31,6%	-0,5%
Gastos administrativos	-11 784	-16 224	-2,8%	-3,9%	-27,4%
Otros ingresos y gastos, neto	189	-838	0,0%	-0,2%	-122,6%
Utilidad de operación	120 015	115 245	28,6%	27,5%	4,1%
Ingresos financieros	3976	5431	0,9%	1,3%	-26,8%
Gastos financieros	-8139	-7632	-1,9%	-1,8%	6,6%
Diferencia en cambio, neto	2 423	-1 939	0,6%	-0,5%	-225,0%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	118 275	111 105	28,2%	26,5%	6,5%
Impuesto a la renta	-37 261	-33 964	-8,9%	-8,1%	9,7%
Utilidad y total de resultados integrales del año	81 014	77 141	19,3%	18,4%	5,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Estado de Situación Financiera

113. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos en las respectivas cuentas para los años 2024 y 2025.



Cuadro N° 13
Línea 1: Estado de Situación Financiera 2024 - 2025
 (En miles soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVOS CORRIENTES			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	124 270	111 150	Obligaciones financieras	21	37
Activos financ. relac. a acuerdos de concesión, neto	138 903	135 571	Bonos	32 995	30 158
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	564	553	Cuentas por pagar comerciales	29 806	39 581
Otras cuentas por cobrar	6 722	6 212	Cuentas por pagar a partes relacionadas	16 725	23 996
Inventarios, neto	34 494	39 240	Otras provisiones	3 449	2 010
Gastos contratados por anticipado	2 077	175	Otras cuentas por pagar	16 845	15 591
Total activos corrientes	307 030	292 901	Total pasivos corrientes	99 841	111 373
ACTIVOS NO CORRIENTES			PASIVO NO CORRIENTES		
Activos financ. relac. a acuerdos de concesión, neto	774 630	770 996	Otros pasivos financieros	41	70
Otras cuentas por cobrar a partes relacionadas	3 064	3 064	Bonos por pagar	585 936	594 917
Gastos contratados por anticipado	1 484	1 601	Cuentas por pagar comerciales	0	0
Propiedad de Inversión	1 269	1 348	Cuentas por pagar a partes relacionadas	30 610	29 794
Propiedad, planta y equipo, neto	1 062	1 033	Otras cuentas por pagar	201	223
Activos por derecho en uso, neto	35	49	Otras provisiones	3 414	2 979
Activos intangibles, neto	64	105	Pasivos por impuestos diferidos	63 330	64 040
Total activos no corriente	781 608	778 196	Total pasivos no corrientes	683 532	692 023
			TOTAL PASIVOS	783 373	803 396
			PATRIMONIO		
			Capital emitido	100 105	100 105
			Reserva legal	20 021	20 021
			Reserva facultativa	994	994
			Resultados acumulados	184 145	146 581
			TOTAL PATRIMONIO	305 265	267 701
					1 071
TOTAL ACTIVOS	1 088 638	1 071 097	TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO	1 088 638	097

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Tren Urbano de Lima S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Cuadro N° 14
Línea 1: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2024 - 2025
(En porcentajes)

	Al 31 de diciembre		ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL		Al 31 de diciembre		ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024		2025	2024	2025	2024	2025/2024
ACTIVOS CORRIENTES						PASIVO CORRIENTE					
Efectivo y equivalente de efectivo	124 270	111 150	11,4%	10,4%	11,8%	Obligaciones financieras	21	37	0,0%	0,0%	-43,2%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión, neto	138 903	135 571	12,8%	12,7%	2,5%	Bonos	32 995	30 158	3,0%	2,8%	9,4%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	564	553	0,1%	0,1%	2,0%	Cuentas por pagar comerciales	29 806	39 581	2,7%	3,7%	-24,7%
Otras cuentas por cobrar	6 722	6 212	0,6%	0,6%	8,2%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	16 725	23 996	1,5%	2,2%	-30,3%
Inventarios, neto	34 494	39 240	3,2%	3,7%	-12,1%	Otras cuentas por cobrar	3 449	2 010	0,3%	0,2%	71,6%
Gastos contratados por anticipado	2 077	175	0,2%	0,0%	1086,9%	Otras cuentas por pagar	16 845	15 591	1,5%	1,5%	8,0%
Total activos corrientes	307 030	292 901	28,2%	27,3%	4,8%	Total pasivos corrientes	99 841	111 373	9,2%	10,4%	-10,4%
ACTIVOS NO CORRIENTES						PASIVO NO CORRIENTES					
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión, neto	774 630	770 996	71,2%	72,0%	0,5%	Bonos	585 936	594 917	53,8%	55,5%	-1,5%
Otras cuentas por cobrar a partes relacionadas	3 064	3 064	0,3%	0,3%	0,0%	Cuentas por pagar comerciales	0	0	0,0%	0,0%	-
Gastos contratados por anticipado	1 484	1 601	0,1%	0,1%	-7,3%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	30 610	29 794	2,8%	2,8%	2,7%
Propiedad de Inversión	1 269	1 348	0,1%	0,1%	-5,9%	Otras cuentas por pagar	201	223	0,0%	0,0%	-9,9%
Propiedad, planta y equipo, neto	1 062	1 033	0,1%	0,1%	2,8%	Otras provisiones	3 414	2 979	0,3%	0,3%	14,6%
Activos por derecho en uso, neto	35	49	0,0%	0,0%	-28,6%	Pasivos por impuestos diferidos	63 330	64 040	5,8%	6,0%	-1,1%
Activos intangibles, neto	64	105	0,0%	0,0%	-39,0%	Total pasivos no corrientes	683 491	691 953	62,8%	64,6%	-1,2%
Total activos no corriente	781 608	778 196	71,8%	72,7%	0,4%	Total pasivos	783 332	803 326	72,0%	75,0%	-2,5%
						PATRIMONIO					
						Capital emitido	100 105	100 105	9,2%	9,3%	0,0%
						Reserva legal	20 021	20 021	1,8%	1,9%	0,0%
						Reserva facultativa	994	994	0,1%	0,1%	0,0%
						Resultados acumulados	184 145	146 581	16,9%	13,7%	25,6%
						Total patrimonio	305 265	267 701	28,0%	25,0%	14,0%
TOTAL ACTIVOS	1 088 638	1 071 097			1,6%	TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO	1 088 597	1 071 027			1,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



