



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo



Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2025
17:07:01 -0500

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA

N° 0024-2025-PD-OSITRAN

Lima, 06 de febrero de 2025

VISTO:

El Informe Conjunto N° 00043-2025-IC-OSITRAN, de fecha 05 de febrero de 2025, elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, el 19 de julio de 1999, el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente), suscribió el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro (en adelante, el Contrato de Concesión) con la empresa concesionaria Ferrovías Central Andina S.A. (en adelante, el Concesionario);

Que, mediante el Oficio N°3423-2024-MTC/19.02 recibido el 2 de octubre de 2024, la Dirección de Inversión Privada en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó al Ositrán emitir opinión técnica respecto del proyecto denominado "*Mejoramiento del corredor vial de transporte masivo norte – sur, Av. Ferrocarril (Tramo: Av. Circunvalación – Cruce Carretera Central), distritos del Tambo, San Agustín de Cajas, Hualhuas Saño, San Jerónimo de Tunan, Provincia de Huancayo - Junín*", sobre el área matriz de la concesión ubicada entre los Postes Kilométricos 331+738 al 340+164 de la Subdivisión 4 del tramo Callao – La Oroya – Huancayo, en favor del Gobierno Regional de Junín, en el marco del numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión;

Que, mediante el Oficio N°2705-2024-GSF-OSITRAN, notificado el 17 de octubre de 2024, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización solicitó a la Dirección de Inversión Privada en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones precisiones en torno al derecho a constituirse sobre el Área de la Concesión y sobre la posible paralización de las operaciones ferroviarias producto de la construcción de una doble alcantarilla de concreto armado prevista en la ejecución del Proyecto a cargo del Gore Junín.

Que, mediante el Oficio N°0051-2025-MTC/19.02, recibido el 9 de enero de 2025, la Dirección de Inversión Privada en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones precisó y ratificó que el derecho a constituirse sobre el Área de la Concesión sería el de derecho real de servidumbre y que el plazo de paralización de las operaciones ferroviarias al que se hace referencia en los documentos será de 150 días calendario, pero el plazo de intervención empezará luego de suscrito el respectivo contrato de servidumbre

Que, el literal j) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Ley N°26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, otorga al Ositrán la función de emitir opinión en aspectos de su competencia cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones lo requiera;

Que, el inciso 2 del artículo 28° del Reglamento General del Ositrán aprobado por Decreto Supremo N°044-2006-PCM y sus modificatorias, establece que, el Ositrán debe emitir opinión técnica ante el Concedente, en aquellos casos previstos en los respectivos contratos de concesión;

Que, en el Informe Conjunto N°00043-2025-IC-OSITRAN de fecha 05 de febrero de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica concluyen que corresponde emitir la previa opinión favorable a la constitución de servidumbre para la

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2025 16:44:28 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2025 16:06:11 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2025 15:31:24 -0500



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

ejecución del proyecto denominado “Mejoramiento del corredor vial de transporte masivo norte – sur, Av. Ferrocarril (Tramo: Av. Circunvalación – Cruce Carretera Central), distritos del Tambo, San Agustín de Cajas, Hualhuas Saño, San Jerónimo de Tunan, Provincia de Huancayo - Junín”, sobre el área matriz de la concesión ubicada entre los Postes Kilométricos 331+738 al 340+164 de la Subdivisión 4 del tramo Callao – La Oroya – Huancayo, en favor del Gobierno Regional de Junín, al cumplirse con los requisitos técnicos y legales previstos en el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión y en las Leyes Aplicables;

Que, conforme al marco normativo antes reseñado, es competencia del Consejo Directivo del Ositrán emitir opinión sobre aquellos aspectos regulados en los contratos de concesión que se deriven de sus fines; no obstante, a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevar a cabo las sesiones de Consejo Directivo según lo previsto en el artículo 6° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán aprobado por Decreto Supremo N°012-2015-PCM y sus modificatorias, por lo que no resulta posible que el asunto sea objeto de debate y aprobación por parte del referido órgano colegiado;

Que, sin perjuicio de ello, atendiendo a las consideraciones detalladas en el Informe Conjunto N°00043-2025-IC-OSITRAN, en el presente caso se ha identificado la existencia de una situación de emergencia que justifica que la Presidencia Ejecutiva, de manera excepcional, emita previa opinión favorable en ejercicio de la facultad de adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo dándole cuenta sobre ellas en su siguiente sesión, de acuerdo a lo contemplado en el numeral 10 del artículo 9° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán y de conformidad con las “Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán” (Resolución de Presidencia N°0048-2023-PD-OSITRAN);

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del informe de vistos, constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6° del Texto Único Ordenado de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N°004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones de este Organismo Regulador previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante el Decreto Supremo N°044-2006-PCM y sus modificatorias; y en ejercicio de la función de la Presidencia Ejecutiva contemplada en el numeral 10 del artículo 9° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante el Decreto Supremo N°012-2015-PCM y sus modificatorias, y de conformidad con la Resolución de Presidencia N°0048-2023-PD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Emitir previa opinión favorable conforme a la solicitud formulada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre constitución de servidumbre a favor del Gobierno Regional de Junín, sobre el área ubicada entre los Postes Kilométricos 331+738 al 340+164 de la Subdivisión 4 del tramo Callao – La Oroya – Huancayo de la concesión del Ferrocarril del Centro, en el marco del numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del correspondiente Contrato de Concesión.

Artículo 2º.- Notificar la presente resolución y el Informe Conjunto N°00043-2025-IC-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la empresa concesionaria Ferrovías Central Andina S.A.

Artículo 3º.- Disponer que la Oficina de Comunicación Corporativa difunda la presente Resolución y el Informe Conjunto N°00043-2025-IC-OSITRAN en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (<http://www.gob.pe/ositrán>).



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Artículo 4º.- Dar cuenta de la presente resolución al Consejo Directivo, en su siguiente sesión.

Regístrese, comuníquese y difúndase

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Visada por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visada por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

NT. 2025017576

Informe Conjunto N° 00043-2025-IC-OSITRAN

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025
15:33:09 -0500

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025
16:28:15 -0500

Para : **Juan Carlos Mejía Cornejo**
Gerente General

CC : **María Cristina Escalante Melchioris**
Secretaria del Consejo Directivo

Asunto : Opinión sobre constitución de servidumbre a favor del Gobierno Regional de Junín

Numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro

Referencia : a) Oficio N° 0051-2025-MTC/19.02 recibido el 09/01/2025
b) Oficio N° 3423-2024-MTC/19.02 recibido el 02/10/2024

Fecha : 05 de febrero de 2025

I. OBJETO

1. Emitir opinión sobre la constitución de servidumbre a favor del Gobierno Regional de Junín, sobre el área ubicada entre los Postes Kilométricos 331+738 al 340+164 de la Subdivisión 4 del tramo Callao – La Oroya – Huancayo de la concesión del Ferrocarril del Centro, en el marco del numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 19 de julio de 1999, el Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y la sociedad concesionaria Ferrovías Central Andina S.A. (en adelante, FVCA o Concesionario), suscribieron el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Con fecha 10 de marzo de 2000, el Concedente y el Concesionario (en adelante, conjuntamente, las Partes) suscribieron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión. Del mismo modo, el 30 de octubre de 2002, las Partes suscribieron la Adenda N° 2; el 26 de marzo de 2004, la Adenda N° 3; el 16 de noviembre de 2005, la Adenda N° 4; el 9 de febrero, 15 de junio y 24 de setiembre de 2009, las Adendas N° 5, N° 6 y N° 7 respectivamente; el 14 de agosto de 2010, la Adenda N° 8; y el 8 de enero de 2014, la Adenda N° 9.
4. Mediante el Oficio N° 3423-2024-MTC/19.02, recibido el 2 de octubre de 2024, la Dirección de Inversión Privada en Transportes (en adelante, DINPTRA) del MTC solicitó al Ositrán que, en virtud de lo señalado en el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, emita opinión técnica respecto del proyecto denominado *“Mejoramiento del corredor vial de transporte masivo norte – sur, Av. Ferrocarril (Tramo: Av. Circunvalación – Cruce Carretera Central), distritos del Tambo, San Agustín de Cajás, Hualhuas Saño, San Jerónimo de Tunan, Provincia de Huancayo - Junín”* (en adelante, el Proyecto) a ser ejecutado por el Gobierno Regional de Junín (en adelante, GORE Junín), para lo cual dicho gobierno regional solicitó al Concedente la autorización para hacer uso del área de la concesión del Ferrocarril del Centro ubicada entre los Postes Kilométricos 331+738 al 340+164 de la Subdivisión 4 del tramo Callao – La Oroya – Huancayo¹.

