



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

Firmado por: MEJÍA
CORNEJO Juan
Carlos FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/03/2025
10:43:54 -0500



RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL

Nº 00044-2025-GG-OSITRAN

Lima, 17 de marzo de 2025

VISTOS:

El recurso de apelación presentado por Tren Urbano de Lima S.A. en contra de la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00012-2025-GSF-OSITRAN; y, el Informe N° 00053-2025-GAJ-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2025, emitido por la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00012-2025-GSF-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 00010-2025-JFI-GSF-OSITRAN, y notificada al Concesionario mediante el Oficio N° 00506-2025-GSF-OSITRAN el 15 de enero de 2025, se impuso a título de sanción, a la Entidad Prestadora Tren Urbano de Lima S.A. una multa ascendente a 129.72 UIT por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 43.2º del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de Ositrán, debido al incumplimiento de lo establecido en las cláusulas 5.31 y 7.3 del Contrato de Concesión, y en los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato, debido a 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”;

Que, a través del Escrito LIN-E2025-0357 presentado el 03 de febrero de 2025, el Concesionario interpuso recurso de apelación contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00012-2025-GSF-OSITRAN;

Que, por medio del Memorando N° 00070-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 06 de febrero de 2025, la Jefatura de Fiscalización remitió a la Gerencia General, con copia a la Gerencia de Asesoría Jurídica, el recurso de apelación mencionado en el párrafo anterior, según lo dispuesto en el numeral 96.2 del artículo 96º del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán;

Que, mediante el Oficio N° 00061-2025-GG-OSITRAN notificado el 12 de febrero de 2025, la Gerencia General comunicó al Concesionario la admisión a trámite del recurso de apelación interpuesto, conforme a la evaluación realizada por la Gerencia de Asesoría Jurídica a través del Memorando N° 00079-2025-GAJ-OSITRAN;

Que, luego del análisis efectuado, la Gerencia de Asesoría Jurídica mediante el Informe N° 00053-2025-GAJ-OSITRAN, recomendó declarar infundado el recurso de apelación presentado por el Concesionario, concluyendo lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

55. *Conforme a los actuados se verifica que el Concesionario incurrió en la infracción prevista en el numeral 43.2 del artículo 43 del Reglamento Interno de Infracciones y Sanciones (RIIS), en la medida que el Concesionario incumplió sus obligaciones en materia de mantenimiento, específicamente en relación al cumplimiento de las cláusulas 5.31 y 7.3 del Contrato de Concesión, así como de los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, con relación a la falta de mantenimiento (de acuerdo a las recomendaciones del fabricante) del conector bifilar de 03 tornillos, así como de los demás conectores y componentes de la catenaria comprendidos en el “sector 1”. Este hecho demuestra que no se ha vulnerado el principio de tipicidad, ya que los incumplimientos identificados están amparados en la normativa aplicable y disposiciones contractuales; en tal sentido, la subsunción de los hechos identificados en el tipo infractor imputado se ha efectuado adecuadamente.*

Visado por: SHEPUT STUOCHI
Humberto Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/03/2025 10:17:38 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel José FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/03/2025 09:34:07 -0500



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

56. *En virtud de los hallazgos presentados, se establece que el Concesionario ha incurrido en una conducta culposa al no implementar medidas adecuadas para mitigar el riesgo de incumplimiento de las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión. Además, el análisis de culpabilidad realizado por la primera instancia reafirma la responsabilidad del Concesionario en la gestión de un mantenimiento eficiente a fin de evitar posibles daños contra los usuarios. La falta de diligencia evidenciada en la ejecución de sus responsabilidades confirma una actuación culposa, lo que desvirtúa el argumento de una presunta vulneración del principio de culpabilidad.*
57. *Conforme a lo establecido en el Anexo I del RIIS, en el presente caso se advierte que se empleó la metodología de multa Ad Hoc, considerando factores como el perjuicio económico causado, el beneficio ilícito obtenido, la probabilidad de detección de la infracción, entre otros; descartando la alegación del Concesionario sobre un cálculo arbitrario. En ese sentido, la Resolución Impugnada no incurre en alguna vulneración del principio de razonabilidad.*

Que, tal como lo manifiesta la Gerencia de Asesoría Jurídica en el Informe N° 00053-2025-GAJ-OSITRÁN, corresponde que el Tribunal en Asuntos Administrativos resuelva el recurso de apelación interpuesto, siendo que, de conformidad con lo establecido en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, en tanto, no se constituya dicho órgano colegiado, las funciones de éste serán ejercidas por la Gerencia General;

Que, luego de revisar el Informe de vistos, la Gerencia General manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, en virtud a las facultades conferidas en el artículo 5 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público; el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; el Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias; y el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Declarar INFUNDADO el recurso de apelación interpuesto por Tren Urbano de Lima S.A. y, en consecuencia, confirmar en todos sus extremos la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00012-2025-GSF-OSITRÁN, de conformidad con los fundamentos antes expuestos, dando por agotada la vía administrativa.

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 00053-2025-GAJ-OSITRÁN, a Tren Urbano de Lima S.A.; asimismo, poner tales documentos en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concedente, de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y de la Gerencia de Administración, para los fines correspondientes de acuerdo a ley.

Regístrate y comuníquese.

Firmado por
JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

Visado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI

Asesor Legal Especializado en Concesiones y App
Gerencia General

NT 2025037425

INFORME N° 00053-2025-GAJ-OSITRAN

A :	JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO Gerente General
Asunto :	Evaluación de recurso de apelación presentado por Tren Urbano de Lima S.A. en contra de la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00012-2025-GSF-OSITRAN.
Referencia :	a) Memorando N° 00070-2025-JFI-GSF-OSITRAN b) Expediente PAS N° 202400005-PAS-OSITRAN
Fecha :	14 de marzo de 2025

I. OBJETIVO

1. El presente informe tiene por objeto emitir opinión sobre el recurso de apelación interpuesto por Tren Urbano de Lima S.A. (en adelante, Tren Urbano o el Concesionario) contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00012-2025-GSF-OSITRAN, emitida por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF), en el marco del procedimiento administrativo sancionador tramitado en el expediente de la referencia b).

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 16 de marzo de 2023, mediante la Carta N° CSLU2023-0326, la empresa Supervisora presentó a Ositrán el Informe N° CSLU-012-2023-ELF-ESP, mediante el cual realiza una evaluación del evento Caída de Catenaria ocurrido el 14 de febrero de 2023.
3. Mediante el Informe N° 00242-2024-JCFM-GSF-OSITRAN de fecha 30 de abril de 2024 (en adelante, Informe de Hallazgo), la Jefatura de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao (en adelante, Jefatura de Contratos), puso en conocimiento de la Jefatura de Fiscalización (en adelante, JFI), el incumplimiento de las 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, con relación a los Mantenimientos de los componentes de la Catenaria, respecto a la ocurrencia del Evento del 14 de febrero de 2023 en la estación de Atocongo; recomendando evaluar el inicio del PAS por dicho incumplimiento.
4. A través del Oficio N° 00091-2024-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 17 de julio de 2024, la JFI dispuso el inicio de un procedimiento administrativo sancionador en contra del Concesionario por el presunto incumplimiento del Concesionario de lo establecido en las 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, con relación a la falta de mantenimiento de los componentes de la Catenaria, vinculado al evento ocurrido el 14 de febrero de 2023; lo cual configuraría la infracción prevista en el numeral 43.2 del artículo 43 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, aprobado por Resolución del Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN (en adelante, RIIS).
5. Por medio del Escrito LIN-E2024-2792 del 30 de julio de 2024, el Concesionario solicitó una prórroga de cinco (5) días hábiles a fin de presentar sus descargos respecto al inicio del PAS, solicitud que fue aceptada mediante Oficio N° 00097-2024-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 30 de julio de 2024 notificada el 31 de julio de 2024.
6. Mediante el Oficio N° 13259-2024-GSF-OSITRAN del 24 de octubre de 2024, se le notificó al Concesionario el Informe N° 00206-2024-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 24 de octubre de 2024, Informe Final de Instrucción (en adelante, IFI), mediante el cual se concluyó que el