114. Para el 2025, se observa un ligero aumento en el total de activos de la concesión, que pasó de S/ 1071,1 millones en el 2024 a S/ 1088,6 millones en el 2025, lo que representa un incremento marginal de 1,6 % respecto al año anterior.
115. De manera particular, el activo corriente presentó un crecimiento de S/ 292,9 millones en 2024 a S/ 307 millones en 2025 (+4,8 %), mientras que los activos no corrientes aumentaron levemente en 0,4 %, al pasar de S/ 778,2 millones a S/ 781,6 millones. Dicha situación conllevó a disminuir la participación de los activos no corrientes dentro del total de los activos, los cuales ahora representan el 71,8 % del total de activos, frente al 72,7 % registrado en 2024. La mayor parte del crecimiento de los activos no corrientes se debe al incremento en los activos financieros relacionados a acuerdos de concesión, neto, que aumentaron en S/ 3,6 millones (+0,5 %), alcanzando los S/ 775 millones y constituyendo el principal componente de los activos no corrientes, con una participación de 71,2 % del total de activos. Por su parte, los activos corrientes aumentaron su participación del 27,3 % al 28,2 %, debido principalmente al incremento del efectivo y equivalente de efectivo en S/ 13,1 millones y la subida de los activos financieros relacionados a acuerdos de concesión, neto en S/ 3,3 millones. Tras esta alza, los activos financieros relacionados a acuerdos de concesión, neto son el rubro más representativo dentro de los activos corrientes, aportando el 12,8 % del total de activos.
116. En cuanto a los pasivos, se evidencia una reducción del 2,5 %, al pasar de S/ 803,4 millones en 2024 a S/ 783,4 millones en 2025. Este descenso se explica fundamentalmente por la disminución de los pasivos corrientes, que pasaron de S/ 111,4 millones a S/ 99,8 millones, es decir, una caída de 10,4 %. Esta variación estuvo marcada principalmente por la reducción de las cuentas por pagar a partes relacionadas, que disminuyeron en aproximadamente S/ 7,3 millones, así como por la caída de las cuentas por pagar comerciales en alrededor de S/ 9,8 millones. Por su parte, los pasivos no corrientes registraron una leve reducción de 1,2 % al pasar de S/ 692,0 millones en 2024 a S/ 683,5 millones en 2025, siendo este cambio explicado fundamentalmente por la disminución de los bonos por pagar, que se redujeron en aproximadamente S/ 9,0 millones, parcialmente compensada por el aumento de las cuentas por pagar a partes relacionadas y de otras provisiones no corrientes.
117. Con esta evolución, la estructura de los pasivos muestra que en 2025 el pasivo corriente representó el 12,7 % del total de deudas (13,9 % en 2024), mientras que los pasivos no corrientes concentraron el 87,3 % del total (86,1 % en 2024), reflejando así que la Concesionaria presenta un perfil más enfocado en obligaciones de largo plazo.
118. Finalmente, el patrimonio de la concesión presentó una mejora significativa, pasando de S/ 267,7 millones en 2024 a S/ 305,3 millones en 2025, lo que equivale a un incremento de 14 %. Este resultado fue impulsado principalmente por el aumento en los resultados acumulados, que pasaron de S/ 146,6 millones a S/ 184,1 millones (S/ +37,6 millones).



VII.4. Ratios financieros

a) Ratio de liquidez

119. De manera general, en el ejercicio 2025 se experimenta un aumento de los ratios de liquidez respecto al ejercicio 2024, lo cual se explica principalmente por la reducción del pasivo corriente.

Cuadro N° 15
Línea 1: Ratios de Liquidez, 2024 - 2025

Ratios	2025	2024
Liquidez general	3,08	2,63
Prueba ácida	1,32	1,06
Liquidez absoluta	1,24	1,00

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

120. En efecto, la liquidez general de la empresa²⁵ (activo corriente/pasivo corriente), que mide la capacidad para pagar deudas de corto plazo, mostró una mejora en el 2025 respecto al 2024. Este indicador pasó de 2,63 en 2024 a 3,08 en 2025, lo cual implica que, por cada S/ 1 de deuda de corto plazo, la concesionaria cuenta con S/ 3,08 de activos corrientes de respaldo. Este resultado evidencia un fortalecimiento en la capacidad de la empresa para atender sus compromisos inmediatos. Asimismo, el ratio de prueba ácida²⁶ también mejoró al pasar de 1,06 en 2024 a 1,32 en 2025, lo que indica que la empresa ahora sí dispone de activos suficientemente líquidos para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en comparación a lo sucedido en 2024. Finalmente, el ratio de liquidez absoluta se elevó de 1,00 a 1,24, lo que implica que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo ha sido suficiente para cubrir el total de los pasivos corrientes a la fecha de cierre del ejercicio 2025.