Visado por: JIMENEZ CERRON Tito
Fernando FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025 18:09:29 -0500

Visado por: GONZALEZ BEDOYA
Miguel Julio FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025 16:47:51 -0500

Visado por: SOTOMAYOR TEVES
Cesar Augusto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025 16:03:28 -0500

Visado por: MORENO DELGADO
Herman Gonzalo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025 15:28:55 -0500

Visado por: POLANCO NORIEGA
Emmanuel Antonio FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025 15:20:09 -0500

¹ Para tal efecto, la DINPTRA del MTC remite la información técnica del Proyecto del Gore Junín (Oficio N° 740-2023/GRJ/GR), además de la opinión técnica favorable del Concesionario y la opinión de la Dirección de Gestión en

5. A través del Oficio N° 12705-2024-GSF-OSITRAN, notificado el 17 de octubre de 2024, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización solicitó a la DINPTRA del MTC precisiones en torno al derecho a constituirse sobre el Área de la Concesión y sobre la posible paralización de las operaciones ferroviarias producto de la construcción de una doble alcantarilla de concreto armado prevista en la ejecución del Proyecto a cargo del Gore Junín.
6. Mediante el Oficio N° 0051-2025-MTC/19.02 recibido el 09 de enero de 2025, la DINPTRA del MTC absuelve las precisiones solicitadas mediante el Oficio N° 12705-2024-GSF-OSITRAN, señalando que el derecho a constituirse sobre el Área de la Concesión sería de servidumbre y que el plazo de paralización de las operaciones ferroviarias al que se hace referencia en los documentos será de 150 días calendario, indicando que el plazo de intervención empezaría luego de suscrito el respectivo contrato de servidumbre.

III. ANÁLISIS

7. A efectos de emitir la opinión correspondiente, en el presente Informe se abordarán los siguientes aspectos:

- A. *Cuestión previa*
- B. *Marco contractual de la constitución de servidumbres*
- C. *Análisis jurídico*
- D. *Análisis técnico*
- E. *Cuestión final*

A. CUESTIÓN PREVIA

8. De la revisión de la documentación remitida a través del Oficio N° 3423-2024-MTC/19.02, especialmente de las opiniones favorables emitidas por el Concesionario y la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios en Transporte del MTC a través de los Informes N° 1065-2024-RBM/VyO y N° 0254-2024-MTC/19.01.05, respectivamente, estas gerencias han advertido que si bien la DINPTRA del MTC solicitó la opinión técnica del Organismo Regulador respecto del Proyecto a ser ejecutado por el GORE Junín, en el marco de lo dispuesto en el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, no se había precisado el derecho a constituirse sobre el Área de la Concesión para dicho propósito².
9. En ese contexto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, considerando que el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión contempla dos supuestos de aplicación, siendo que el primero se refiere a la facultad del Concesionario de otorgar derechos de tránsito o de paso en el Área de la Concesión; y el segundo, referido al caso de constitución de servidumbres por parte del Concedente a favor de terceros sobre los Bienes de la Concesión; estimó conveniente solicitar a la DINPTRA del MTC, a través del Oficio N° 12705-2024-GSF-OSITRAN, precisar el derecho a constituirse sobre el Área de la Concesión materia de consulta.
10. En atención a lo señalado, a través del Oficio N° 0051-2025-MTC/19.02, la DINPTRA del MTC precisó que el derecho a constituirse sobre el Área de la Concesión sería el de servidumbre, conforme con lo manifestado por el GORE Junín mediante el Oficio N° 02-2024/GRJ/GR, de fecha 2 de enero de 2025, de acuerdo con los términos siguientes:

Infraestructura y Servicios en Transporte del MTC, emitidas mediante la Carta N° 267-2024-FVCA de fecha 29 de agosto de 2024, la cual contiene el Informe N° 065-2024-RBM/VyO, y el Memorando N° 1063-2024-MTC/19.01 de fecha 2 de octubre de 2024, el cual contiene el Informe N° 0254-2024-MTC/19.01.05, respectivamente.

² Por ejemplo, en los informes antes mencionados se aprecia que en las opiniones respectivas tienen como objeto la referencia a la "autorización para la ejecución del proyecto en el área de la concesión".

“(…) con relación al OFICIO N°3424-2024-MTC/19.02, se solicita la constitución de servidumbre a perpetuidad sobre el área de concesión del Ferrocarril del centro a favor del Gobierno Regional Junín, para ejecutar el proyecto “MEJORAMIENTO DEL CORREDOR VIAL DE TRANSPORTE MASIVO NORTE – SUR, AV. FERROCARRIL (TRAMO: AV. CIRCUNVALACIÓN – CRUCE CARRETERA CENTRAL), DISTRITOS DE EL TAMBO, SAN AGUSTÍN DE CAJAS, HUALHUAS, SAÑO, SAN JERONIMO DE TUNAN, PROVINCIA DE HUANCAYO – JUNIN” CON CUI N°2224222.

Del mismo modo, el Pleno del Consejo Regional, de conformidad con las atribuciones conferidas (...); emiten el ACUERDO REGIONAL N° 310-2024-GRJ-CR, en Sesión Ordinaria celebrada el 13 de diciembre de 2024 autoriza la constitución de servidumbre a perpetuidad sobre el área de concesión del Ferrocarril del Centro a favor del Gobierno Regional Junín, respecto al área de 168,534.40 m2 ubicada en TRAMO: AV. CIRCUNVALACIÓN DEL DISTRITO DE EL TAMBO – CRUCE CARRETERA CENTRAL DEL DISTRITO DE SAN JERONIMO DE TUNAN PROVINCIA DE HUANCAYO DEPARTAMENTO DE JUNÍN con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ferrovías Central Andina (...)

(Énfasis y subrayado agregados)

11. Por lo expuesto, considerando la precisión realizada por la DINPTRA del MTC, estas gerencias estiman pertinente señalar que, para efectos del presente Informe, se procederá a evaluar y emitir pronunciamiento respecto de la constitución del derecho real de servidumbre sobre el Área Matriz de la Concesión del Ferrocarril del Centro, en el área ubicada entre los Postes Kilométricos 331+738 al 340+164 de la Subdivisión 4, del tramo Callao – La Oroya – Huancayo, en el marco del procedimiento establecido en el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión.

B. MARCO CONTRACTUAL DE LA CONSTITUCIÓN DE SERVIDUMBRES

12. Como premisa de partida, nótese que el numeral 1.1 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión, define el Área Matriz y los Bienes de la Concesión en los términos siguientes:

“Área Matriz: significará el Área donde se encuentra la Infraestructura Vial Ferroviaria con todas las instalaciones e inmuebles que ella requiere para su funcionamiento y en donde también podrá realizarse la explotación de Servicios Complementarios. El Área Matriz se describe en el Anexo No.2 de este Contrato.”

“Bienes de la Concesión: Son los bienes de propiedad del Concedente que se entregan al Concesionario, detallados en el Anexo N° 2 y en el Anexo N° 3, incluyendo las Mejoras y cualquier otro bien que, de acuerdo a lo establecido en el numeral 3.4 de este Contrato, deba incluirse dentro de este concepto”.