- Concesionario habría incurrido en la infracción tipificada en el numeral 43.2 del artículo 43 del RIIS, debido al incumplimiento de lo establecido en las cláusulas 5.31 y 7.3 del Contrato de Concesión, y en los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 de dicho Contrato, debido a 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; por lo cual correspondería aplicarle al Concesionario una multa ascendente a 120.66 UIT, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para que formule sus descargos.
7. Por medio del Escrito LIN-E2024-4598 del 11 de noviembre de 2024, el Concesionario presentó sus descargos contra lo señalado en el Informe Final de Instrucción.
 8. No obstante, de forma posterior, el Ositrán notificó al Concesionario el 28 de noviembre de 2024 el Oficio N° 14916-2024-GSF-OSITRAN a través del cual remitió el Informe N° 00230-2024-JFI-GSF-OSITRAN mediante el cual modifica el IFI en el extremo de la multa concluyendo que la multa que correspondería imponerse asciende a 129.72 UIT y no la que se consignó en el Informe N° 00206-2024-JFI-GSF-OSITRAN, la cual se modifica, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para que formule sus descargos.
 9. Siendo así, mediante Escrito LIN-E2024-4989, el Concesionario manifestó sus descargos frente a la modificación del IFI refiriendo que se ratifica en los descargos contenidos en el LIN-E2024-4598 de fecha 11 de noviembre de 2024.
 10. Por medio del Informe N° 00010-2025-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 13 de enero de 2025, la JFI emitió el Informe Final del Procedimiento (en adelante, IFP), concluyendo que el Concesionario ha incurrido en la infracción tipificada en el numeral 43.2 del artículo 43 del RIIS, debido al incumplimiento de lo establecido en las cláusulas 5.31 y 7.3 del Contrato de Concesión, y en los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 de dicho Contrato, debido a la falta de mantenimiento (de acuerdo a las recomendaciones del fabricante) del conector bifilar de 03 tornillos, así como de los demás conectores y componentes de la catenaria comprendidos en el “sector 1” del Grafico N° 01 del Informe. En ese sentido, por la comisión de la infracción antes precisada, determinó que correspondería aplicar al Concesionario una multa equivalente a 129.72 UIT.
 11. A través de la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00012-2025-GSF-OSITRAN (en adelante, Resolución Impugnada) de fecha 14 de enero de 2025, sustentada en el Informe N° 00010-2025-JFI-GSF-OSITRAN y notificada al Concesionario mediante el Oficio N° 00506-2025-GSF-OSITRAN el 15 de enero de 2025, se resolvió lo siguiente:

“Artículo 1.- Declarar que la empresa concesionaria TREN URBANO DE LIMA S.A. incurrió en la infracción tipificada en el numeral 43.2 del artículo 43 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN, por el incumplimiento de lo establecido en las cláusulas 5.31 y 7.3 del Contrato de Concesión, y en los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 de dicho Contrato, debido a 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”, según lo descrito en el presente procedimiento.”

Artículo 2.- Imponer a la empresa Concesionaria TREN URBANO DE LIMA S.A, a título de sanción por la comisión de la infracción tipificada en el numeral 43.2 del artículo 43 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN, una multa ascendente a 129.72 UIT.”
 12. Mediante Escrito LIN-E2025-0357 de fecha 03 de febrero de 2025, el Concesionario interpuso Recurso de Apelación contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00012-2025-GSF-OSITRAN.

13. Por medio del Memorando N° 00070-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 06 de febrero de 2024, la JFI remitió a la Gerencia General, con copia a la Gerencia de Asesoría Jurídica, el recurso de apelación interpuesto por el Concesionario, según lo dispuesto en el numeral 96.2 del artículo 96 del RIIS.
14. A través del Oficio N° 00061-2025-GG-OSITRAN de fecha 12 de febrero de 2025 y notificado el mismo día, la Gerencia General comunicó al Concesionario la admisión a trámite del recurso de apelación interpuesto, conforme a la evaluación realizada por este despacho a través del Memorando N° 00079-2025-GAJ-OSITRAN.

III. ANÁLISIS

15. Según lo señalado en el objeto del presente Informe, a fin de evaluar el recurso de apelación interpuesto por Tren Urbano, se abordarán y evaluarán los siguientes puntos:
 - A. Cuestiones Previas: Análisis de admisibilidad del recurso y competencia para resolver el recurso de apelación.
 - B. Análisis de los argumentos del Concesionario
 - B.1. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Tipicidad.
 - B.2. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Culpabilidad.
 - B.3. Sobre la presunta vulneración al Principio de Razonabilidad.
- A. Cuestiones Previas: Análisis de admisibilidad del recurso y competencia para resolver el recurso de apelación**
16. Antes de proceder con el análisis de fondo, es importante precisar que el recurso de apelación interpuesto por el Concesionario fue evaluado para verificar el cumplimiento de los requisitos normativos necesarios para su admisión a trámite. Al respecto, se revisaron los requisitos establecidos en los artículos 124 y 221¹ del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG). En tal sentido, se determinó que el recurso de apelación cumplía con los requisitos de admisibilidad, procedencia y forma previstos en dichas normas. Por lo tanto, el recurso fue admitido a trámite mediante el Oficio N° 00061-2025-GG-OSITRAN, basado en la evaluación realizada a través del Memorando N° 00079-2025-GAJ-OSITRAN.
17. De otro lado, de acuerdo con el numeral 98.2 del artículo 98 del RIIS, el Tribunal en Asuntos Administrativos tiene un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para resolver el recurso de apelación, contado a partir del día siguiente a la presentación del recurso.

¹ **“Artículo 124.- Requisitos de los escritos:**

Todo escrito que se presente ante cualquier entidad debe contener lo siguiente:

1. *Nombres y apellidos completos, domicilio y número de Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería del administrado, y en su caso, la calidad de representante y de la persona a quien represente.*
 2. *La expresión concreta de lo pedido, los fundamentos de hecho que lo apoye y, cuando le sea posible, los de derecho.*
 3. *Lugar, fecha, firma o huella digital, en caso de no saber firmar o estar impedido.*
 4. *La indicación del órgano, la entidad o la autoridad a la cual es dirigida, entendiéndose por tal, en lo posible, a la autoridad de grado más cercano al usuario, según la jerarquía, con competencia para conocerlo y resolverlo.*
 5. *La dirección del lugar donde se desea recibir las notificaciones del procedimiento, cuando sea diferente al domicilio real expuesto en virtud del numeral 1. Este señalamiento de domicilio surte sus efectos desde su indicación y es presumido subsistente, mientras no sea comunicado expresamente su cambio. Asimismo, el correo electrónico o, de ser el caso, la casilla electrónica, conforme al artículo 20 de la presente ley.*
 6. *La relación de los documentos y anexos que acompaña, indicados en el TUPA.*
 7. *La identificación del expediente de la materia, tratándose de procedimientos ya iniciados.”*
- (Texto según el artículo 113 de la Ley N° 27444)*

“Artículo 221.- Requisitos del recurso

El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el artículo 124.”