b) Ratio de endeudamiento

121. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁶ Este ratio sirve para evaluar la liquidez de una empresa, considerando en el numerador las partidas más líquidas del activo corriente (efectivo y equivalentes y las cuentas por cobrar) y en el denominador el pasivo corriente. Así, al excluir del numerador las partidas menos líquidas del activo corriente (Activos financieros relacionadas a acuerdos de concesión, neto existencias y gastos pagados por anticipado), se busca medir la capacidad de las empresas de hacer frente a sus obligaciones de corto plazo con su liquidez. Así, si el ratio registra valores por encima de la unidad quiere decir que la empresa puede atender todas sus obligaciones corrientes sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.



122. En el ejercicio 2025, los ratios de endeudamiento del Concesionario reflejan una menor dependencia del financiamiento externo en comparación con el año anterior, lo que evidencia una mejora en la estructura financiera de la empresa. Esta evolución puede observarse en los indicadores Deuda – Patrimonio²⁷, Endeudamiento del Activo²⁸, Calidad de la Deuda²⁹ e Índice de Solvencia³⁰.

Cuadro N° 16
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento,
2024 - 2025

Ratios	2025	2024
Deuda/Patrimonio	2,57	3,00
Endeudamiento del Activo	0,72	0,75
Calidad de la Deuda	0,13	0,14
Índice de Solvencia	1,39	1,33

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. El ratio Deuda/Patrimonio alcanzó un valor de 2,57 en 2025, lo que significa que por cada sol de patrimonio, la empresa tiene S/ 2,57 de deuda. Este resultado representa una reducción frente al ratio de 3,00 registrado en 2024, reflejando una disminución del apalancamiento financiero. Esta mejora está vinculada al fortalecimiento del patrimonio durante el ejercicio 2025 (+ 14 %).
124. Por su parte, el ratio de Endeudamiento del Activo³¹ fue de 0,72 en 2025, lo que indica que el 72 % del activo total está financiado con pasivos. Esta proporción es menor a la del año anterior (0,75), lo cual sugiere una ligera mejora en la autonomía financiera del Concesionario, reduciendo su dependencia de recursos de terceros.
125. En cuanto a la Calidad de la Deuda, se observa que en 2025 el 13 % del pasivo total corresponde a obligaciones de corto plazo, lo que representa una disminución frente al 14 % reportado en 2024. Este cambio denota una mejora en la estructura del endeudamiento, con una mayor proporción de deuda de largo plazo, lo cual reduce los riesgos financieros de corto plazo para la empresa.
126. Finalmente, el Índice de Solvencia se ubicó en 1,39 en el año 2025, lo que implica que por cada sol de pasivo total, la empresa cuenta con S/ 1,39 en activos totales. Este resultado supera el valor del año anterior (1,33), lo cual implica una mejora en la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones totales con sus activos, indicando una mayor solidez financiera.

c) Ratios de rentabilidad

127. Los ratios de rentabilidad permiten evaluar la eficiencia de la empresa tanto en el uso de sus activos como en la rentabilidad generada sobre su patrimonio. Así, en 2025, el margen bruto³² registró una caída de 0,2 %, al pasar de 31,6 % en 2024 a 31,4 %, lo que refleja un retroceso en la relación entre los ingresos y el costo de ventas. Por otro lado, el margen operativo³³ se incrementó ligeramente, situándose en 28,6 % frente al 27,5 % registrado el año anterior. Este leve aumento sugiere que los costos operativos se mantuvieron relativamente estables en relación con los ingresos operativos. En cuanto al margen neto³⁴, el mismo pasó de 18,4 % en 2024 a 19,3 % en 2025, lo que indica que por cada S/ 100 de ingresos obtenidos durante el

²⁷ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

²⁸ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

²⁹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

³⁰ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

³¹ La ratio de endeudamiento divide el total de los pasivos por el total de los activos. Muestra la proporción de los activos que se financian con deuda.

³² El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

³³ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

³⁴ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total



ejercicio, la empresa generó una utilidad neta de S/ 19,3. Este leve aumento está asociado a los menores ingresos financieros y a la ganancia registrada en la diferencia en cambio neta en dicho ejercicio.

Cuadro N° 17
Ratios de Rentabilidad, 2024 - 2025

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	31,4%	31,6%
Margen Operativo	28,6%	27,5%
Margen Neto	19,3%	18,4%
ROE	26,5%	28,8%
ROA	7,4%	7,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

128. El ROE³⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. En el ejercicio 2025, este indicador registró una disminución respecto al año anterior, al pasar de 28,8 % en 2024 a 26,5 % en 2025. Esto significa que, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 26,5 de utilidad neta en 2025, mientras que en 2024 generó S/ 28,8. La reducción del ROE se explicaría por un menor rendimiento relativo del patrimonio, asociado al incremento del patrimonio respecto al año anterior y a una utilidad neta que no creció en la misma proporción.
129. Por su parte, el ROA³⁶, que mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa, se incrementó ligeramente al pasar de 7,2 % en 2024 a 7,4 % en 2025. Esto implica que, en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de activo total, la empresa generó S/ 7,4 de utilidad neta, manteniéndose prácticamente en el mismo nivel de eficiencia respecto al año anterior, aunque con una leve mejora en la rentabilidad de sus activos.