13. Ahora bien, respecto de la constitución de servidumbres a favor de terceros, el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

“3.9. Régimen para los nuevos gravámenes. Durante la vigencia de este Contrato, también corresponderá al Concesionario el otorgamiento de derechos de tránsito o de paso en el Área Matriz, los que deberán establecerse de forma tal que su existencia se vincule directa y exclusivamente a la vigencia de este Contrato por lo que, para su validez, será necesario que el Concesionario:

- (i) *Celebre contratos escritos en los que consten los derechos otorgados por él;*
- (ii) *Identifique en dichos contratos con toda precisión y detalle el alcance de los derechos atribuidos, integrando a ellos los planos que resulten necesarios;*
- (iii) *Que en dichos contratos se incluya cláusulas expresas en las que se supedite su vigencia y eficacia a la vigencia de este Contrato, conteniendo una declaración expresa de la otra parte mediante la que reconozca la vinculación de dicho contrato con el Contrato de Concesión y que su contrato no es oponible al Concedente ni genera derechos personales o reales u obligaciones a favor o a cargo de este último; y*
- (iv) *Que incluya dichos contratos dentro de la actualización del Anexo No.2 a la que se hace referencia en el numeral 3.6. de este Contrato.*

*Las Partes declaran y reconocen expresamente que los derechos de tránsito o de paso que atribuya el Concesionario en base a lo establecido en este numeral, en ningún caso otorgarán derechos reales, tales como servidumbres, a favor de terceros y que deban ser soportadas por los Bienes de la Concesión. **A solicitud del Concesionario debidamente sustentada, el Concedente podrá evaluar y, previa opinión favorable de OSITRAN, constituir servidumbres a favor de terceros sobre los Bienes de la Concesión, conforme a las Leyes Aplicables.***

(Énfasis y subrayado agregados)

14. De las citadas disposiciones contractuales se advierte que el Concedente puede constituir servidumbres a favor de terceros sobre los Bienes de la Concesión, para lo cual debe contar con la previa opinión favorable de Ositrán, de conformidad con las Leyes Aplicables.

C. ANÁLISIS JURÍDICO

15. Conforme a lo indicado en la Sección A del presente Informe, el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión señala expresamente que el Concedente, a requerimiento del Concesionario, se encuentra facultado para constituir servidumbres a favor de terceros sobre los Bienes de la Concesión, conforme a las Leyes Aplicables.
16. Así, a diferencia de los *“derechos de tránsito o de paso en el Área Matriz”*, los cuales corresponden ser otorgados por el Concesionario; para el caso de constitución de servidumbres por parte del Concedente, el Contrato de Concesión solo precisa que ésta deberá realizarse de acuerdo con las “Leyes Aplicables”.
17. Con relación a la definición de “Leyes Aplicables”, el numeral 1.1. de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión precisa que por dicho término se entenderá *“cualquier ley, reglamento, decreto, norma, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una Autoridad Gubernamental”*.
18. Por ello, respecto del derecho real de servidumbre, corresponde referirnos a la regulación contenida en el Título VI del Libro V: Derechos Reales del Código Civil, con especial consideración a lo regulado por los artículos 1035°, 1036°, 1037°, 1038°, 1043°, 1044° y 1046° que establecen lo siguiente:

“Artículo 1035.- La ley o el propietario de un predio puede imponerle gravámenes en beneficio de otro que den derecho al dueño del predio dominante para practicar ciertos actos de uso del predio sirviente o para impedir al dueño de éste el ejercicio de alguno de sus derechos.”

“Artículo 1036.- Las servidumbres son inseparables de ambos predios. Sólo pueden transmitirse con ellos y subsisten cualquiera sea su propietario.”

“Artículo 1037.- Las servidumbres son perpetuas, salvo disposición legal o pacto contrario.”

“Artículo 1038.- Las servidumbres son indivisibles. Por consiguiente, la servidumbre se debe entera a cada uno de los dueños del predio dominante y por cada uno de los del sirviente.”

*“Artículo 1043.- La extensión y demás condiciones de las servidumbres se rigen por el título de su constitución y, en su defecto, por las disposiciones de este Código.
Toda duda sobre la existencia de una servidumbre, sobre su extensión, o modo de ejercerla, se interpreta en el sentido menos gravoso para el predio sirviente, pero sin imposibilitar o dificultar el uso de la servidumbre.”*

“Artículo 1044.- A falta de disposición legal o pacto en contrario, el propietario del predio dominante hará a su costo las obras requeridas para el ejercicio de la servidumbre, en el tiempo y forma que sean de menor incomodidad para el propietario del predio sirviente.”

“Artículo 1046.- El propietario del predio dominante no puede aumentar el gravamen del predio sirviente por hecho o acto propio.”

19. En atención a lo expuesto, nótese que las servidumbres limitan el dominio del titular del derecho sobre el predio sirviente y facultan al titular del derecho de servidumbre a disfrutar o servirse del bien de otro. En ese sentido, la servidumbre se constituye en un derecho real indivisible sobre bien ajeno porque el titular de la servidumbre, es decir, quien goza de ella, ha de obtener los provechos que ofrece, sin sometimiento ni obligación del propietario del predio sirviente (Cuadros Villena, 1995)³.
20. Asimismo, no debe perderse de vista que, de acuerdo con el artículo 1037° del Código Civil, las servidumbres son y se presumen perpetuas, salvo disposición legal o pacto en contrario. El atributo de perpetuidad está relacionado con la concepción de perdurabilidad de los predios a los que se impone la servidumbre (González Barbadillo, 2020)⁴. Sin embargo, no todas las servidumbres se prolongan a la existencia del predio, así como no todos los predios son perpetuos; en consecuencia, teóricamente se acepta que las servidumbres pueden tener una duración determinada y se pueden extinguir por la nulidad o rescisión del negocio jurídico que la constituye o por causas sobrevinientes a su constitución tales como la resolución del contrato de servidumbre, la destrucción de los predios (sea el dominante o el sirviente), el no uso de la servidumbre, el cumplimiento de la condición resolutoria o la conclusión del plazo de duración establecido por la ley o el acordado expresamente por las Partes⁵.
21. Tal como se encuentra establecido en el artículo 1043° del Código Civil, por una parte, la extensión y demás condiciones de la servidumbre se rigen por el título de su constitución y, supletoriamente, por las demás disposiciones del Código. En ese sentido, “*la determinación y alcance de la servidumbre, es decir, sus efectos, se rigen principalmente por el título constitutivo (acto jurídico, contrato, testamento o la ley)*”⁶. Consecuentemente, los alcances de este derecho implican hasta dónde llegan los efectos de la relación jurídica entre las Partes respecto de los bienes, en el ejercicio de la servidumbre.
22. En virtud de la disposición antes señalada, a título ilustrativo, las Partes de un contrato de servidumbre pueden establecer que ésta se constituya a título gratuito u oneroso⁷, según corresponda y de acuerdo con las consideraciones y limitaciones establecidas en la normativa aplicable.
23. Así, por ejemplo, en el caso de que se constituya una servidumbre sobre un bien de dominio público de propiedad del Estado a favor de un operador de servicio público que realice la prestación de un servicio público esencial (agua potable, transmisión y distribución de electricidad, gas natural y telecomunicaciones), ésta podrá ser constituida a título gratuito de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 1014, para el despliegue, mejoramiento o mantenimiento de infraestructura de redes de distribución de los servicios públicos⁸.

³ Cuadros Villena, C. F. (1995). Derechos Reales. Lima.

⁴ González Barbadillo, E. (2020). Código Civil Comentado. Lima: Gaceta, pág. 767.

⁵ Ibidem.

⁶ Varsi Rospigliosi, E. (2020). Tratado de Derechos Reales. Tomo III. Lima: Fondo Editorial Universidad de Lima, pág. 183.

⁷ González Barrón, G. (2021). Tratado de Derechos Reales. Tomo II. Lima: Jurista Editores, pág. 569.

⁸ Decreto Legislativo que establece medidas para propiciar la inversión en materia de servicios públicos y obras públicas de infraestructura, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 16 de mayo de 2008:

“Artículo 3. Uso de áreas y bienes de dominio público

El uso de las áreas y bienes de dominio público de propiedad del Estado, incluidos el suelo, subsuelo y aires de caminos públicos, calles, plazas y demás bienes de dominio público, por parte de los operadores de los servicios públicos señalados en el artículo 2 del presente Decreto Legislativo, es gratuito únicamente para el despliegue, mejoramiento o mantenimiento de infraestructura de redes de distribución de los servicios públicos.”