- Es importante señalar que, según la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del RIIS, en tanto no se constituya el Tribunal en Asuntos Administrativos, sus funciones serán ejercidas por la Gerencia General.
18. Dado que el recurso de apelación fue presentado ante el Ositrán el 3 de febrero de 2025, el plazo para resolver dicho recurso vencerá el 17 de marzo de 2025.
 - B. Análisis de los argumentos del Concesionario**
 - B.1. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Tipicidad.**
 19. Tren Urbano sostiene que la Resolución apelada emitida por Ositrán debe ser dejada sin efecto debido a la vulneración del principio de tipicidad, establecido en el numeral 4 del artículo 248 del TUO de la LPAG. Argumenta que el Regulador solo puede sancionar conductas que coincidan expresamente con una infracción tipificada en la normativa aplicable, por lo que debe realizar una interpretación restrictiva y literal de las disposiciones del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIIS).
 20. En ese sentido, señala que Ositrán le imputa la infracción prevista en el artículo 43.2 del RIIS, que sanciona al Concesionario por no realizar las actividades necesarias o programadas para la conservación de los bienes de la concesión; sin embargo, el Concesionario argumenta que sí cumple con las acciones preventivas y reactivas de mantenimiento conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el cual regula expresamente sus obligaciones en esta materia.
 21. Por otro lado, el Concesionario sostiene que el Regulador conoce mensualmente las actividades de mantenimiento y el contenido de las cartillas de conservación de las catenarias. Además, menciona que el Plan de Conservación no es aprobado unilateralmente por el Concesionario, sino que debe contar con la aprobación del Concedente y la opinión favorable del Regulador. Por lo tanto, cualquier cuestionamiento sobre la suficiencia del mantenimiento debería dirigirse a la entidad que aprobó el plan y no al Concesionario.
 22. Además, el Concesionario argumenta que la imputación realizada por Ositrán no se ajusta al principio de tipicidad, ya que su conducta no se subsume en la infracción prevista en el artículo 43.2 del RIIS. Afirma que ha cumplido con sus obligaciones en materia de mantenimiento de los bienes concesionados conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión y demás regulaciones aplicables. Por lo tanto, solicita que se declare fundado el recurso de apelación y se archive el procedimiento administrativo sancionador.

Análisis de los argumentos del Concesionario

23. Sobre el argumento del Concesionario relativo a que se habría producido una vulneración al Principio de Tipicidad, es preciso indicar que en el Informe Final del Procedimiento se señala que la imputación y posterior sanción al Concesionario, está vinculada con incumplimientos que se encuentran inmersos dentro del tipo infractor previsto en el numeral 43.2 del artículo 43 del RIIS, que prescribe lo siguiente:

“Artículo 43.- No realizar el mantenimiento de los bienes de la concesión

(...)

43.2. La Entidad Prestadora que no realice las actividades necesarias o programadas para preservar, conservar o mantener los bienes de la Concesión en condiciones adecuadas para su utilización conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, en la Disposición o en la regulación del OSITRAN o en la Normativa Aplicable, incurrirá en infracción muy grave.”.
(...)

[subrayado agregado]

24. Asimismo, se considera necesario mencionar las disposiciones contractuales y normativas cuyo cumplimiento viene siendo materia de análisis en el presente PAS:

CONTRATO DE CONCESIÓN:

Cláusula 5.31 del Contrato de Concesión.

“El CONCESIONARIO está obligado a realizar actividades destinadas a preservar, durante el plazo de la concesión, el estado de Conservación y la naturaleza de los bienes destinados a la ejecución del Contrato, sea que se traten de Bienes de la Concesión o de Bienes del Concesionario. El Concesionario está obligado también a realizar actividades de mantenimiento y, en general, todos aquellos trabajos necesarios para mantener la operatividad de dichos bienes y para evitar un impacto ambiental negativo. El Concesionario está obligado a realizar mejoras necesarias que requieran los bienes antes mencionados de acuerdo con los Niveles de servicio exigidos. En todas estas tareas el Concesionario procurará tanto utilizar tecnologías de conocida efectividad, así como la introducción de nuevas tecnologías, esto último de considerarlo pertinente y adecuada a cada caso.”

Cláusula 7.3 del Contrato de Concesión

“La obligación asumida por el Concesionario conlleva a la responsabilidad de definir las técnicas, procedimientos y la oportunidad de las labores de Conservación”.

ANEXO 7 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

“2.1.1 Todos los Bienes de la Concesión serán construidos, fabricados, instalados, probados y/o sometidos a Conservación para proteger la vida humana y garantizar la seguridad de las personas y el óptimo funcionamiento de los mismos”.

“2.2.5 El CONCESIONARIO deberá elaborar un plan anual de Conservación (el “Plan de Conservación”) que comprenda todas las actividades de mantenimiento y reinversión requeridas para cada una de las instalaciones, equipos entre otros, que conforman los Bienes de la Concesión, respetando para ello las recomendaciones de los fabricantes de los mismos y las referencias del historial de mantenimiento de los Bienes del CONCEDENTE, cumpliendo con los estándares de mantenimiento aprobados”

[El subrayado es agregado]

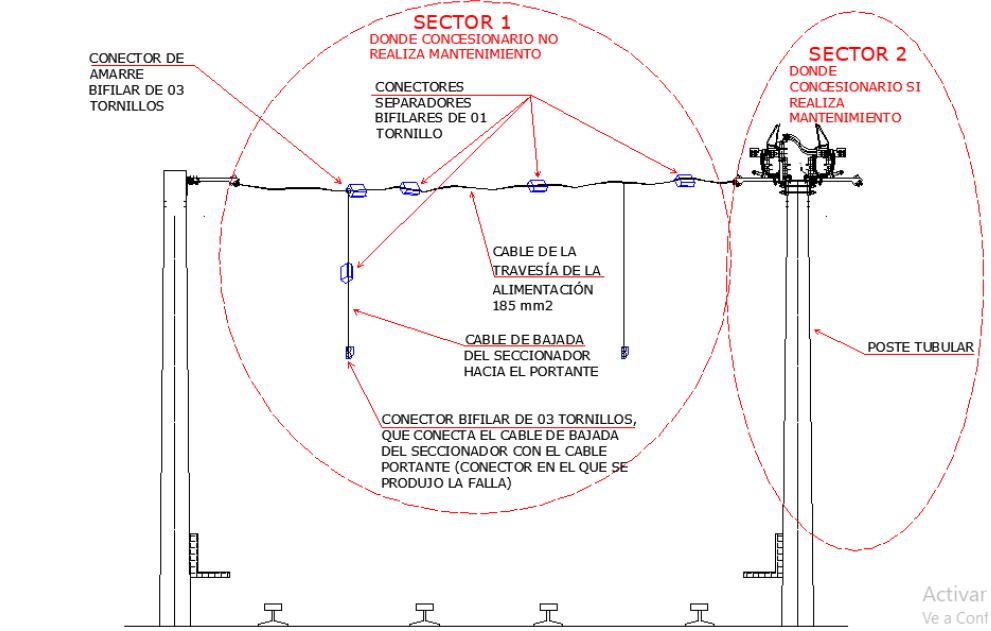
25. Teniendo en cuenta el marco normativo aplicable al presente caso, corresponde evaluar los hechos materia de análisis vinculados con el presunto incumplimiento referido al mantenimiento de los componentes de la catenaria respecto a la ocurrencia del evento del 14 de febrero de 2023 en la estación de Atocongo. Sobre el particular, de la revisión de los actuados del expediente se considera oportuno citar algunas de las conclusiones, señalas entre los numerales 13.1 al 13.13, del Informe de Hallazgo N° 00242-2024-JCFM-GSF-OSITRAN, que señalan, entre otras cosas, lo siguiente:

“(…)

XIII. CONCLUSIONES:

- 13.1. *La causa-raíz que ocasionó el evento con la desenergización de una parte del sistema eléctrico, debido a la fusión del conector y del cable portante, y a la rotura del cable portante, producida por el incremento de temperatura en la conexión del conector en falla con el cable portante, por el mal contacto (falso contacto) entre ambos, ocasionado por el mal y deficiente ajuste de los tornillos del conector, fue la falta de mantenimiento preventivo del conector en falla.*
- 13.2. *El conector en falla, al cual no se le realizó el mantenimiento preventivo, es el conector bifilar de 3 tornillos, que conectaba el cable de bajada del seccionador del alimentador AL3 de la SER Atocongo, con el cable portante.*
Para contextualizar al conector en falla, Ositrán ha elaborado un Gráfico ilustrativo donde se detallan los componentes del seccionador divididos en dos sectores a los que se les ha denominado “sector 1” y “sector 2”.