VIII. CONCLUSIONES

130. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo Línea 1 del Metro de Lima durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En 2025, el flujo de pasajeros alcanzó los 201,5 millones, lo que representa un incremento del 5,5 % en comparación con 2024 (191,0 millones) y también un nivel superior al registrado antes de la pandemia (170,3 millones en 2019). Al analizar los flujos mensuales, se observa que entre marzo y diciembre de 2025 el tráfico de pasajeros superó consistentemente los 15 millones pasajeros por mes. En particular, en diciembre se transportaron 18,5 millones de personas, cifra que supera el nivel prepandemia alcanzado en diciembre de 2019 (16,8 millones de pasajeros).³⁷
 - (ii) La tarifa por el servicio de transporte en la Línea 1 del Metro de Lima, corresponde a una tarifa social fijada por el Concedente, reservándose de esta parte la potestad de modificarla atendiendo a diversos factores establecidos en la cláusula 9.11 del Contrato de Concesión. No obstante, las tarifas para el uso del servicio de transporte masivo en 2025 se han mantenido en el mismo nivel de S/ 1,50 (adulto) y S/ 0,75 (medio y universitario) desde el inicio de las operaciones en 2012, no habiendo sido objeto de ninguna modificación por parte del Concedente.
 - (iii) En materia de ejecución de inversiones, en 2013 el Concesionario alcanzó un cumplimiento del 100 % en la ejecución de sus compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión, los cuales ascendían a USD 202,5 millones e incluían el diseño, construcción

³⁵ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total

³⁷ Solo incluye pasajeros pagantes.



y equipamiento del Taller de Mantenimiento Mayor y en la adquisición de 19 trenes para la operación del tramo I y II. Adicionalmente, en 2016 debido al crecimiento de la demanda que ha enfrentado la Concesión, mediante la Adenda 4, la Concesionaria asumió compromisos de inversión por un monto de USD 469 millones destinados a la adquisición de 20 trenes de cinco coches cada uno y 39 coches adicionales, la ampliación de las cinco estaciones de mayor afluencia y otras obras complementarios. Dicha ejecución fue culminada, dentro de los plazos acordados, en octubre de 2019, culminándose el procedimiento de reconocimiento del 100 % de inversiones en enero de 2020. Durante el 2025, no se ha realizado ninguna obra adicional. No obstante, el proyecto de ampliación de capacidad de la Línea 1 ya cuenta con la aprobación de la viabilidad a través del Código Único de Inversión 2721232. Este proyecto considera que su primera etapa sería implementada en 48 meses e incrementaría la capacidad a más de 800 mil pasajeros por día y permitiría alcanzar intervalos de paso de trenes de 2,5 minutos en hora punta.

- (iv) En 2025, se efectuó el ajuste anual previsto en el Contrato de Concesión para los valores del Pago por Kilómetro Tren – PKT, concepto a través del cual el Concedente remunera al Concesionario por el recorrido efectuado. Así, el PKT2 se ubicó en S/ 101,15, con el cual se remuneran los kilómetros garantizados en el Contrato; el PKT3 ascendió a S/ 66,07, concepto por el cual se remunera los kilómetros garantizados adicionales que se generan por el mayor recorrido, debido a la ampliación de la capacidad de la infraestructura (Adenda 4), finalmente el PKTA alcanzó el valor de S/ 39,31, monto con el que se remunera el recorrido adicional que el Concedente solicita realizar al Concesionario.
- (v) Tren Urbano de Lima efectuó pagos a favor del Ositrán por el concepto de Aporte por Regulación ascendentes a S/ 4,9 millones en 2025, un nivel bastante inferior a lo registrado en el periodo previo a la pandemia (2018 y 2019). De manera mensual, los pagos más elevados se dan en el segundo mes de cada trimestre, lo que se explica porque el concesionario recibe trimestralmente del MTC los pagos por los kilómetros recorridos (garantizados y adicionales).
- (vi) En relación con el desempeño operativo de Tren Urbano de Lima durante el año 2025, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles de prestación del servicio establecidos en el Contrato de Concesión. Así, el indicador de disponibilidad se encontró por encima de 97 % durante todo el año, alcanzando el 100 % en tres (3) meses del año, lo cual demuestra que el concesionario logró que el tiempo de servicio efectivo brindado a los usuarios sea igual al tiempo de servicio programado. Respecto a los indicadores de Regularidad, se registró una alta volatilidad en el indicador, el cual fluctuó entre 91,6 % y 95,4 %. El indicador de limpieza alcanzó un valor de 1 (mejor puntuación), a lo largo de 2025, lo cual refleja que se encontró un nivel de elementos sucios en las estaciones y en el material rodante bastante por debajo del nivel máximo permitido de 25 %; en ese sentido, se destaca que el nivel de elementos sucios en la Línea 1 del Metro de Lima ha sido menor en 2025 (5,9 %) respecto del 2024 (7,8 %). Por último, el nivel de fraude detectado (medido a partir del monto de evasión en el pago del pasaje) se mantuvo reducido ubicándose entre 0,08 % y 0,15 %, muy por debajo del Límite de 8 % previsto en el Contrato de Concesión.
 - El Factor de Renovación de Pasajeros (FRP), que mide la demanda en función de la capacidad instalada de la infraestructura, mostró una tendencia creciente a lo largo de 2025. El indicador se mantuvo por encima del 100 % en casi todos los meses del año, siendo únicas excepciones los meses de enero y diciembre. Este comportamiento, en línea con el aumento del aforo de pasajeros, evidencia que se está alcanzando la capacidad plena en el uso de los vagones, lo que pone de manifiesto la necesidad de incrementar la capacidad operativa de la Concesión.
 - Respecto a los incidentes relacionados con la seguridad operativa, en 2025, se han registrado 682 eventos, lo que representó un incremento del 8,3 % en relación con