24. Asimismo, en el contrato de servidumbre, las Partes deberán fijar el alcance y condiciones de los actos de uso que serán realizados por el titular de la servidumbre sobre el predio sirviente, conforme con lo establecido en el artículo 1035° del Código Civil. De la misma manera, respecto de la asignación del costo de las obras requeridas para el ejercicio de la servidumbre, cabe hacer alusión al artículo 1044° del Código Civil que precisa que: “*A falta de disposición legal o pacto en contrario, el propietario del predio dominante hará a su costo las obras requeridas para el ejercicio de la servidumbre, en el tiempo y forma que sean de menor incomodidad para el propietario del predio sirviente*”.
25. De otro lado, ante la duda sobre la existencia de una servidumbre, sobre su extensión o modo de ejercerla, se interpreta en el sentido menos gravoso para el predio sirviente, sin imposibilitar o dificultar el uso de la servidumbre (Varsi Rospigliosi, 2020)⁹.
26. A su vez, debe tenerse presente que en concordancia con lo establecido en el artículo 1046° del Código Civil, el propietario del predio dominante no puede aumentar el gravamen del predio sirviente por hecho o acto propio. Tal como sostiene la doctrina, la norma citada regula uno de los deberes del titular del predio dominante, esto es, que no puede arbitrariamente aumentar el gravamen del predio sirviente, porque la servidumbre *per se* limita los atributos del propietario del predio sirviente. Al respecto, Gonzales Barbadillo señala que “*consentir el aumento del gravamen en forma unilateral sería un abuso; sin embargo, diferente es el caso de que las partes hayan convenido el aumento del gravamen*”¹⁰.
27. Tomando como referencia lo antes expuesto, nótese que de la documentación remitida por el Concedente a través del Oficio N° 3423-2024-MTC/19.02, la DINPTRA del MTC señaló que a través de la Carta N° 267-2024-FVCA, el Concesionario emitió opinión técnica favorable para la ejecución del Proyecto, adjuntando para tal efecto el Informe N° 065-2024-RBM/VyO a través del cual señaló lo siguiente:

4. CONCLUSIONES:

Dado que se trata de una solicitud de autorización para ejecución de trabajos en un área ubicada dentro de los límites de la Concesión, conforme al Contrato de Concesión, numeral 3.1, corresponde que el Concedente, determine si es factible otorgar la autorización solicitada.

(...)

*2. Si bien técnicamente la ejecución del proyecto es viable, mediante el presente informe, FVCA, **en su calidad de Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea, emite una OPINIÓN FAVORABLE para la ejecución del proyecto de Mejoramiento del Corredor Vial de Transporte Masivo Norte – Sur, Av. Ferrocarril (tramo Av. Circunvalación – cruce Carretera Central), en los distritos de El Tambo, San Agustín de Cajas, Hualhuas, Saño, y San Jerónimo de Tunán, Provincia de Huancayo, Región Junín. Es importante señalar que el proceso constructivo indicado en el expediente técnico requiere un plazo de 5 meses (150 días calendario), con fecha de vencimiento indefectiblemente el 30 de septiembre de 2025.** Si dicho plazo se excede, FVCA asumirá la responsabilidad de culminar trabajos pendientes en la alcantarilla de Quebrada Onda y otras infraestructura intervenidos por GORE JUNIN, con los costos correspondientes a cargo del Concedente, a fin de restablecer la operatividad de las operaciones ferroviarias. Esta condición deberá ser validada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su rol de Concedente.*

(Énfasis y subrayado agregado)

28. Cabe señalar que, el Concesionario, mediante el Informe N° 086-2024-RBM/VyO, remitido por la DINPTRA del MTC mediante el Oficio N° 0051-2025-MTC/19.02, rectificó el Informe N° 065-2024-RBM/VyO precisando que el plazo de 150 días calendario de paralización de las operaciones en el tramo a ser intervenido vencería indefectiblemente el 30 de enero de 2024 “sin posibilidad de prórroga bajo ningún término” en los términos siguientes:

⁹ Varsi Rospigliosi, E (2020). *Op cit.*, pág. 183.

¹⁰ Gonzáles Barbadillo, E. (2020). *Op. Cit.*, pág. 784.

“e) Para todos los efectos, el texto que sustituye en su totalidad a la Conclusión 2 del Informe No. 065-2024-FVCA es el siguiente:

Conclusiones:

2. FVCA, en su calidad de Organización Ferroviaria, emite opinión técnica favorable a la ejecución del proyecto (...).

El plazo de 150 días calendario (cinco meses) indicado en el expediente técnico presentado al MTC por el GORE JUNÍN, para la ejecución del proyecto, en caso ésta sea aprobada por el MTC, vencerá el 30 de enero de 2025, sin posibilidad de prórroga bajo ningún término”.

29. Al respecto, es preciso tener en cuenta que, la DINPTRA del MTC a través del Oficio N° 0051-2025-MTC/19.02 ha señalado que los plazos de inicio y término de la intervención por 150 días, mencionados por el Concesionario, son referenciales y que dicha intervención iniciará luego de suscrito el respectivo contrato de servidumbre, conforme con lo siguiente:

*“Asimismo, es importante indicar que, si bien el Concesionario, mediante el documento de referencia d), se rectificó en cuanto al plazo de vencimiento consignado en el Informe N° 065- 2024-RBM/VyO-FVCA, el cual finalmente es al 30 de enero del presente año, se debe señalar que, posteriormente, se solicitará al Concesionario un nuevo plazo con la debida anticipación, en la medida que, **la intervención en la infraestructura ferroviaria iniciará una vez que se suscriba el Contrato de Servidumbre entre las partes involucradas ; por ello, se debe tener consideración que las fechas serán referenciales, más no el plazo establecido de 150 días calendario que deberá ser respetado por GORE Junín y su contratista a cargo, desde el primer día de la ejecución física de dicho componente de obra”.***

(Subrayado agregado)

30. De otro lado, a través del Oficio N° 3423-2024-MTC/19.02, la DINPTRA del MTC hace referencia a la opinión técnica favorable emitida por la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes (en adelante, DGISTR) del MTC a través del Memorando N° 1063-2024-MTC/19.01, el cual contiene el Informe N° 0254-2024-MTC/19.01.05 de fecha 1 de octubre de 2024, en el cual señala lo siguiente¹¹:

III. ANÁLISIS

(...)

3.2 Sobre la solicitud:

3.2.1 Con fecha de 29 de agosto de 2024, el Consorcio Ferrovías Central Andina S.A. envía la Carta N° 267-2024-FVCA al Ministerio de Transporte y Comunicaciones comunicando la opinión favorable para la ejecución del proyecto (...). Al respecto El Concesionario adjunta el Informe N° 065-2024- RBM/VyO manifestando lo siguiente:

- a. Que El Concesionario en su calidad de Organizador Ferroviario determina la viabilidad de autorizar la ejecución de los trabajos proyectados.
- b. El Concesionario emite Opinión Favorable para la ejecución del proyecto (...) Y cuenta con 5 meses de plano para el proceso constructivo.

(...)

IV. CONCLUSIÓN

La propuesta del Gobierno Regional de Junín cumple con lo dispuesto con el D.S. N° 032-2005-MTC para la ejecución de las obras del proyecto “MEJORAMIENTO DEL CORREDOR VIAL DE TRANSPORTE MASIVO NORTE - SUR, AV. FERROCARRIL (TRAMO: AV. CIRCUNVALACIÓN – CRUCE CARRETERA CENTRAL), DISTRITOS DE EL TAMBO,

¹¹ Cabe señalar que mediante el Informe N° 0298-2024-MTC/19.01.05 de fecha 31 de octubre de 2024, la DGISTR del MTC amplió su opinión emitida mediante el Informe N° 0254-2024-MTC/19.01.05 en lo concerniente a la construcción del muro de suelo reforzado, conforme a lo solicitado por la GSF mediante el Oficio N° 12705-2024-GSF-OSITRAN.

(Énfasis y subrayado agregado)

31. Por lo expuesto, sobre la base de la documentación remitida por el Concedente, que contiene el Informe N° 065-2024-RBM/VyO, rectificado por el Informe N° 086-2024-RBM/VyO, y el Informe N° 0254-2024-MTC/19.01.05 a través de los cuales el Concesionario, en calidad de Organización ferroviaria, y la DGISTR del MTC, en calidad de órgano técnico del Concedente, respectivamente, emiten opinión técnica favorable a la ejecución del Proyecto, somos de la opinión que desde el punto de vista legal, resultaría viable que el Concedente constituya un derecho real de servidumbre a favor del GORE Junín para la ejecución del Proyecto, observándose para tales efectos: (i) las condiciones señaladas por el Concesionario en su informe, así como (ii) las disposiciones contenidas en las Leyes Aplicables, sobre todo, con la normativa vinculada con la regulación del derecho real de servidumbre.
32. Finalmente, la presente opinión no implica la convalidación de las actuaciones que las Partes realicen posteriormente con relación a la elaboración y suscripción del correspondiente contrato de servidumbre, toda vez que conforme establece el marco legal aplicable, el MTC, en su condición de entidad pública titular del proyecto, es responsable de gestionar y administrar los contratos derivados de las modalidades reguladas en el marco normativo de las Asociaciones Público Privadas, y cumplir con las obligaciones contractuales a su cargo¹², lo que implica la estricta observancia y cumplimiento del objeto de la Concesión otorgada en favor de FVCA y del ordenamiento jurídico en su conjunto.