Gráfico N° 01: Gráfico donde se identifica la ubicación del conector bifilar de 03 pernos
(conector en el que se produjo la falla), el cual conecta el cable de bajada del seccionador con el cable portante, elaborado por Ositrán de acuerdo a la realidad



(...) 13.3 El Manual de Mantenimiento de la Línea de Contacto - Curso de capacitación para la operación del Tren Eléctrico - Curso 1.4.d - Curso para el personal de mantenimiento de la alimentación eléctrica/línea de contacto. (Manual del Fabricante), en el ítem 1.b. respecto a los conectores de los cables de la travesía de alimentación, de las bajadas de alimentación, y de los cables portantes, recomienda lo siguiente:

(...)

Comprobación de la travesía de alimentación

Hay que comprobar el estado de los componentes de amarre, los tramos de los alimentadores con respecto a los cables portantes, la correcta ejecución de las bajadas de alimentación, la correcta sujeción de los conectores y las conexiones con los seccionadores.

Asimismo, el mismo manual del fabricante, en el ítem 1.c., respecto a los conectores de las líneas de contacto, recomienda lo siguiente:

Comprobación de la integridad de los conectores y del buen contacto por ellos establecido.

Los conectores de las líneas de contacto, por estar sujetos a continuas sacudidas, vibraciones y oscilaciones causadas por el viento, por los frotadores en carrera, por las variaciones de temperatura y por el aire desplazado por los trenes, están sometidos a condiciones de trabajo gravosas.

En dichas condiciones, pueden manifestarse malos contactos y aflojamientos peligrosos, también por causa de las fuertes corrientes implicadas, tanto desde el punto de vista eléctrico como desde el mecánico.

Por lo tanto, es necesario controlar escrupulosamente que los conectores sean eficientes y que no originen calentamientos.

En las sustituciones no se utilicen nunca sistemas de remedio, ni siquiera provisionalmente, y asegurarse de que los conectores a utilizar sean del tipo prescrito con superficies de contacto limpias y bien coincidentes con los conductores.

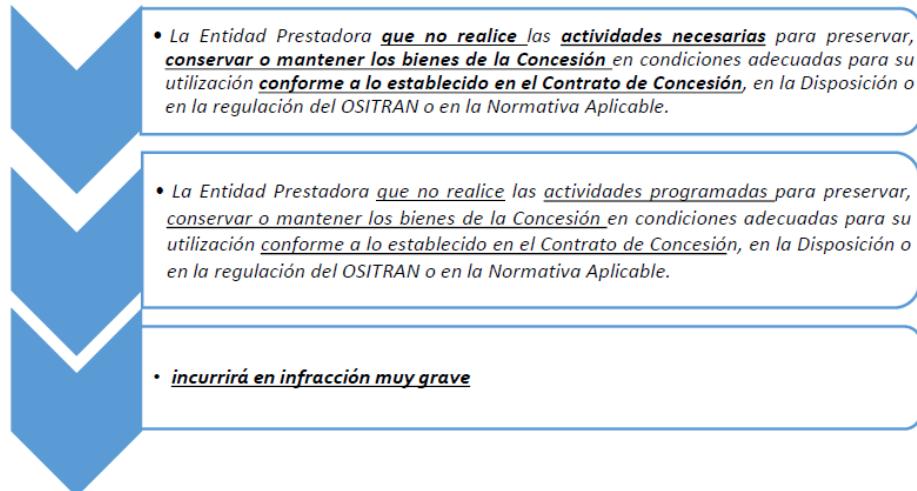
Es decir, el manual del fabricante recomienda expresamente que, se debe comprobar la correcta sujeción de los conectores instalados en la travesía de alimentación y en las bajadas de alimentación con respecto a los cables portantes (el conector en falla

- conectaba el cable de bajada del seccionador con el cable portante). Asimismo, recomienda que es necesario controlar escrupulosamente el buen contacto de los conectores con los cables que conectan para que no originen calentamientos.
- 13.4 Conforme con lo señalado en el manual del fabricante, se determina que, el incremento de la temperatura, que terminó con la fundición del conector en falla y del cable portante, lo cual ocasionó el evento, con la rotura del cable portante, se debió al mal contacto entre el conector y el cable portante por el aflojamiento de los tornillos del conector.
Es precisamente por esta razón que, el fabricante recomienda comprobar la correcta sujeción de los conectores y controlar escrupulosamente el buen contacto con los cables que conectan para que no originen calentamientos.
- 13.5 Es práctica de uso frecuente, la verificación del par de apriete de los tornillos de los conectores, para comprobar la correcta sujeción de los mismos, y el buen contacto con los cables que conectan. Para el caso de los conectores del “sector 1” y del “sector 2”, el par de apriete de los tornillos deben fijarse de acuerdo con los valores recomendados por el fabricante.
La aplicación de la tabla 1 del fabricante SIEMENS, especificada acorde con la tabla 20 del estándar DIN EN 50119, la cual contiene el par de apriete estándar para tornillos usados para equipamientos de catenaria, tiene como alcance a toda la pernería y tornillos M12 A2 70 instalados en la catenaria (incluye también a los tornillos de los conectores del “sector 1” y “sector 2”)
- 13.6 Siendo que la causa-raíz del evento fue la falta de mantenimiento del conector en falla, la única forma de comprobar si el Concesionario efectuó o no el mantenimiento preventivo de dicho conector, es verificando que, la cartilla de mantenimiento preventivo de los seccionadores que utiliza el Concesionario, tenga la instrucción de controlar el buen contacto de los conectores (del “sector 1”) con los cables que conectan, dentro del cual, se encontraba el conector en falla; control que debe realizarse verificando el par de apriete de los tornillos de dichos conectores y además registrando el valor del par de apriete con que quedan ajustados los tornillos de los conectores, el cual debe estar de acuerdo con el valor recomendado por el fabricante.
(...)
- 13.10 Del análisis efectuado de cada uno de los descargos del Concesionario, y de las conclusiones arribadas en el presente Informe, se advierte que el Concesionario no realizó el mantenimiento preventivo del conector en falla del seccionador del alimentador AL3 de la SER Atocongo y en general, tampoco realiza el mantenimiento de los demás conectores y componentes del “sector 1” (sector en el cual se encontraba instalado el conector en falla), de todas las SER de la Línea 1 del Metro. Esta omisión incurrida por el Concesionario, fue la causa-raíz del evento: omisión que, ha sido evidenciada debido a que no incluyó en su cartilla de mantenimiento preventivo de seccionadores la instrucción para controlar, tal como lo recomienda el fabricante, el buen contacto de los conectores con los cables que conectan, específicamente del “sector 1”, mediante la verificación del par de apriete de sus respectivos tornillos.
- Situación que advertiría que, el Concesionario estaría incurriendo en presuntos incumplimientos al Contrato de Concesión tales como:
- La Cláusula 5.31 del Contrato de Concesión, (...)
 - La Cláusula 7.3 de la Sección VII del Contrato de Concesión, (...)
 - El Numeral 2.1.1 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, (...)
 - El Numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, (...)
- (...)"