lo registrado 2024. Los incidentes referidos a *impacto físico* y *atasco de la puerta de coche* son los que han mostrado un aumento sustantivo en 2025, con 200 % (+22 incidentes) y 21,8 % (+37 incidentes), respectivamente. Por su parte, dentro de los incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas, los mismos se concentran en los disturbios generados por agresiones entre pasajeros o hacia el personal de la Línea 1 del Metro de Lima (26,8 %), tocamientos indebidos, actos de acoso y otros actos contra el pudor (21,0 %) y usuarios en estado de ebriedad (18,2 %). Este penúltimo tipo de incidente se ha incrementado 6,8 % en 2025, en un contexto de mayor afluencia de pasajeros.

- En materia de averías del material rodante o eventos que generan retrasos iguales o mayores a tres minutos, se registraron un total de 873 averías en el material rodante, lo cual significa un aumento del 0,5 % con relación al número de averías ocurridas en 2024 (869 averías).
 - Durante el 2025, los usuarios del sistema masivo de transporte de las Línea 1 del Metro de Lima presentaron 5714 reclamos, lo que significó una disminución del 11 % respecto al 2024. El principal canal para la presentación de reclamos es el libro de reclamaciones (50,7 %) seguido del Centro de Atención Telefónica (29,0 % del total). Esta situación sigue la línea de lo registrado en 2024, donde el libro de reclamaciones fue el canal preferido por los usuarios para presentar sus reclamos.
 - En 2025, Tren Urbano de Lima incurrió en 17 incumplimientos contractuales o normativos que ameritaron la imposición de sanciones administrativas por un monto de S/ 1,4 millones.
- (vii) Durante el ejercicio 2025, los ingresos por servicios de operación aumentaron 0,1 % en comparación con el año 2024, al pasar de S/ 419 millones a S/ 419,3 millones. En contraste, los costos operativos se incrementaron levemente en 0,4 %, aumentando de S/ 287 millones en 2024 a S/ 288 millones en 2025. En dicho contexto la utilidad bruta registra una ligera caída de 0,5 % respecto al monto registrado el año anterior.
- (viii) Al cierre del 2025, el total de activos de la concesionaria registró una ligera mejora de 1,6 %, ascendiendo de S/ 1 071 millones en 2024 a S/ 1 089 millones. No obstante, el patrimonio neto se fortaleció significativamente, con un incremento del 14 %, impulsado principalmente por los mayores resultados acumulados.
- (ix) En términos de liquidez, la empresa mostró una mejora durante 2025 respecto a 2024, reflejada en el aumento de todos los indicadores: el ratio corriente subió de 2,63 a 3,08; el de prueba ácida de 1,06 a 1,32; y el de liquidez absoluta de 1,00 a 1,24. Por el lado del endeudamiento, se evidenció una menor dependencia del financiamiento externo, con una disminución del ratio Deuda/Patrimonio de 3,00 a 2,57 y del endeudamiento del activo de 0,75 a 0,72. No obstante, los indicadores de rentabilidad mostraron un comportamiento mixto: mientras el margen bruto retrocedió (de 31,6 % a 31,4 %), tanto el margen operativo como el margen neto se incrementaron ligeramente. Adicionalmente, el ROE descendió de 28,8 % a 26,5 %, y el ROA se incrementó ligeramente de 7,2 % a 7,4 %, debido principalmente a una mayor utilidad neta combinada con el incremento del patrimonio. Así, al cierre del ejercicio, la empresa mantiene una eficacia operativa relativamente constante en términos de activos, así como un escenario no favorable en la eficacia financiera desde la perspectiva del accionista, debido a que el crecimiento del patrimonio no fue acompañado por un aumento proporcional en la utilidad neta.



ANEXO N° 1: PRINCIPALES ASPECTOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: TREN URBANO DE LIMA S.A. SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO, LÍNEA 1			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao Villa el Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho (tramos 1 y 2)	Cláusula 2.3 (p. 15)
2	Fecha de suscripción	11 de abril de 2011	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	Plazo inicial de 30 años	Cláusula 4.1 (p. 23)
4	Adendas	▪ Adenda N° 1: 13 de noviembre de 2013. ▪ Adenda N° 2: 23 de julio de 2014. ▪ Adenda N° 3: 12 de febrero de 2016 ▪ Adenda N° 4: 11 de julio de 2016 ▪ Adenda N° 5: 10 de junio de 2024	Adenda N° 1 Adenda N° 2 Adenda N° 3 Adenda N° 4 Adenda N° 5
5	Prórroga de la concesión	Se puede prorrogar la concesión hasta 60 años. La solicitud de prórroga de concesión se realizará durante el cuarto año y posteriormente cada cinco años.	Cláusula 4.7 y 4.8 (p. 24 y 25)
6	Factor de competencia	a) Importe del PKT₁ b) Importe del PKT₂ (cuando opere el tramo 2) c) Importe del PKTA d) Cantidad de material rodante a ser adquirido.	Numeral 7.2 Anexo 7 TUO Bases.
7	Modalidad	Concesión – Asociación Público - privada Cofinanciada	Clausula 2.8. (p.16)
8	Régimen de bienes	Bienes de la concesión: ▪ Los bienes del concedente a partir de la toma de concesión ▪ Las obras, en el momento de su construcción. ▪ El material rodante adquirido a partir de la provisión por el concesionario. ▪ Los reemplazos, renovaciones o adaptaciones, realizado a los equipos contemplados en la lista de bienes del concedente en el momento que se instalen o construyan. ▪ Las inversiones adicionales, según corresponda tomando en cuenta la naturaleza de cada bien y lo establecido en cada uno de ellos. ▪ Cualquier derecho de paso o de servidumbre que el concesionario adquiera u obtenga.	Cláusula 5.10 (p. 27 y 28)
9	Inversiones obligatorias	▪ <u>Estudio definitivo</u> (dentro de los cuatro meses de suscrito el contrato). ▪ <u>Libro de obra</u> (a partir de la etapa de ejecución de obras).	Cláusula 6.2 (p. 39) Cláusula 6.9 (p. 40)