D. ANÁLISIS TÉCNICO

33. Mediante el Informe N° 065-2024-RBM/VyO de fecha 16 de agosto de 2024, emitido por la Jefatura de Vías y Obras de FVCA y remitido mediante la Carta N° 267-2024-FVCA de fecha 29 de agosto de 2024, el Concesionario ha emitido opinión favorable respecto de la ejecución del proyecto denominado: *“Mejoramiento del corredor vial de transporte masivo norte - sur, Av. Ferrocarril (Tramo: Av. Circunvalación – Cruce Carretera Central), distritos de El Tambo, San Agustín de Cajás, Hualhuas, Saño, San Jerónimo de Tunan, provincia de Huancayo – Junín”*.

El Proyecto¹³ contempla el mejoramiento de pasos a nivel, cruces subterráneos para obras de drenajes y la ejecución de un corredor vial; estas obras se ubicaran paralelas a la vía férrea, desde la progresiva PK 331+738 hasta el PK 340+164 (8,426.72 m) y esto conlleva a utilizar 168,534.40 m2 del área concesionada, que se encuentra fuera de la Zona intangible del Ferrocarril del Centro, vale decir, el referido Proyecto planteado por el Gore Junín se encuentra fuera de los 5 metros de la Zona de Ferrocarril.

34. Al respecto, el Concesionario en el Informe N° 065-2024-RBM/VyO ha señalado lo siguiente:

“(…)

2. ALCANCE DEL PROYECTO DEL GORE JUNIN

¹² En el presente caso no obra en la documentación remitida por la DINPTRA del MTC el “Proyecto de Contrato de Servidumbre” consensuado por las Partes, el cual es un documento con el que podría observarse con mejor detalle la configuración del derecho real que se pretende constituir a favor de terceros en el área matriz de la Concesión. Sin embargo, conforme a lo estipulado en el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, la remisión de dicha documentación no es una exigencia contractual para la emisión de la opinión a cargo del Ositrán, motivo por el cual, la evaluación de la solicitud trasladada por el MTC que se realiza en el presente Informe está tomando en cuenta únicamente la documentación remitida por dicha entidad pública mediante los Oficios N° 3423-2024-MTC/19.02 y N° 0051-2025-MTC/19.02.

¹³ Según el expediente técnico facilitado por el Gore Junín se describe que *el borde adyacente del proyecto de Mejoramiento del corredor vial de transporte masivo norte – sur, Av. Ferrocarril (tramo Av. Circunvalación – cruce Carretera Central) se encuentra al límite de los 5 metros intangibles del Ferrocarril*.

(...)

El proyecto del GORE JUNÍN consiste en Mejoramiento del corredor vial de transporte masivo norte – sur, Av. Ferrocarril (tramo Av. Circunvalación – cruce Carretera Central), distrito de El Tambo, San Agustín de cajas, Hualhuas, Saño, San Jerónimo de Tunan, Provincia de Huancayo – Junín, paralelo a la Vía Férrea, entre el tramo del PK 331+738 al PK 340+164 en la SD 4 tramo Callao - La Oroya – Huancayo.

Cabe resaltar que el límite de concesión del Ferrocarril del Centro es de 15 metros medidos desde el eje de la vía férrea a ambos lados con 5 metros de área intangibles.

(...)

3. **INSPECCION**

En referencia a la carta N° 107-2024-FVC y al informe técnico – Inspección de la vía N° 012-2024-RBM/VyO, se realizó una inspección detallada de la vía férrea, donde se evaluó minuciosamente los alcances del proyecto y se identificaron las áreas de posible interferencia con los límites de la concesión del Ferrocarril del Centro. Este informe permitió confirmar la compatibilidad del proyecto con las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión, asegurando que las actividades propuestas no comprometen la integridad de la infraestructura ferroviaria existente.

(...)

4. **ANÁLISIS**

El análisis técnico se detalla en el informe técnico – Inspección de vía 012-2024-RBM/VyO, el cual forma parte del presente informe...

Pasos a Nivel: Se ha modificado la cantidad de pasos a nivel que cruzan los caminos con el ferrocarril. **Se mantiene la rehabilitación de los 10 pasos a nivel existentes, y se construirá un paso a nivel nuevo ubicado en la intersección entre la Av. Ferrocarril y la Av. Los Ángeles.** (...). La distancia al paso a nivel más próximo al lado sur del ferrocarril es de 800 metros lineales (ml) y al lado norte es de 850 ml, lo cual cumple con las distancias mínimas establecidas en el reglamento nacional de ferrocarriles, que es de 600 ml al paso a nivel más cercano.

Se detalla la relación de los pasos a nivel a intervenir según el proyecto presentado por el GORE Junín. En total, **se contemplan 11 pasos a nivel (10 existentes y 1 nuevos).** Según el expediente técnico.

Elementos estructurales: Los elementos estructurales que cruzan la vía férrea se dividen en 13 componentes, detallados a continuación: 3 alcantarillas de concreto armado de cajón simple (identificadas como Puente 01, Puente 02 y Puente 03), 10 alcantarillas de concreto armado tipo sifón, y 1 alcantarilla de concreto armado recto de cajón simple. Cabe destacar que, excepto por la alcantarilla de cajón simple (Puente 03) ubicada en el KM 7+644, PK 339+436, con coordenadas UTM 8,671,338.05 Norte y 473,940.02 Este, de tipo T4, todas estas estructuras no presentan interferencias significativas con el plazo de ejecución de la nueva propuesta presentada por el GORE Junín.

(...)

Construcción de la Alcantarilla en Quebrada Onda: (Alcantarilla de cajón simple - Puente 03): De acuerdo con el expediente técnico, en la progresiva 7+644 del proyecto, está prevista la construcción de una doble alcantarilla de concreto armado, acompañada por la instalación de muros de suelo reforzado que alcanzarán el nivel de la vía férrea. Esta estructura es fundamental para garantizar la estabilidad y seguridad de la infraestructura ferroviaria en la zona.

Para la ejecución de esta obra, se ha planificado la construcción de los muros de suelo reforzado utilizando el Sistema Terramesh Verde, una técnica avanzada que incrementará la resistencia del suelo, permitiendo que soporte con seguridad el peso tanto del transporte férreo como del transporte terrestre. El proceso requerirá el desmontaje de 150 días calendario de las vías férreas y la extracción del material existente, que será posteriormente reforzado.

(...)

4. **CONCLUSIONES**

(...)

1. Dado que esta solicitud ha sido presentada por el Gobierno Regional de Junín (GORE JUNÍN) para obtener la autorización de uso de un área dentro de los límites de la Concesión, conforme al Reglamento Nacional de Ferrocarriles, corresponde al Concedente determinar la viabilidad de autorizar la ejecución de los trabajos proyectados. Esta autorización solo será válida si cuenta con la opinión favorable de Ferrovías Central Andina S.A. (FVCA) como Organización Ferroviaria, en cumplimiento con el mencionado reglamento.
2. Si bien técnicamente la ejecución del proyecto es viable, mediante el presente informe, FVCA, en su calidad de Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea, emite una OPINIÓN FAVORABLE para la ejecución del proyecto (...). Es importante señalar que el proceso constructivo indicado en el expediente técnico requiere un plazo de 5 meses (150 días calendario), con fecha de vencimiento indefectiblemente el 30 de septiembre de 2025. Si dicho plazo se excede, FVCA asumirá la responsabilidad de culminar los trabajos pendientes en la alcantarilla de Quebrada Onda y otras infraestructura intervenidos por GORE JUNIN, con los costos correspondientes a cargo del Concedente, a fin de restablecer la operatividad de las operaciones ferroviarias. Esta condición deberá ser validada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su rol de Concedente.
3. (...) Es importante subrayar que FVCA, en su rol de Organización Ferroviaria, emite opinión únicamente sobre la solicitud de autorización del área presentada por el GORE JUNÍN. FVCA no emite opinión sobre el contenido del expediente técnico, los procesos constructivos, los plazos, ni los costos de ejecución del proyecto.
4. Según los estudios técnicos correspondientes (...), se ha considerado un ancho de carril de 7.20 metros, el cual se ajusta a las características de diseño geométrico para la clasificación de vías rápidas con dos carriles de ancho conjunto.
5. Los gálibos de los túneles y los pasos a desnivel condicionan el transporte de cargas sobredimensionadas. Sin embargo, el proyecto (...), no afecta el gálibo del ferrocarril. Además, no se realizarán excavaciones profundas que puedan comprometer la estabilidad de la vía férrea, salvo en los trabajos específicos de la alcantarilla en la Quebrada Honda. El tramo del ferrocarril donde se desarrollará el proyecto es recto, lo que garantiza que la visibilidad de las operaciones ferroviarias no se verá afectada
6. FVCA, como la organización ferroviaria responsable de la vía férrea, es la entidad autorizada para realizar las intervenciones de desmontaje y montaje de la vía férrea. Los costos asociados a estas intervenciones deberán ser cubiertos antes del inicio de los trabajos. El GORE JUNIN será responsable de comunicar oportunamente el inicio de las obras, y Ferrovías Central Andina mantendrá una supervisión constante durante su ejecución.
7. La reparación de posibles daños a la infraestructura de la vía férrea será asumida en su totalidad por el GORE JUNÍN y su empresa contratista. Esta opinión no autoriza realizar trabajos dentro de los 5 metros de las zonas intangibles del ferrocarril, ni la invasión de equipos o personal en dichas áreas.
8. La señalización en cada intersección deberá realizarse conforme a las normativas del Reglamento Nacional de Ferrocarriles y el Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras

(...)"

(Subrayado y resaltado agregado)

35. Conforme con lo indicado por el Concesionario, para el desarrollo del referido proyecto se requiere una extensión de 8,426.72 metros lineales paralelos a la vía férrea, entre los postes kilométricos PK 331+738 hasta el PK 340+164; asimismo, el referido proyecto no contempla ejecutar obras dentro del área de la Zona del Ferrocarril. Asimismo, el referido proyecto

requiere usar los 10 metros de ancho a cada lado de la vía férrea¹⁴, que forman parte del área de la concesión, lo cual implica utilizar un área de la concesión **fuera de la Zona Intangible del Ferrocarril del Centro de 168,534.40 metros cuadrados** (2 x 8,426.72 x 10).

36. Ahora bien, con la finalidad de identificar el área a utilizar por el proyecto, se ha elaborado el **CUADRO 1 “Área del proyecto a utilizar que se encuentra fuera de la Zona Intangible del Ferrocarril”**, bajo los términos siguientes:

CUADRO 1
Área del proyecto a utilizar que se encuentra dentro de la Zona Intangible del Ferrocarril

PROYECTO	PROGRESIVAS (inicio – fin)	LONGITUD	TRAMO FEEROVIARIO	AREA DEL PROYECTO FUERA DE LA ZONA INTANGIBLE DEL FERROCARRIL
“Mejoramiento del corredor vial de transporte masivo norte - sur, Av. Ferrocarril (Tramo: Av. Circunvalación – Cruce Carretera Central), distritos de El Tambo, San Agustín de Cajas, Hualhuas, Saño, San Jerónimo de Tunan, provincia de Huancayo – Junín”	PK 331+738 hasta el PK 340+164	8,426.72 m	Callao – La Oroya – Huancayo	168,534.40 m2

Elaboración propia

Fuente: Informe N° 065-2024-RBM/VyO de fecha 16 de agosto de 2024, emitido por la Jefatura de Vías y Obras de Ferrovías Central Andina S.A. (FVCA).

37. Por otra parte, tal como advierte el Concesionario, en la progresiva 7+644 del proyecto (PK 339+436), está prevista la construcción de una doble alcantarilla de concreto armado **en Quebrada Onda (Alcantarilla de cajón simple - Puente 03)**, acompañada por la instalación de muros de suelo reforzado que alcanzarán el nivel de la vía férrea, **estructura que es fundamental para garantizar la estabilidad y seguridad de la infraestructura ferroviaria en la zona.**
38. Conforme lo indica el Concesionario, *para la ejecución de esta obra, se ha planificado la construcción de muros de suelo reforzado utilizando el Sistema Terramesh Verde, técnica que incrementará la resistencia del suelo, permitiendo que soporte con seguridad el peso tanto del transporte férreo como del transporte terrestre; para lo cual, se requiere el **desmontaje y montaje de la vía férrea**, con lo cual, la vía ferroviaria durante la construcción de la doble alcantarilla y muros de suelo reforzado, se encontraría inhabilitada para las operaciones ferroviarias.*
39. Cabe precisar, que la ejecución de dicha obra se encuentra a cargo del GORE Junín, siendo esta la entidad responsable de su ejecución. No obstante, sin perjuicio de la competencia y función de supervisión de este Organismo Regulador¹⁵, el Concesionario deberá verificar constantemente la adecuada ejecución de la referida obra por parte del GORE JUNIN, ya que corresponde exclusivamente al Concesionario la administración y explotación de los Bienes de la Concesión de acuerdo a la cláusula 3.8 del Contrato de Concesión.
40. Por otro lado, mediante el Informe N°0254-2024-MTC/19.01.05 de fecha 01 de octubre de 2024, emitido por el coordinador de Proyectos Ferroviarios y de Caminos del Ministerio de

¹⁴ Cabe señalar que, conforme con lo indicado por el Concesionario, el **límite de concesión** del Ferrocarril del Centro es de **15 metros** de ancho a cada lado del eje de la vía férrea.

¹⁵ El artículo 4° de la Ley N° 26917, Ley de Creación del Ositrán señala que este Organismo Regulador, **ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.**

Transportes y Comunicaciones (MTC), adjunto al Memorando N° 1063-2024-MTC/19.01 de fecha 02 de octubre de 2024, el MTC ha emitido **opinión favorable** respecto de la ejecución del proyecto denominado: “Mejoramiento del corredor vial de transporte masivo norte - sur, Av. Ferrocarril (Tramo: Av. Circunvalación – Cruce Carretera Central), distritos de El Tambo, San Agustín de Cajas, Hualhuas, Saño, San Jerónimo de Tunan, provincia de Huancayo – Junín”, el cual contempla entre otros, el mejoramiento de pasos a nivel, cruces subterráneos para obras de drenajes y la ejecución de un corredor vial, ubicado entre los postes kilométricos PK 331+738 hasta el PK 340+164.

41. Al respecto, el MTC en Informe N° 0254-2024-MTC/19.01.05 ha señalado lo siguiente:

“(…)

3.2.2 Del Informe N° 065-2024-RBM/VyO se manifiesta la siguiente:

- a. Los pasos a nivel que cruzan los caminos con el ferrocarril, se mantiene la rehabilitación de los 10 pasos existentes, y se construirá un nuevo paso a nivel ubicado en la intersección de las Av. Ferrocarril y Av. Los Ángeles. La distancia al paso más próximo del lado sur es de 800 metros y al lado norte es de 850 metros, lo cual cumple con lo establecido en el RNF (Artículo N°26).
- b. Sobre los estudios técnicos correspondientes a la ejecución de la obra se ha considerado un ancho de carril 7.20 metros, la cual se ajusta a las características del diseño geométrico para la clasificación de vías rápidas con dos carriles de ancho conjunto.
- c. No se realizarán excavaciones profundas que puedan comprometer la estabilidad de la vía férrea, salvo en los trabajos especificados de la alcantarilla de Quebrada Honda. El tramo de la vía es recta lo que garantiza la visibilidad para las operaciones.

IV. CONCLUSION:

La propuesta del Gobierno Regional de Junín cumple con lo dispuesto con el D.S. N° 032-2005-MTC para la ejecución de las obras del proyecto “MEJORAMIENTO DEL CORREDOR VIAL DE TRANSPORTE MASIVO NORTE - SUR, AV. FERROCARRIL (TRAMO: AV. CIRCUNVALACIÓN – CRUCE CARRETERA CENTRAL), DISTRITOS DE EL TAMBO, SAN AGUSTÍN DE CAJAS, HUALHUAS, SAÑO, SAN JERÓNIMO DE TUNAN, PROVINCIA DE HUANCAYO – JUNÍN” CON CUI 2224222.

“(…)

(Subrayado y resaltado agregado)

42. Conforme a lo evaluado por el MTC respecto de la ejecución del referido proyecto, el cual contempla entre otros, el mejoramiento de pasos a nivel, cruces subterráneos para obras de drenajes y la ejecución de un corredor vial que se ejecutarían paralelo a la vía férrea del Ferrocarril del Centro, entre los postes kilométricos PK 331+738 hasta el PK 340+164 (8,426.72 m), este ha emitido **opinión favorable**.