[resaltado y subrayado agregado]

26. Por su parte, el IFI realizando un análisis de la infracción contenida en el numeral 43.2 del artículo 43 señala, en la página 7 y 8, lo siguiente:

“El enunciado desagregado de dicha infracción puede apreciarse en el siguiente gráfico:



De acuerdo al desagregado del enunciado, se aprecia que **uno de los supuestos que configuran el tipo infractor imputado, es que, la Entidad Prestadora no realice las actividades necesarias para conservar o mantener los bienes de la concesión, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión.**

Sobre el particular, cabe precisar que conforme a lo señalado en el numeral 3.6 del Oficio N° 00091 -202 4 -JFI -GSF -OSITRAN (Oficio de Imputación de Cargos), la imputación efectuada en el presente procedimiento está vinculada al incumplimiento de las obligaciones establecidas en las cláusulas 5.31 y 7.3 del Contrato de Concesión, y en los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 de dicho Contrato, debido a la falta de mantenimiento durante los años 2020, 2021, 2022 y 2023, de los componentes y conectores de la Catenaria comprendidos en el “Sector 1” del Gráfico N° 01 detallado en el numeral 13.2 del Informe de Hallazgo (transcrito en el numeral 04 del presente informe), ocasionando que el día 14.02.2023 se produzca la rotura del sustentador y la subsecuente desenergización parcial del sistema eléctrico (zonas 205, 206, 207, 208, 209 y 210).”

[resaltado agregado]

27. Como se puede observar, de lo señalado en el Informe de Hallazgo y el IFI, se evidencia claramente que el Concesionario, respecto a los hechos ocurridos el 14 de febrero de 2023 en la Estación de Atocongo, incumplió sus obligaciones de mantenimiento, en cuanto **no realizó las actividades necesarias** para conservar o mantener los bienes de la concesión, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión.
28. Asimismo, se advierte que la primera instancia sí presentó argumentos destinados a demostrar el incumplimiento imputado al Concesionario, señalando cada hecho materia de análisis e identificándolo con el supuesto de hecho exigible en cada norma relativa a la seguridad de la operación, según lo señalado en el numeral 10.1 del IFI (páginas 9 y siguientes).
29. Por otro lado, con relación a lo indicado por el Concesionario respecto de que el Regulador antes del evento de manera mensual tuvo pleno conocimiento de las actividades y cartillas de mantenimiento de catenarias, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través del IFP ha señalado lo siguiente:

“Al respecto, corresponde señalar que dicho extremo del descargo ha sido evaluado por la Jefatura de Contratos, a través del Informe N° 00801-2024- JCFM-GSF-OSITRAN, de fecha 19 de diciembre del 2024, donde se señala lo siguiente:

“El Concesionario, en su descargo, para demostrar que OSITRÁN tenía conocimiento de las cartillas que utilizaba antes de la ocurrencia del evento del 14 de febrero de 2023, presenta la agenda de inspección N° 00002-2023-JCFM-GSF-OSITRAN, en la que se

comunica al Concesionario que el día 20 de enero de 2023 realizará la verificación de las actividades de mantenimiento de catenarias correspondiente a actividades ejecutadas en diciembre 2022 y enero 2023.

Al respecto, se debe precisar que, en la citada agenda de inspección, a la que hace referencia el Concesionario en su descargo, sólo se revisó el listado de las órdenes de trabajo de las actividades de mantenimiento de catenarias ejecutadas en diciembre 2022 y enero 2023, (...)

(...)

No obstante, en el supuesto que OSITRÁN hubiese revisado las cartillas de mantenimiento y no hubiese advertido que, en estas no se incluyó el mantenimiento del conector en falla, esta omisión no exime al Concesionario de la responsabilidad de no haber incluido en su cartilla de mantenimiento la inspección y verificación del apriete de los tornillos del conector -que llegó a fundirse por el falso contacto producto del aflojamiento de estos- conforme con las recomendaciones del fabricante. Al respecto, el Concesionario es el único responsable de la explotación, operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión.

Como ha sido señalado reiteradamente, en las inspecciones mensuales de conservación no necesariamente se revisa el contenido de las cartillas de mantenimiento. OSITRÁN confía en el expertise del Concesionario para realizar las labores de mantenimiento conforme con las recomendaciones del fabricante.

En adición a lo señalado, se debe precisar que, es a raíz del evento ocurrido el 14 de febrero de 2024, en el que, producto del aflojamiento de los pernos se generaron puntos calientes entre el conector y los cables, portante y de bajada del seccionador, llegando a este a fundirse, que OSITRÁN identificó que la causa-raíz que generó el evento fue la falta de mantenimiento del conector, evidenciándose que el Concesionario no había incluido en su cartilla de mantenimiento las instrucciones recomendadas por el fabricante".

[subrayado agregado]

30. Siendo así, de acuerdo con lo señalado en el IFP, se advierte que el argumento planteado por el Concesionario no desvirtúa el incumplimiento imputado, al no haber demostrado fehacientemente que realizó las actividades necesarias para conservar o mantener los bienes de la concesión, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, (de acuerdo a las recomendaciones del fabricante) del conector bifilar de 03 tornillos, así como como de los demás conectores y componentes de la catenaria comprendidos en el "sector 1".
31. En ese sentido, el análisis realizado permite desestimar el argumento del Concesionario sobre una supuesta vulneración del principio de tipicidad. La sanción impuesta por Ositrán se basa en la falta de mantenimiento de los bienes de la concesión, conforme lo estipulado en el numeral 43.2 del artículo 43 del RIIS. Como se ha demostrado, el incumplimiento en el mantenimiento de los conectores de la catenaria ha sido un factor determinante en la ocurrencia del evento del 14 de febrero de 2023. La normativa aplicable establece con claridad las obligaciones del Concesionario en materia de conservación, por lo que la subsunción de su conducta en la infracción imputada es plenamente válida.
32. Asimismo, el IFI y el Informe de Hallazgo han evidenciado que el Concesionario no realizó las actividades necesarias para garantizar la conservación de los componentes de la catenaria, lo que derivó en una grave afectación a la infraestructura concesionada. En ese sentido, la alegación de que el Regulador conocía los planes de mantenimiento no exime al Concesionario de su responsabilidad directa en la ejecución efectiva de dichas actividades.
33. Por lo expuesto, queda acreditado que el Concesionario incumplió con la ejecución de las actividades de mantenimiento sobre al conector bifilar de 3 tornillos (conector en falla) y los demás conectores y componentes del "sector 1", mantenimiento que resultaba necesario estando a las recomendaciones del fabricante y lo previsto en el Contrato de Concesión; en tal sentido, la subsunción de los hechos identificados en el tipo infractor imputado previsto en el numeral 43.2 del artículo 43 del RIIS se ha efectuado adecuadamente. Por lo tanto, esta Gerencia considera que deben desestimarse los argumentos relativos a una supuesta vulneración del principio de tipicidad.

B.2. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Culpabilidad.