CONCESIONARIO: TREN URBANO DE LIMA S.A. SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO, LÍNEA 1			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		▪ <u>Cronograma detallado</u> (como parte del estudio definitivo). ▪ <u>Etapas de ejecución de obras</u> - El plazo máximo para la culminación de obras es de seis meses una vez entregada el área correspondiente establecida en la cláusula 5.17.1; y aprobación de los estudios definitivos. ▪ <u>Inversiones adicionales</u> - En caso el concesionario proponga la necesidad de realizar inversiones adicionales, estas deberán ser financiadas por el concesionario y serán pagadas trimestralmente por el concedente mediante el mecanismo del PAO (Apéndice 4 del anexo 4).	Cláusula 6.12 (p. 41) Cláusula 6.13 (p.41) Cláusula 6.45 y 6.46 (p.48)
10	Cierre financiero	A más tardar a los nueve (9) meses desde la fecha de suscripción del contrato. En caso, no se haya cumplido con la acreditación al vencimiento del plazo, el concesionario podrá solicitar una ampliación de dos (2) meses, lo cual no deberá variar el cronograma de adquisición del material rodante.	Cláusula 9.1, 9.2 (p.57)
11	Tarifas	▪ Los ingresos provenientes del cobro de tarifas deberán ser depositados al Fideicomiso de Administración, de conformidad a lo establecido en el apéndice 2 del anexo 4. ▪ Las tarifas <u>sociales</u> a ser cobradas por el concesionario son: - Adulto 1,50 nuevos soles - Medio o universitario 0,75 nuevos soles - Escolar 0,75 nuevos soles - Pases libres 0,00 nuevos soles ▪ A la fecha de suscripción del contrato las tarifas se encuentran exoneradas del IGV.	Cláusula 9.9 y 9.10 (p.59)
12	Equilibrio económico	▪ Las partes reconocen que, a la fecha de suscripción del contrato, este se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derecho, responsabilidades y riesgos asignados. ▪ El regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: 1) Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio, relacionados específicamente a la prestación del servicio y reconocidos por el concedente o regulador. 2) El recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio relacionado a la prestación del servicio, aplicando los valores	Cláusula 9.17 y 9.19 (p.60 y 61)



CONCESIONARIO: TREN URBANO DE LIMA S.A. SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO, LÍNEA 1			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las leyes aplicables.	
13	Régimen financiero	El Concedente garantiza al concesionario un número determinado de kilómetros anuales recorridos anuales durante la etapa de explotación.	Cláusula 10.1, 10.4 (p. 63)
14	PKT	- El precio por kilómetro tren (PKT) es el precio ofertado por adjudicatario de la buena pro. - El PKT remunera los costos de operación, mantenimiento de la infraestructura, equipos y material rodante, así como las inversiones obligatorias para los tramos 1 y 2. - PKT1 tramo 1: 73.97 soles (sin IGV) - PKT2 tramos 1 y 2: 71.97 nuevos soles (sin IGV) - Cada año el regulador calculará el PKTt vigente para dicho año.	Cláusula 10.5-10.10 (p. 64 y 65)
15	PKTA	- El precio por kilómetro tren adicional (PKTA) se produce en el caso el Concesionario deba circular mayor cantidad de kilómetros que los garantizados, este tendrá derecho a recibir un pago por kilómetros adicionales recorridos. - PKTA 27,97 nuevos soles (sin IGV)	Cláusula 10.11 (p.65)
16	Pago por kilómetro tren recorrido	Es el pago que realizará el concedente por los kilómetros garantizados y adicionales que se desembolsará trimestralmente a través del Fideicomiso a partir del inicio de la explotación.	Cláusula 10.12-10.14 (p.65)
17	PAO	- El pago por obras (PAO) es el pago trimestral en dólares o nuevos soles que el Concedente realizará a favor del Concesionario, para retribuir la inversión en que incurra el Concesionario por las inversiones adicionales. - El PAO será cancelado a través del Fideicomiso.	Definiciones (p.11) Cláusula 10.19 (p.66) Anexo 4
18	Garantías a favor del concedente	<u>Garantía de fiel cumplimiento</u> - S/.61 000 000.00 nuevos soles desde la fecha de suscripción hasta antes de la operación del tramo 2. - Una vez iniciada, la operación del tramo 2, la garantía deberá ascender a S/.83 500 000.00 nuevos soles.	Cláusula 11.1 (p. 66)
19	Garantías a favor de los acreedores permitidos	- Para cumplir con la ejecución de las obras obligatorias se podrá otorgar garantías a favor de los acreedores permitidos para garantizar el endeudamiento sobre lo siguiente: - El derecho de la concesión - Los ingresos de la concesión, netos de retribución del aporte por regulación. - Las acciones o participaciones del concesionario.	Cláusula 11.2 (p. 68)