43. Asimismo, mediante el Informe N°0298-2024-MTC/19.01.05 de fecha 31 de octubre de 2024, emitido por el coordinador de Proyectos Ferroviarios y de Caminos del MTC remitido por la DINPTRA mediante el Oficio N° 0051-2025-MTC/19.02, señala lo siguiente:

“(…)

3.2 Sobre la solicitud

“(…)

3.2.2 A la fecha, el concesionario ha emitido su opinión favorable para la ejecución del Proyecto. Por su parte, el regulador OSITRAN, mediante Oficio N° 12705- 2024-GSF-OSITRAN (15.10.2024) ha solicitado la confirmación de la opinión técnica de esta Dirección, considerando que la ejecución del proyecto, a cargo del Gore Junín, implica el desmontaje y montaje de la vía férrea, inhabilitando el uso de la vía para las operaciones ferroviarias

3.2.3. Con respecto a las operaciones ferroviarias en la zona del proyecto, efectivamente, éstas serán paralizadas durante la ejecución correspondiente, y según ha sido considerado en el informe No 086-2024-RBM/VyO del Concesionario (Adjunto a la carta N° 352-2024-FVCA; HR: E-515069-2024). Resulta importante mencionar que la Organización Ferroviaria

ha otorgado un plazo que, indefectiblemente, vence el 30 de enero de 2025. En tal sentido, se entiende que el concesionario asume que no habrá circulación de ningún vehículo ferroviaria hasta la fecha indicada.

3.2.4. Con respecto a la construcción del muro de suelo reforzado, el especialista estructural emite la siguiente opinión:

c. Sobre la supervisión

(...)

El Organismo Supervisor de Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, tiene competencia exclusiva para la supervisión de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como para llevar a cabo el control posterior del Contrato de Concesión.

Por tanto, según las actividades descritas por el concesionario, se recomienda realizar una supervisión constante de tal manera que no pueda existir un asentamiento diferencial en los muros de suelos reforzado y de esa manera poder evitar un problema en las operaciones del Ferrocarril Central Andino.

IV. CONCLUSIONES

4.1 El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN deberá tomar en consideración lo descrito en el numeral 3.2.4 referente a la construcción del muro de suelo reforzado a fin de ejecutarse técnicamente en El Proyecto

4.2 La Organización Ferroviaria otorga plazo para la ejecución de los trabajos del Gore Junín hasta el 30 de enero de 2025, entendiéndose que no circulará ninguna máquina ferroviaria hasta esa fecha y que el concesionario ha mostrado su conformidad.

(Subrayado y resaltado agregado)

44. Conforme a lo evaluado por la DINPTRA del MTC a través del Oficio N° 0051-2025-MTC/19.02, aquella ha señalado que los plazos de inicio y término de la intervención por 150 días, mencionados por el Concesionario, son referenciales y que dicha intervención iniciará luego de suscrito el respectivo contrato de servidumbre. En este punto, el Concesionario -y el Concedente de corresponder- deberá activar los mecanismos contractuales y/o legales respectivos para viabilizar la suspensión del servicio para la ejecución del Proyecto.
45. Con relación a la aplicación del artículo 18 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC13 y modificado mediante Decreto Supremo N° 008-2013-MTC, nótese que éste establece lo siguiente:

“Artículo 1°. - Modificación del artículo 18° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles. Modifíquese el artículo 18° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N° 032- 2005-MTC y sus modificatorias, a fin de incluir un último párrafo, en los siguientes términos:

“Artículo 18°. - Zona del Ferrocarril

Es el área de terreno destinada al uso exclusivo de la actividad ferroviaria. La zona del ferrocarril tendrá no menos de 5 metros de ancho a cada lado del eje de la vía férrea, la cual puede ser cercada parcial o totalmente por las Organizaciones Ferroviarias.

(...)

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, podrá, excepcionalmente, autorizar el uso parcial de la Zona del Ferrocarril para la instalación de infraestructura de servicios públicos en los supuestos que: i) los estudios técnicos correspondientes demuestren que no existe posibilidad técnica viable que permita dar cumplimiento a lo dispuesto por el primer párrafo del presente artículo, ii) la infraestructura de servicio público a instalar no interfiera con el gálibo vigente en la vía férrea en cuestión, no afecte la estabilidad de la plataforma ferroviaria, ni reduzca la distancia de visibilidad desde los trenes que circulen por esa vía férrea, y iii) se cuente con la opinión previa y favorable de la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea.”

(Énfasis y subrayado agregados)

46. Conforme a lo descrito, el artículo 18 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles dispone que la Zona del Ferrocarril es un área de terreno destinada al uso exclusivo de la actividad ferroviaria, con no menos de 5 metros de ancho a cada lado del eje de la vía. No obstante, el referido dispositivo normativo establece como excepción a dicha regla que el MTC podrá autorizar el uso parcial de la referida Zona del Ferrocarril para la instalación de infraestructura de servicios públicos en los supuestos siguientes:
- (i) Que los estudios técnicos correspondientes demuestren que no existe posibilidad técnica viable que permita destinar la zona del ferrocarril al uso exclusivo de la actividad ferroviaria.
 - (ii) Que la infraestructura de servicio público a instalar no interfiera con el gálibo vigente en la vía férrea en cuestión, no afecte la estabilidad de la plataforma ferroviaria, ni reduzca la distancia de visibilidad desde los trenes que circulen por esa vía férrea.
 - (iii) Que se cuente con la opinión previa y favorable de la Organización Ferroviaria a cargo de la vía férrea.
47. De lo descrito, se advierte que el área de **168,534.40 m² a utilizar** para la ejecución del Proyecto, **se encuentran fuera de la Zona intangible del Ferrocarril del Centro**, vale decir, el referido Proyecto planteado por el Gobierno Regional de Junín se encuentra fuera de los 5 metros de la Zona de Ferrocarril aludido en el primer párrafo del artículo 18 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles.
48. Por lo expuesto, desde el punto de vista técnico, somos de la opinión que como el referido Proyecto se ejecutará fuera de la Zona intangible del Ferrocarril del Centro, no se ha configurado la excepción prevista en el último párrafo del artículo 18 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles; no corresponde evaluar la configuración de las condiciones (i), (ii) y (iii) establecidas en el referido dispositivo normativo. Del mismo modo, en base a la información remitida por el MTC y el Concesionario, no se tienen observaciones sobre la utilización del área de **168,534.40 m²** que se ubica fuera de la Zona del Ferrocarril dentro del área de la concesión.
49. En ese sentido, en opinión de estas gerencias, corresponde emitir previa opinión favorable a la constitución de servidumbre a favor del GORE Junín, sobre el área ubicada entre los Postes Kilométricos 331+738 al 340+164 de la Subdivisión 4 del tramo Callao – La Oroya – Huancayo de la concesión del Ferrocarril del Centro.
50. No obstante, cabe destacar que en el marco del numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente, evaluar, y -en caso corresponda- constituir la servidumbre a favor del GORE Junín, autorizando a su vez el uso parcial de la Zona del Ferrocarril.

E. CUESTIÓN FINAL

51. La opinión técnica contenida en el presente Informe debería ser puesta en conocimiento del Consejo Directivo a fin de que dicho órgano colegiado proceda con su revisión y aprobación, de considerarlo pertinente, en el marco de su competencia¹⁶. No obstante, considerando

¹⁶ Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM:

Artículo 28.- Opinión técnica previa y supervisión de los contratos
A fin de guardar concordancia entre las funciones sujetas a su competencia y la de supervisar los contratos de concesión correspondientes, el OSITRAN, a través del Consejo Directivo, debe emitir opinión técnica previa, sobre materias referidas a:
(...)

que a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo¹⁷ conforme con lo señalado en el artículo 6° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán¹⁸, no es posible que el presente Informe pueda ser objeto de debate, aprobación y posterior notificación dentro del plazo legamente previsto para tal efecto.

52. Ahora bien, en atención a la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán¹⁹, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, se advierte, entre otros aspectos, que los informes sustentatorios de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener: “*análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva*”.
53. En ese sentido corresponde a estas Gerencias evaluar si como consecuencia de la evaluación realizada a la presente solicitud de constitución de derecho real de servidumbre sobre el área de la Concesión del Ferrocarril del Centro, se ha identificado algún aspecto que pudiese ameritar que la Presidencia del Consejo Directivo proceda con adoptar de manera excepcional las medidas de emergencia correspondientes, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán.
54. En el presente caso, de acuerdo con el procedimiento contractual del numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, la opinión técnica a ser emitida por el Ositrán ostenta el carácter de “previa opinión favorable”, en consecuencia, el sentido de la opinión del Ositrán se convierte en un pronunciamiento necesario a efectos de que el Concedente decida constituir o no la servidumbre correspondiente. En ese sentido, el Concedente solo puede constituir servidumbres a favor de terceros sobre los Bienes de la Concesión, siempre que el Ositrán emita previa opinión favorable sobre el mismo, sin perjuicio de la evaluación que le corresponde realizar a aquel.
55. Asimismo, es preciso resaltar la importancia de que en los casos evaluados en el marco del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, el Ositrán debe cumplir con emitir previa opinión favorable requerida contractualmente por las Partes para la evaluación de la constitución de servidumbres sobre los Bienes de la Concesión, pues el sentido de la opinión del Organismo Regulador influye en la decisión que debe ser tomada por el Concedente; con lo cual, no solo se busca hacer efectiva la misión del Ositrán de supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión, sino también la de cautelar de manera imparcial

El OSITRAN también debe emitir las siguientes opiniones técnicas, las que deberán pronunciarse sobre los contenidos descritos en el párrafo precedente, cuando sea pertinente:

(...)

2. Ante el Concedente, en aquellos casos previstos en los respectivos contratos de concesión.

(...)

Las opiniones que emita el OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, son inimpugnables”.

¹⁷ Cabe precisar que, el señor Alex Segundo Díaz Guevara y el señor Julio Alfonso Vidal Villanueva, miembros del Consejo Directivo del Ositrán, presentaron sus respectivas cartas de renuncia, las cuales se hicieron efectivas, el 22 de octubre de 2023 y 9 de julio de 2024, respectivamente.

¹⁸ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (Decreto Supremo N° 012-2015-PCM):

“Artículo 6. - Del Consejo Directivo

(...)

El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

¹⁹ *“Artículo 9. - Funciones de la Presidencia Ejecutiva*

Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:

(...)

10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;

(...)”.

y objetiva los intereses del Estado respecto de los gravámenes a ser constituidos sobre los Bienes de la Concesión, por lo que resulta necesario que el Concedente cuente con los suficientes insumos para tomar su decisión.

56. Asimismo, es preciso señalar que en el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión -reseñado líneas arriba- se han regulado los efectos jurídicos provocados ante el silencio del Ositrán al no emitir pronunciamiento; por lo que, en el presente caso, se descartaría la posibilidad de que el Concedente pueda eximirse de contar con la previa opinión del Organismo Regulador para tomar la decisión que contractualmente le corresponde.
57. Por lo expuesto, estas Gerencias estiman pertinente poner a consideración de la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán el presente Informe Conjunto para su evaluación y aprobación excepcional, de corresponder, a efectos de emitir la previa opinión favorable requerida de conformidad con lo establecido en el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión.

IV. CONCLUSIONES

58. Desde el punto de vista legal, en el marco de lo dispuesto en el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión y considerando la documentación remitida, resultaría viable que el Concedente constituya el derecho real de servidumbre sobre el área ubicada entre los Postes Kilométricos 331+738 al 340+164 de la Subdivisión 4 del tramo Callao – La Oroya – Huancayo, comprendida en el Área Matriz de la Concesión a favor del Gobierno Regional de Junín conforme con lo requerido para la ejecución del proyecto denominado *“Mejoramiento del corredor vial de transporte masivo norte – sur, Av. Ferrocarril (Tramo: Av. Circunvalación – Cruce Carretera Central), distritos del Tambo, San Agustín de Cajas, Hualhuas Saño, San Jerónimo de Tunan, Provincia de Huancayo - Junín”*.
59. Desde el punto de vista técnico se advierte que, la constitución del derecho real de servidumbre a efectos de ejecutar el Proyecto, ubicado entre los postes kilométricos (PK) 331+738 hasta el 340+164 de la vía férrea del Ferrocarril del Centro, abarcaría un área de 168,534.40 m². Asimismo, la ejecución del referido Proyecto planteado por el GORE Junín se realizaría fuera de los 5 metros de la Zona de Ferrocarril.
60. Conforme a la documentación remitida por el Concedente, al advertirse que el referido Proyecto se ejecutará fuera de la Zona del Ferrocarril, no corresponde evaluar la configuración de los supuestos (i), (ii) y (iii) del artículo 18 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles.
61. Por otra parte, se tiene planificada con la ejecución del Proyecto, a cargo del GORE Junín, la construcción de una doble alcantarilla de concreto armado en Quebrada Onda (Alcantarilla de cajón simple - Puente 03), que incluye la construcción de muros de suelo reforzado utilizando el Sistema Terramesh Verde, técnica que incrementará la resistencia del suelo, permitiendo que soporte con seguridad el peso tanto del transporte férreo como del transporte terrestre; para lo cual, se requiere el desmontaje y montaje de la vía férrea, con lo cual, la vía ferroviaria durante la construcción de la doble alcantarilla y muros de suelo reforzado, se encontraría inhabilitada para las operaciones ferroviarias. Al respecto, el Concesionario -y el Concedente, de corresponder- deberá activar los mecanismos contractuales y/o legales respectivos para viabilizar la suspensión del servicio para la ejecución del Proyecto.
62. Cabe tener en cuenta que la DINPTRA del MTC a través del Oficio N° 0051-2025-MTC/19.02 ha señalado que los plazos de inicio y término de la intervención por 150 días serían referenciales y que dicha intervención iniciará luego de suscrito el respectivo contrato de servidumbre.
63. En ese sentido, en opinión de estas gerencias, corresponde emitir previa opinión favorable

a la constitución de servidumbre a favor del GORE Junín, sobre el área ubicada entre los Postes Kilométricos 331+738 al 340+164 de la Subdivisión 4 del tramo Callao – La Oroya – Huancayo de la concesión del Ferrocarril del Centro.

64. No obstante, cabe destacar que en el marco del numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente, evaluar, y -en caso corresponda- constituir la servidumbre a favor del GORE Junín, autorizando a su vez el uso parcial de la Zona del Ferrocarril.
65. Finalmente, de acuerdo con el procedimiento contractual establecido en el numeral 3.9 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, la opinión técnica a ser emitida por el Ositrán ostenta el carácter de “previa opinión favorable”; en consecuencia, es un pronunciamiento necesario a efectos de que el Concedente decida constituir o no la servidumbre correspondiente sobre los Bienes de la Concesión. Asimismo, el Contrato de Concesión no ha regulado los efectos jurídicos ante el silencio del Ositrán al no emitir pronunciamiento; por lo que para el presente caso se descartaría la posibilidad de que el Concedente pueda eximirse de contar con la previa opinión favorable del Organismo Regulador para tomar la decisión que le corresponde.
66. Por lo tanto, el presente caso amerita que la Presidencia del Consejo Directivo proceda con adoptar de manera excepcional la medida de emergencia de evaluar y aprobar el presente Informe Conjunto, el cual contiene la previa opinión favorable del Ositrán a la constitución de servidumbre presentada por la DINPTRA del MTC.

V. RECOMENDACIÓN

67. Sobre la base del análisis y conclusiones expuestos se recomienda remitir el presente Informe Conjunto a la Presidencia Ejecutiva del Ositrán para las acciones y fines que estime pertinentes a fin de atender los Oficios N° 3423-2024-MTC/19.02 y N° 0051-2025-MTC/19.02 remitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Atentamente,

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
TITO JIMÉNEZ CERRÓN
Jefe de Asuntos Jurídico Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
EMMANUEL POLANCO NORIEGA
Especialista de Asuntos Jurídico Contractuales
Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales

Visado por
MIGUEL GONZALEZ BEDOYA
Jefe de Contratos Ferroviarios y del Metro de
Lima y Callao (e)
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
HERNÁN MORENO DELGADO
Supervisor de Vías Férreas y Obras Civiles
Jefatura de Contratos Ferroviarios y del Metro
de Lima y Callao

Visado por
CÉSAR SOTOMAYOR TEVES
Asesor Legal

NT 2025016738

Se adjunta lo siguiente:

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Resolución