34. Sobre este punto Tren Urbano sostiene que la Resolución apelada debe ser dejada sin efecto debido a la vulneración del principio de culpabilidad establecido en el numeral 10 del artículo 248 del TUO de la LPAG. Argumenta que la responsabilidad administrativa es subjetiva y requiere un juicio de reproche basado en dolo o culpa.
35. Adicionalmente, el Concesionario señala que el Informe Final del Procedimiento no contiene un análisis adecuado sobre su culpabilidad, limitándose a transcribir el Informe Final de Instrucción sin mayor actuación probatoria, ni evaluación de sus descargos. Refiere que el Regulador solo menciona el incumplimiento de las obligaciones de mantenimiento sin probar que existió dolo o culpa.
36. Sostiene, además, que el Regulador aplicó un análisis de responsabilidad objetiva, lo que desnaturaliza la evaluación subjetiva exigida en estos procedimientos. Enfatiza que no puede hablarse de dolo, pues no se puede hablar de un ánimo de incumplir sus obligaciones por parte del concesionario.
37. Asimismo, critica que Ositrán presuma la existencia de dolo sin pruebas, lo que vulneraría el principio de licitud consagrado en el artículo 248 del TUO de la LPAG. También cita el artículo 1314 del Código Civil, que exime de responsabilidad a quien actúe con la diligencia ordinaria requerida, y sostiene que ha demostrado haber cumplido con dicha diligencia conforme a las circunstancias.
38. Finalmente, concluye que, al haberse configurado una de las causales previstas en el TUO de la LPAG, corresponde que la Gerencia General deje sin efecto la Resolución y archive el procedimiento administrativo sancionador.

Análisis de los argumentos del Concesionario

39. Respecto al Principio de Culpabilidad contenido en el TUO de la LPAG, según la doctrina mayoritaria, en el caso de las personas jurídicas, su cumplimiento implica analizar si en el caso particular ha existido un quebrantamiento del deber de cuidado, falta de diligencia o un déficit organizacional de la persona jurídica que se materializaría en la omisión de las medidas necesarias que hubieran evitado la producción de infracciones².
40. En tal sentido, en el presente caso, la determinación acerca de la culpabilidad del Concesionario respecto del evento imputado dependerá de la evaluación de si, al interior de la organización, se tomaron las medidas necesarias destinadas a mitigar o evitar el riesgo de incumplimiento de las medidas de seguridad.
41. Al respecto, en el numeral 15.4 del IFP, se señalan las razones por las cuales se atribuye al Concesionario una responsabilidad subjetiva a título de culpa, derivada de una falta de la diligencia debida para garantizar la seguridad de las operaciones, precisando lo siguiente:

“15.4. Descargo 4

(...)

Con relación a lo expuesto, corresponde rechazar lo mencionado por el Concesionario sobre una escueta evaluación en el IFI, la cual no sustentaría de manera adecuada un análisis de culpabilidad. Al respecto, este informe se mantiene y ratifica en todos sus extremos lo desarrollado en el numeral 10. 4 del Informe Final de Instrucción (IFI), según el cual, luego de evaluar las acciones que configuran el incumplimiento, los descargos presentados y la evaluación técnica de los mismos, ha determinado la existencia de un accionar culposo (no diligente) por parte del Concesionario , en base a los siguientes fundamentos :

² Juan Carlos Morón Urbina. “Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General”. Tomo II, 14ta Edición. Gaceta Jurídica. Lima 2019. Pág. 458.

- *La obligación de realizar actividades de mantenimiento preventivo sobre todos los bienes de la concesión* (en este caso, el conector en falla, así como los demás conectores que forman parte del “sector 1”) es de conocimiento del Concesionario de manera anticipada a la ocurrencia del evento, siendo su responsabilidad definir las técnicas, los procedimientos y la oportunidad para la realización de dichas actividades.
- *La finalidad de someter a labores de conservación (mantenimiento) a los bienes de la concesión es, entre otros, proteger la vida humana y garantizar la seguridad de las personas y el óptimo funcionamiento de estos.*
- *El Concesionario tiene pleno conocimiento que, para efectos de dichas actividades de mantenimiento (correctivo o preventivo) deben respetarse las recomendaciones del fabricante*, en este caso, el Manual del Fabricante recomendó expresamente que se debe comprobar la correcta sujeción de los conectores instalados en la travesía de alimentación y en las bajadas de alimentación con respecto a los cables portantes (como es el conector en falla), de lo contrario se podrían originar calentamientos.
- *El Concesionario no realizó el mantenimiento preventivo (conforme con las recomendaciones del fabricante), del conector bifilar de 03 tornillos (conector en falla), ni tampoco de los demás conectores y componentes del “sector 1” de todas las SER de la Línea 1 del Metro de Lima, lo cual habría ocasionado que estos se fundieran por el incremento excesivo de la temperatura en su punto de contacto, lo cual se debió al aflojamiento y mal ajuste de los tornillos del conector en falla.*
- *De lo expuesto se aprecia que, el Concesionario pese a conocer de manera anticipada que debe realizar dichos mantenimiento, cumpliendo con las recomendaciones del fabricante, y que además, que su incumplimiento podría tener incidencia en la seguridad de las personas que hacen uso de la infraestructura, no procedió conforme a sus obligaciones, denotando un accionar no diligente (culposo), generando que la prestación del servicio durante el evento no haya sido segura, pues, a causa del evento (caída de la catenaria) los usuarios que se encontraban al interior de los Trenes N° 28 y N° 20 estuvieron expuestos a inminentes riesgos de shock eléctrico y electrocución, debido a que el hilo de contacto se desprendió y cayó encima del techo de dichos trenes, provocando un cortocircuito.*
- *Con relación al concepto de “diligencia” en la doctrina se expresa lo siguiente: “Nuestro ordenamiento exige diligencia ordinaria en el cumplimiento de las obligaciones. En caso contrario el deudor incurre en responsabilidad. (...)”. La diligencia ordinaria importa una conducta o comportamiento -pudiendo ser esta actividad negativa - que el deudor debe desplegar para satisfacer el interés del acreedor, es decir, el deber del deudor consiste en la ejecución de la prestación.*
- *Para Cabanellas el término “diligencia” ostenta múltiples y trascendentes significados jurídicos: cuidado, celo, esmero, desvelo en la ejecución de alguna cosa, en el desempeño de una función, en la relación con otra persona, etc. Al respecto, Cabanellas amplía lo señalado precisando lo siguiente: “la diligencia se erige en la clave de la observancia de las obligaciones legales y aun voluntarias; y determina, en su declinación o falta, la calibración de la culpa, desde el rigor de la grave a la eventual exigencia de las resultas de la levísima. Como desempeño de funciones a cargo, el eclipse de esta diligencia -en el parcial de la negligencia o en el total de la omisión - origina además eventuales sanciones punitivas, con la pérdida de los puestos desempeñados y resarcimiento económico pertinente. Así, pues, se está en el antídoto más eficaz frente a las responsabilidades de carácter civil, penal o profesional.*

En base a lo expuesto, esta Jefatura ratifica la determinación que la conducta del Concesionario no se condice con un accionar diligente por parte del Concesionario respecto al cumplimiento de sus obligaciones en materia de mantenimiento, debiendo seguir las recomendaciones del fabricante, sobre las cuales tenía previo conocimiento y así también de las implicancias de su inobservancia de cara a la seguridad de las

personas, por el contrario, **se aprecia una conducta culposa de su parte**. Ante ello, corresponde desestimar lo argumentado en el sentido que se habría efectuado un análisis de responsabilidad objetiva y no subjetiva en el presente procedimiento.

[subrayado agregado]

42. Conforme se desprende de los párrafos citados del Informe Final del Procedimiento, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización sí realizó un análisis respecto de la culpabilidad atribuible al Concesionario, evaluando las acciones que este manifestó haber llevado a cabo para cumplir con sus obligaciones en materia de mantenimiento. Dicha Gerencia concluye que el Concesionario no evidenció acciones oportunas y diligentes por parte de su personal que garanticen el cumplimiento de las disposiciones de mantenimiento, acciones que van más allá de una revisión periódica.
43. En vista de lo expuesto, Ositrán ratifica que el análisis de responsabilidad efectuado a través del Informe N° 00010-2025-JFI-GSF-OSITRAN, que sustenta la Resolución N° 00012-2025-GSF-OSITRAN, se ha basado en criterios de culpabilidad y no en una imputación objetiva. Se ha demostrado que el Concesionario tenía pleno conocimiento de sus obligaciones de mantenimiento y de las recomendaciones específicas del fabricante, cuya inobservancia generó un riesgo grave para la seguridad de los usuarios. La falta de diligencia evidenciada en la ejecución de sus responsabilidades confirma una actuación culposa, lo que desvirtúa el argumento de una presunta vulneración del principio de culpabilidad.
44. Asimismo, es importante destacar que la evaluación realizada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización ha sido exhaustiva y ha considerado tanto la normativa aplicable; así como los descargos del Concesionario. Sin embargo, los elementos de prueba recabados y la valoración técnica efectuada permiten concluir que la empresa concesionaria no adoptó las medidas necesarias para evitar el evento que originó la presente sanción.
45. En ese sentido, las alegaciones del Concesionario carecen de sustento suficiente para desvirtuar la imputación de responsabilidad. En este sentido, deben desestimarse los argumentos sobre una supuesta vulneración del principio de culpabilidad.

B.3 Sobre la presunta vulneración al Principio de Razonabilidad.

46. Sobre este punto, el Concesionario sostiene que, cualquier sanción impuesta debe guardar proporcionalidad con la infracción atribuida y que la Administración Pública está obligada a realizar un análisis exhaustivo de este principio antes de imponer una sanción. En ese sentido, señala que dicho principio tiene un doble reconocimiento en el ordenamiento jurídico: como un principio general del procedimiento administrativo y como un principio específico en materia sancionadora. Asimismo, enfatiza que la Administración debe elegir la sanción que mejor mantenga la proporcionalidad con la finalidad pública perseguida, es decir, desalentar la comisión de infracciones sin exceder lo estrictamente necesario para satisfacer el interés público.
47. Respecto al análisis efectuado por el Regulador, el Concesionario plantea varios cuestionamientos. En primer lugar, sostiene que es incorrecto el cálculo realizado por Ositrán sobre el supuesto beneficio obtenido por la comisión de la infracción, ya que esta parte de la premisa de que no se realiza mantenimiento alguno es errónea, cuando en realidad sí se efectúan las labores de mantenimiento conforme al Plan de Conservación aprobado. En consecuencia, afirma que no existe beneficio económico derivado del incumplimiento señalado.
48. En cuanto al perjuicio económico causado, el Concesionario rechaza el análisis de la primera instancia, que incluye cálculos relacionados con el costo de una vida y otras fórmulas que, según su criterio, no corresponden al procedimiento en cuestión. Alega que

- Ositrán parte de la premisa equivocada de que se atentó contra la vida de los usuarios, lo que no se condice con la realidad. Por ello, considera que el cálculo del supuesto perjuicio económico carece de sustento legal y lógico.
49. Asimismo, sobre la probabilidad de detección de la infracción, el Concesionario sostiene que no tuvo la intención de ocultar la presunta infracción. Como prueba de ello, señala que el Plan de Conservación es aprobado por el Concedente y que los indicadores de mantenimiento de las catenarias son transparentes.
 50. Finalmente, el Concesionario enfatiza que el propio regulador reconoce en su Informe Final del Procedimiento que no existen agravantes como la obstaculización de la acción de las autoridades, la comisión de una infracción para ocultar otra o la atribución de responsabilidad a terceros. En ese sentido, concluye que no se ha realizado un análisis adecuado del Principio de Razonabilidad y que, en aplicación del Principio de Legalidad, corresponde dejar sin efecto la Resolución impugnada.

Análisis de los argumentos del Concesionario

51. En principio debemos recordar que, según lo señalado en el Anexo II del RIIS, ante la infracción prevista en el artículo 43 del referido Reglamento, la multa se determina aplicando la metodología de una multa Ad Hoc, la cual recoge todos los criterios de graduación señalados en el artículo 246° y 255° del TUO de la LPAG, conforme se puede apreciar a continuación:

Cuadro 1. Componentes de la Multa Ad Hoc

Tipo de multa	Ad hoc
Fórmula de aplicación	$m = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$
Criterios de graduación, previstos en el TUO de la LPAG	
a) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido	Tipificación de la infracción
b) El perjuicio económico causado	$\sum_{i=1}^n D_i$
c) El beneficio ilícito resultante de la comisión de la infracción	B
d) La probabilidad de detección	P
Otros criterios de graduación, previstos en el TUO de la LPAG	$F = 1 + \sum_{n=1}^3 f_n$
e) La reincidencia en la comisión de la infracción	f_1
f) Las circunstancias de la comisión de la infracción.	f_2
g) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor	f_3
Criterio atenuante: Reconocimiento expreso del infractor, previsto en el TUO de la LPAG	
h) Si iniciado el proceso administrativo, el infractor reconoce su responsabilidad de forma expresa y por escrito	R

Fuente: Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones
Elaboración: JFI - OSITRAN

52. Ahora bien, el Concesionario alega que Ositrán ha realizado un cálculo incorrecto sobre la ausencia de mantenimiento y el supuesto beneficio económico obtenido. Sin embargo, el informe desvirtúa esta afirmación al señalar que la infracción se ha configurado debido a la falta de mantenimiento preventivo del conector en falla y otros componentes de la catenaria, lo que generó un riesgo significativo para la seguridad de los usuarios y afectó la operatividad del servicio. Para mayor detalle citamos los numerales 42 al 61 del Informe Final del Procedimiento que, en resumen, concluyen lo siguiente:

“b) El perjuicio económico causado

➤ *Perjuicio económico al Usuario*

27. *De la revisión de los anexos del Informe N° 00242-2024-JCFM-GSF-OSITRAN, puede observarse que la Jefatura de Contratos sostiene que debido al presunto incumplimiento del Concesionario vinculado a la falta de mantenimiento (que generó como consecuencia la caída de la catenaria) se habrían visto afectados 169,910 usuarios, quienes no pudieron hacer uso de la Línea 1 del Metro de Lima para transportarse durante varias horas del día 14 de febrero de 2023 (ya sea porque no se les permitió el ingreso o porque fueron desalojados de los trenes).*

(...)

29. *Por lo tanto, el evento ocurrido el 14 de febrero de 2023 generó un perjuicio a los usuarios, quienes debieron emplear minutos adicionales para la utilización del servicio a cargo del Concesionario, que ha sido estimado en S/ 413 212.11 y que equivale a 80.24 UIT9.*

➤ *Daño Potencial a la vida de las personas*

35. *De la revisión del Informe N° 0242-2024-JCFM-GSF-OSITRAN, puede observarse que la Jefatura de Contratos sostiene los usuarios que se encontraban al interior de los Trenes N° 20 y N° 28 estuvieron expuesto a inminentes riesgos de shock eléctrico y electrocución en la ruta de evacuación debido a que el hilo se desprendió y cayó encima del techo de los trenes (daño potencial a la vida de los pasajeros). El impacto del hilo de contacto contra el techo provocó un agujero en el techo y descargas eléctricas en el pantógrafo, resistencia de frenado y equipo de aire acondicionado; es decir, se habría producido un Daño Potencial a la Salud o a la Vida.*

(...)

41. *En ese sentido, a partir de lo antes mencionado, se estima el daño potencial a la vida de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima, ocasionado por el evento (caída de la catenaria) producido a consecuencia del incumplimiento imputado, en 11.40 UIT.*

c) Del beneficio ilícito resultante de la comisión de la infracción

(...)

En virtud de lo antes mencionado, el beneficio obtenido ilícitamente por el presente incumplimiento del Concesionario viene dado bajo la forma de un costo evitado de manera permanente. Según lo manifestado por la Jefatura de Contratos en el Informe N° 00242-2024-JCFM-GSF-OSITRAN, el Concesionario no ejecutó las actividades de mantenimiento preventivo de los conectores y componentes del “sector 1” (travesía de alimentación), lo que significó un ahorro en costos de S/ 37,359.45 por cada uno de los 4 años que dejó de ejecutar estas actividades de mantenimiento preventivo. Además, debe tomarse en cuenta que, al no ejecutar este gasto, el Concesionario se está beneficiando al utilizar dichos recursos por un periodo determinado en una actividad lucrativa que le remunera al menos su costo de oportunidad del capital.

(...)

Por lo tanto, considerando los valores antes mencionados, se obtiene un beneficio ilícito equivalente a S/ 196,140.60, que equivale a 38.09 UIT cuyo cálculo se detalla a continuación:

Año	Costo evitado permanente	Fecha incumplimiento	Fecha IFI	Días de incumplimiento	BI actualizado (S/)
2020	37,359.45	31/12/2020	24/10/2024	1,393	57,702.63
2021	37,359.45	31/12/2021	24/10/2024	1,028	51,490.45
2022	37,359.45	31/12/2022	24/10/2024	663	45,947.06
2023	37,359.45	31/12/2023	24/10/2024	298	41,000.47
					TOTAL 196,140.60

d) La probabilidad de detección de la infracción

44. La probabilidad de detección $P(e)$ consiste en la probabilidad de que la autoridad encargada de la verificación del cumplimiento detecte la realización de la conducta indeseable. Este elemento es importante debido a que el agente económico podría considerar incumplir la norma, y así obtener un beneficio ilícito, si advierte que el riesgo de ser detectado es bajo porque el Regulador no puede monitorear de manera permanente la conducta de dicho agente económico.
49. Por lo tanto, considerando que el incumplimiento fue detectado a través de la información reportada por el Concesionario es factible establecer que existía una probabilidad alta de que la autoridad detecte la realización de la conducta indeseable y sus efectos; correspondiendo establecer una probabilidad de detección igual a 1.00.
53. Finalmente, respecto al cálculo de la multa se puede apreciar del IFP que este se ha realizado conforme a lo establecido en el Anexo I del RIIS respecto de la Multa Ad Hoc, señalando lo siguiente:
- h) Sobre el Monto Mínimo de la Multa
58. Ahora bien, es preciso señalar que el Anexo I del RIIS ha establecido los límites mínimos de las multas a aplicar. El objetivo de los límites mínimos es asegurar la consistencia y coherencia de incentivos entre multas, de acuerdo con la graduación, de modo que infracciones leves sean sancionadas con multas bajas e infracciones muy graves con multas mayores.
59. Según el Anexo I del RIIS, en ningún caso se aplicarán montos de multas inferiores a los límites mínimos establecidos en el Cuadro siguiente:
- Cuadro 5. Límite mínimo para las Multas
(En UIT)**
- | Graduación | Tipo 1 | Tipo 2 | Tipo 3 | Tipo 4 |
|------------|--------|--------|--------|--------|
| Leve | 1.61 | 2.43 | 3.30 | 4.41 |
| Grave | 3.21 | 4.87 | 6.60 | 8.81 |
| Muy grave | 4.82 | 7.29 | 9.90 | 13.22 |
- Fuente: Anexo I del RIIS
60. Dado que la infracción para el presente caso está tipificada como "Muy Grave" y que según la tipología de la empresa supervisada por OSITRAN, establecida en el Anexo I del RIIS, el Concesionario está comprendido en el Tipo 3¹⁶, la multa a aplicar no será inferior a las **9.90 UIT**.
61. En consecuencia, utilizando los criterios regulados en el RIIS, corresponde aplicar para el presente caso de incumplimiento, una multa ascendente a **129.72 UIT**, la misma que se obtuvo según la siguiente función¹⁷:
- "Multa = Max (129.72 UIT; 9.90 UIT) = 129.72 UIT"*
54. Siendo así, no se advierte una vulneración al principio de razonabilidad, sino una correcta aplicación de los criterios de graduación de sanciones establecidos en la normativa vigente. En ese sentido, la Resolución Impugnada no incurre en alguna vulneración del principio de razonabilidad, motivo por el cual debe desestimarse lo argumentado por el Concesionario en dicho extremo.
- IV. CONCLUSIONES**
55. Conforme a los actuados se verifica que el Concesionario incurrió en la infracción prevista en el numeral 43.2 del artículo 43 del Reglamento Interno de Infracciones y Sanciones (RIIS), en la medida que el Concesionario incumplió sus obligaciones en materia de mantenimiento, específicamente en relación al cumplimiento de las cláusulas 5.31 y 7.3 del Contrato de Concesión, así como de los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, con relación a la falta de mantenimiento (de acuerdo a las recomendaciones del fabricante) del conector bifilar de 03 tornillos, así como de los demás conectores y componentes de la catenaria comprendidos en el "sector 1". Este hecho

- demuestra que no se ha vulnerado el principio de tipicidad, ya que los incumplimientos identificados están amparados en la normativa aplicable y disposiciones contractuales; en tal sentido, la subsunción de los hechos identificados en el tipo infractor imputado se ha efectuado adecuadamente.
56. En virtud de los hallazgos presentados, se establece que el Concesionario ha incurrido en una conducta culposa al no implementar medidas adecuadas para mitigar el riesgo de incumplimiento de las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión. Además, el análisis de culpabilidad realizado por la primera instancia reafirma la responsabilidad del Concesionario en la gestión de un mantenimiento eficiente a fin de evitar posibles daños contra los usuarios. La falta de diligencia evidenciada en la ejecución de sus responsabilidades confirma una actuación culposa, lo que desvirtúa el argumento de una presunta vulneración del principio de culpabilidad.
57. Conforme a lo establecido en el Anexo I del RIIS, en el presente caso se advierte que se empleó la metodología de multa Ad Hoc, considerando factores como el perjuicio económico causado, el beneficio ilícito obtenido, la probabilidad de detección de la infracción, entre otros; descartando la alegación del Concesionario sobre un cálculo arbitrario. En ese sentido, la Resolución Impugnada no incurre en alguna vulneración del principio de razonabilidad.

V. RECOMENDACIÓN

Se recomienda declarar INFUNDADO el recurso de apelación interpuesto por Tren Urbano de Lima S.A. y, en consecuencia, confirmar en todos sus extremos la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00012-2025-GSF-OSITRAN, de conformidad con los fundamentos antes expuestos.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

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

Visado por
Christian Rosales Mayo
Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídico-Regulatorios y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Oswaldo Jehoshua Rodríguez Herrera
Asesor Legal de la Jefatura de Asuntos Jurídicos-Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Se adjunta lo siguiente:
- Proyecto de Resolución de Gerencia General
- Proyecto de Oficio de Gerencia General

NT 2025036726