CONCESIONARIO: TREN URBANO DE LIMA S.A. SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO, LÍNEA 1			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Régimen de seguros	▪ De responsabilidad civil por un monto mínimo de USD 5 000 000.00 por daños y perjuicios que se causen a los pasajeros. ▪ <u>Seguro durante la ejecución de obras</u>, un seguro contra todo riesgo denominado pólizas CAR (<i>Construction All Risk</i>) que contemple la cobertura máxima "A". ▪ <u>Seguro sobre los bienes de la concesión</u>, la modalidad de las pólizas deberá ser de primer riesgo de acuerdo a la naturaleza de los bienes de la concesión. ▪ <u>Seguros personales para trabajadores</u>, se deberá contratar todas las pólizas exigidas por ley. ▪ <u>Otras pólizas</u>, de acuerdo al manejo y distribución del riesgo.	Cláusula 12.3 (p. 68-75)
21	Caducidad de la concesión	▪ Vencimiento del plazo de la concesión. ▪ Mutuo acuerdo. ▪ Resolución del contrato por incumplimiento del concesionario. ▪ Resolución del contrato por incumplimiento del concedente. ▪ Decisión unilateral del concedente. ▪ Fuerza mayor.	Cláusula 15.1 (p.85)
22	Solución de controversias	▪ Trato directo. ▪ Arbitraje. ▪ Reglas procedimientos comunes.	Cláusula 16.12 – 16.14 (p.98-102)
23	Competencias administrativas	▪ Opiniones previas. ▪ Facultades de regulador. ▪ De la potestad supervisora. ▪ De la potestad sancionadora. ▪ Aporte por regulación.	Cláusula 17.1 – 17.13 (p.103-105)
24	Penalidades	▪ El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales. ▪ El monto de las penalidades será abonado por el Concesionario al concedente. ▪ El pago de penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la concesión ni tampoco se podrá invocar por la ruptura del equilibrio financiero económico-financiero.	Cláusula 20.1 - 20.5 (p.108-109) Anexo 10

ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL DE LA CONCESIÓN

INDICADORES ANUALES: METRO DE LIMA - LÍNEA 1

Concesionario	Tren Urbano de Lima S.A.
Modalidad	Cofinanciada
Periodo:	2015 - 2025

a. Tráfico de pasajeros (en miles)

Indicador	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total de Pasajeros¹	108 270	108 343	109 009	126 032	172 958	71 847	83 134	131 676	174 513	193 619	203 924
Pasajeros que pagan tarifa	107 070	107 230	107 530	124 141	170 332	70 001	81 227	129 603	171 916	191 016	201 513
- Tarifa Adulto	98 810	99 609	99 711	116 057	157 538	66 447	79 777	125 183	163 068	181 377	191 629
- Tarifa Universitario / Escolar	8 260	7 621	7 819	8 084	12 794	3 554	1 450	4 419	8 847	9 639	9 883
Pasajeros exonerados del pago	1 200	1 113	1 479	1 891	2 625	1 846	1 907	2 074	2 597	2 603	2 411
- Policía Nacional	979	932	1 134	1 343	1 770	1 251	1 220	1 310	1 654	1 666	1 449
- Cuerpo General de Bomberos	79	73	134	171	214	107	109	132	162	168	169
- Otros	142	108	211	378	641	487	577	632	781	769	793
Pasajeros por estación:											
- Villa El Salvador (Villa El Salvador)	7 269	6 935	6 718	7 615	11 686	4 543	4 840	7 683	10 864	12 511	13 549
- Parque Industrial (Villa El Salvador)	2 436	2 480	2 478	2 729	3 949	1 704	1 872	2 580	3 205	3 581	3 898
- Pumacahua (Villa María del Triunfo)	2 179	2 289	2 283	2 642	4 424	1 749	1 910	2 709	3 522	3 903	4 236
- Villa María (Villa María del Triunfo)	4 326	4 254	4 228	4 690	6 342	2 717	3 364	5 156	6 686	7 069	7 093
- María Auxiliadora (Villa María del Triunfo)	3 559	3 403	3 287	3 921	6 715	2 723	3 100	4 581	5 750	6 122	6 452
- San Juan (San Juan de Miraflores)	3 410	3 433	3 632	4 235	4 671	1 916	2 075	3 466	4 727	5 296	5 580
- Atocongo (San Juan de Miraflores)	4 112	4 411	4 469	5 332	7 900	3 040	3 139	5 087	6 676	7 448	7 925
- Jorge Chávez (Santiago de Surco)	1 724	1 858	2 016	2 480	3 727	1 448	1 412	2 326	3 100	3 521	3 726
- Ayacucho (Santiago de Surco)	2 256	2 434	2 447	2 892	4 208	1 642	1 536	2 570	3 522	3 910	4 161
- Cabilos (Santiago de Surco)	3 878	4 020	3 907	4 370	6 382	2 516	2 628	4 621	6 475	7 092	7 649
- Angamos (San Borja)	5 515	5 276	5 063	6 019	9 091	3 764	4 056	6 701	9 357	10 181	10 902
- San Borja Sur (San Borja)	2 319	2 545	2 728	2 905	3 382	1 640	1 766	2 693	3 390	3 746	4 136
- La Cultura (San Borja)	9 316	9 093	8 515	9 742	13 984	5 389	5 748	10 059	14 230	15 594	17 373
- Arriola (La Victoria)	3 878	3 920	3 885	4 413	5 215	2 384	3 309	4 872	6 154	6 443	7 015
- Gamarra (La Victoria)	10 528	9 878	10 042	12 103	15 983	5 451	7 229	12 459	15 255	18 171	20 058
- Grau (Cercado de Lima)	9 781	9 685	9 911	11 126	14 895	4 909	5 451	9 473	13 695	15 235	13 999
- El Ángel (El Agustino)	366	410	467	551	660	583	743	743	650	677	727
- Presbítero Maestro (El Agustino)	688	741	860	1 066	1 386	862	1 035	1 435	1 774	2 083	2 291
- Caja de Agua (San Juan de Lurigancho)	2 961	3 212	3 458	4 368	8 115	3 013	3 588	5 862	7 885	8 592	9 320
- Pirámide del Sol (San Juan de Lurigancho)	2 731	2 894	2 925	3 471	259	1 353	1 684	3 031	4 382	5 681	6 153
- Los Jardines (San Juan de Lurigancho)	3 797	3 503	3 476	4 119	6 776	2 620	3 079	4 631	5 828	5 908	5 856
- Los Postes (San Juan de Lurigancho)	2 717	2 567	2 562	2 894	3 822	1 801	2 203	3 235	4 059	4 378	4 460
- San Carlos (San Juan de Lurigancho)	3 717	3 755	3 911	4 416	5 524	2 345	2 880	4 276	5 512	6 065	6 329
- San Martín (San Juan de Lurigancho)	3 098	3 224	3 256	3 540	4 310	1 993	2 522	4 135	5 413	5 907	5 959
- Santa Rosa (San Juan de Lurigancho)	3 921	3 790	3 674	4 008	5 011	2 263	2 940	4 388	5 346	5 566	5 517
- Bayovar (San Juan de Lurigancho)	7 790	7 221	7 329	8 480	11 918	5 635	7 115	10 830	14 459	16 411	17 149

b. Recorrido

Indicador	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kilómetro Tren Recorrido (kilómetros)	2 877 685	2 920 230	2 916 507	3 933 797	4 987 463	5 297 288	5 256 975	5 009 193	4 954 945	5 301 334	5 501 591
- Kilómetros garantizados ²	2 622 877	2 603 453	2 614 230	3 702 381	4 811 780	4 811 780	4 778 714	4 819 552	4 819 240	4 832 108	4 801 926
- Kilómetros adicionales ³	254 808	316 777	302 277	231 416	175 683	485 508	478 261	189 640	135 705	469 226	699 665

c. Recaudación⁴ (Miles de soles)

Indicador	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Recarga de tarjetas:											
- Máquinas vendedoras de tickets (TVM)	121 675	125 490	118 868	125 807	124 167	47 066	52 840	72 879	85 086	99 202	93 181
- Puestos de venta o boleterías (POS)	35 694	32 250	38 947	56 194	113 683	49 915	64 477	109 482	157 483	180 246	201 433
Total	157 369	157 740	157 815	182 001	237 850	96 981	117 317	182 361	242 569	279 447	294 614

d. Ingresos por servicios de operación (Miles de soles)

Indicador	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pago por Kilómetro Tren Recorrido (PKT)⁵	164 020	166 090	168 761	224 524	289 926	298 357	300 374	338 208	358 042	358 386	357 451
Servicios complementarios	4 566	6 335	4 249	4 602	5 470	3 710	4 207	5 602	6 920	7 312	7 372
Ingresos por financiamiento por cuentas por cobrar al Estado Peruano	42 693	42 449	45 977	66 042	51 493	43 191	44 334	45 001	48 454	53 299	54 575
Total	211 279	214 874	218 987	295 168	346 889	345 258	348 915	388 811	413 416	418 997	419 398

1/ Número de pasajeros que ingresa en cada estación para utilizar el servicio de transporte ferroviario

2/ El Concedente garantiza al Concesionario un número de kilómetros recorridos anuales durante la explotación de la Concesión, los cuales se encuentran establecidos en la cláusula 10.4 del Contrato de Concesión.

3/ El Concedente podrá solicitar al Concesionario realizar un mayor recorrido, adquiriendo el derecho a un pago por los kilómetros adicionales recorridos (PKTA).

4/ La recaudación no forma parte de los ingresos del Concesionario. Estos ingresos deben ser depositados en el fideicomiso para el pago por Kilómetro Tren Recorrido (PKT).

5/ El pago por PKT lo efectúa el Concedente con los ingresos por concepto de recaudación que son depositados por el Concesionario en Fideicomiso. En caso los recursos existentes en la Cuenta de Recaudación del Fideicomiso no sean suficientes para completar el pago por PKT, el Concedente realizará los aportes con recursos de su presupuesto.

Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Calle Los Negocios 182, Surquillo
Teléfono: (511) 440 5115
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
**Gerente de Regulación y
Estudios Económicos**

Cinthy López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Geraldine Ordoñez BendeZú – Asistente
Marisol Huamán Velásquez – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante