



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: 14/04/2025  
17:10:19 -0500

## RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL

Lima, 14 de abril de 2025

N° 00060-2025-GG-OSITRAN

### VISTOS:

El recurso de apelación presentado por el Concesionario Tren Urbano de Lima S.A. contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00029-2025-GSF-OSITRAN; y, el Informe N° 00073-2025-GAJ-OSITRAN de fecha 11 de abril de 2025, emitido por la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

### CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00029-2025-GSF-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 00032-2025-JFI-GSF-OSITRAN, se impuso a título de sanción, al Concesionario Tren Urbano de Lima S.A. (en adelante, Tren Urbano o el Concesionario) una multa ascendente a 6.60 UIT, por la comisión de la infracción prevista en el inciso 43.1 del artículo 43º del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS) del OSITRAN; atendiendo a que no cumplió con ejecutar, de acuerdo con las instrucciones del fabricante, el mantenimiento del hilo de contacto de la línea 10 del Patio Taller de Villa El Salvador, lo que ocasionó -el 3 de junio de 2023- el disparo del interruptor del alimentador AL5; incumpliendo las estipulaciones previstas en la cláusula 5.31 del Contrato de Concesión del Proyecto Especial del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Línea 1, Villa El Salvador - Avenida Grau - San Juan de Lurigancho, y en los numerales 2.1.1. y 2.2.5. del Anexo 7 del mismo Contrato;

Que, a través del Escrito LIN-E2025-0969, el 03 de marzo de 2025, el Concesionario interpuso recurso de apelación contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00029-2025-GSF-OSITRAN;

Que, por medio del Memorando N° 00117-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 05 marzo de 2025, la Jefatura de Fiscalización de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió a la Gerencia General, con copia a la Gerencia de Asesoría Jurídica, el recurso mencionado en el párrafo anterior y el expediente correspondiente;

Que, mediante el Oficio N°00099-2025-GG-OSITRAN, notificado el 11 de marzo de 2025, la Gerencia General comunicó al Concesionario el admisorio del recurso de apelación, conforme a la evaluación realizada por la Gerencia de Asesoría Jurídica a través del Memorando N°00128-2025-GAJ-OSITRAN;

Que, luego del análisis efectuado, la Gerencia de Asesoría Jurídica mediante el Informe N° 00073-2025-GAJ-OSITRAN, recomendó declarar infundado el recurso de apelación presentado por el Concesionario, concluyendo lo siguiente:

### “IV. CONCLUSIONES

65. *Respecto a que la conducta imputada a Tren Urbano no se subsume dentro del tipo infractor previsto en el numeral 43.1 del artículo 43 del RIIS, esta Gerencia considera que dicho argumento carece de sustento, puesto que el Informe Final del Procedimiento realiza un análisis exhaustivo de subsunción de la conducta imputada con lo cual se verifica que en la conducta del Concesionario se encuentran presentes los elementos del tipo infractor, esto es, la Entidad Prestadora (Tren Urbano) incumplió las obligaciones contractuales y reglamentarias al no realizar el mantenimiento adecuado de los bienes de la concesión, de acuerdo con las instrucciones del fabricante, específicamente el hilo de contacto de la línea 10 del Patio Taller de Villa El Salvador, lo que ocasionó el evento del 3 de junio de 2023, incumpliendo la estipulación contenida en la cláusula 5.31 y los numerales 2.1.1. y*

Visado por: SHEPUT STUOCHI  
Humberto Luis FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 14/04/2025 16:43:44 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO, JAVIER  
EUGENIO MANUEL JOSE  
20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 14/04/2025 12:19:54 -0500



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

- 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión. Por lo tanto, esta Gerencia considera que deben desestimarse los argumentos relativos a una supuesta vulneración del principio de tipicidad.
66. *El Informe Final del Procedimiento analiza la conducta del Concesionario y señala las razones por las cuales se le atribuye al Concesionario una responsabilidad subjetiva, a título de culpa, derivada de una falta de la diligencia debida para el cumplimiento de sus obligaciones referidas al mantenimiento adecuado y oportuno del hilo de contacto. En efecto, aunque el Concesionario subraya que no incumplió sus obligaciones, la responsabilidad administrativa en este caso se fundamenta en la falta de la debida diligencia en la ejecución de las operaciones de mantenimiento, lo que lleva a concluir que el Concesionario no habría actuado con dolo, sino con culpa. Por lo tanto, deben desestimarse los argumentos referidos a una supuesta vulneración al principio de culpabilidad.*
67. *Queda evidenciado que en el caso bajo análisis no se habría configurado la subsanación voluntaria como condición eximente de responsabilidad administrativa, en la medida que si bien se habría producido la subsanación-formal al proponer en el Plan de Conservación 2024, la actividad de medición del diámetro del hilo de contacto, de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, el riesgo a la salud e incluso a la vida de tres (3) personas que forman parte del staff de Tren Urbano resulta irreversible en el tiempo; por ende se trata de una infracción a la cual no le resultaría aplicable el eximente de responsabilidad previsto en el artículo 257 del TUO de la LPAG.*
68. *El análisis realizado por el Regulador en el presente Procedimiento Administrativo Sancionador se ajusta de manera adecuada a los principios establecidos en el TUO de la LPAG y el RIIS, ya que las decisiones tomadas han sido fundamentadas en una evaluación objetiva, considerando las circunstancias que rodean la infracción cometida. En ese sentido, la multa determinada obedece a parámetros objetivos y surge como resultado de la metodología prevista en el RIIS, la cual permite asegurar que la multa impuesta cumpla con las exigencias de razonabilidad y proporcionalidad previstas en el inciso 3 del artículo 248 del TUO de la LPAG; por consiguiente, los argumentos del Concesionario en el sentido de que se habría vulnerado el principio de razonabilidad en la determinación de la multa, carecen de sustento y deben ser desestimados.*

Que, tal como lo manifiesta la Gerencia de Asesoría Jurídica en el Informe N° 00073-2025-GAJ-OSITRAN, 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 de 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 y modificatorias;

**PERÚ**Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

Organismo Supervisor de la  
Inversión en Infraestructura de  
Transporte de Uso Público**SE RESUELVE:**

**Artículo 1.-** Declarar INFUNDADO el recurso de apelación interpuesto por el Concesionario Tren Urbano de Lima S.A. y, en consecuencia, confirmar en todos sus extremos la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00029-2025-GSF-OSITRAN, de conformidad con los fundamentos antes expuestos, dando por agotada la vía administrativa.

**Artículo 2.-** Notificar la presente Resolución y el Informe N° 00073-2025-GAJ-OSITRAN, al Concesionario 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 MEJIA CORNEJO**

Gerente General

Gerencia General

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 2025052530

## INFORME N° 00073-2025-GAJ-OSITRAN

A :	<b>JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO</b> 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°00029-2025-GSF-OSITRAN.
Referencia :	a) Memorando N° 00117-2025-JFI-GSF-OSITRAN b) Expediente N° 202400062-PAS-OSITRAN
Fecha :	11 de abril 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° 00029-2025-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 11 de abril de 2011, el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente), y Tren Urbano, suscribieron el Contrato de Concesión del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Línea 1, Villa El Salvador - Avenida Grau - San Juan de Lurigancho (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Mediante el Informe N° 00328-2024-JCFM-GSF-OSITRAN de fecha 03 de junio 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 presunto incumplimiento de la cláusula 5.31 y de los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, con relación al mantenimiento del Hilo de Contacto, respecto al evento ocurrido el 03.06.2023 en el Patio Taller de material rodante de Villa el Salvador.
4. A través del Oficio N°00106-2024-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 20 de agosto de 2024, la JFI dispuso el inicio de un procedimiento administrativo sancionador en contra del Concesionario por el presunto incumplimiento de la cláusula 5.31 y de los numerales 2.1.1. y 2.2.5. del Anexo 7 del mismo Contrato, en el que habría incurrido la entidad prestadora Tren Urbano; por no haber efectuado, de acuerdo con las instrucciones del fabricante, el mantenimiento del hilo de contacto de la línea 10 del Patio Taller de Villa El Salvador, lo que ocasionó -el 3 de junio de 2023- el disparo del interruptor del alimentador AL5; lo cual configuraría la infracción administrativa prevista en el inciso 43.1 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-E2024-3475 del 09 de septiembre de 2024, el Concesionario presentó sus descargos contra la imputación de cargos realizada mediante el Oficio N° 00106-2024-JFI-GSF-OSITRAN.
6. Mediante el Oficio N° 14827-2024-GSF-OSITRAN del 27 de noviembre de 2024, se le notificó al Concesionario el Informe N° 00229-2024-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 25 de

Visado por: ROSALES MAYO Christian  
 Juan FAU 20420248645 soft  
 Motivo: Firma Digital  
 Fecha: 11/04/2025 17:32:37 -0500

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA  
 Oswaldo, Jehoshua FAU 20420248645 soft  
 Motivo: Firma Digital  
 Fecha: 11/04/2025 17:12:17 -0500

Visado por: NEVADO SEBASTIAN  
 Guillermo Davis FAU 20420248645 soft  
 Motivo: Firma Digital  
 Fecha: 11/04/2025 17:08:42 -0500

- noviembre 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 inciso 43.1 del artículo 43° del RIIS; por lo cual correspondería aplicarle al Concesionario una multa ascendente a 6.60 UIT, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para que formule sus descargos.
7. Por medio del Escrito LIN-E2024-5130 del 12 de diciembre de 2024, el Concesionario presentó sus descargos contra lo señalado en el Informe Final de Instrucción.
  8. Por medio del Informe N° 00032-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 14 de febrero de 2025, la JFI emitió el Informe Final del Procedimiento (en adelante, IFP), concluyendo que el Concesionario habría incurrido en la infracción prevista en el inciso 43.1 del artículo 43° del RIIS. En ese sentido, por la comisión de la infracción antes precisada, determinó que correspondería aplicar al Concesionario una multa equivalente a 6.60 UIT.
  9. A través de la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00029-2025-GSF-OSITRAN (en adelante, Resolución Impugnada) de fecha 14 de febrero de 2025, sustentada en el Informe N° 00032-2025-JFI-GSF-OSITRAN y notificada al Concesionario mediante el Oficio N° 02248-2025-GSF-OSITRAN el 17 de febrero de 2025, se resolvió lo siguiente:

**“Artículo Primero.”** Declarar que la entidad prestadora Tren Urbano de Lima S.A. (TUL) ha incurrido en la infracción administrativa prevista en el inciso 43.1 del artículo 43 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS) del OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN; atendiendo a que no cumplió con ejecutar, de acuerdo con las instrucciones del fabricante, el mantenimiento del hilo de contacto de la línea 10 del Patio Taller de Villa El Salvador, lo que ocasionó -el 3 de junio de 2023- el disparo del interruptor del alimentador AL5; incumpliendo las estipulaciones previstas en la cláusula 5.31 del Contrato de Concesión del Proyecto Especial del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Línea 1, Villa El Salvador - Avenida Grau - San Juan de Lurigancho, y en los numerales 2.1.1. y 2.2.5. del Anexo 7 del mismo Contrato.

**Artículo Segundo.** Aplicar a la entidad prestadora Tren Urbano de Lima S.A. (TUL), por la comisión de la infracción administrativa precisada en el artículo precedente, una multa de 6.60 UIT.

**Artículo Tercero.** Notificar a la entidad prestadora Tren Urbano de Lima S.A. (TUL) con la presente Resolución, así como con el Informe N° 00032-2025-JFI-GSF-OSITRAN”
  10. Mediante el Escrito LIN-E2025-0969 del 03 de marzo de 2025, el Concesionario interpuso Recurso de Apelación contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00029-2025-GSF-OSITRAN.
  11. Por medio del Memorando N° 00117-2025-JFI-GSF-OSITRAN del 05 de marzo de 2025, la JFI remite 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.
  12. A través del Oficio N° 00099-2025-GG-OSITRAN del 11 de marzo de 2025, 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°00128-2025-GAJ-OSITRAN.
- ### III. ANÁLISIS
13. 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, competencia para resolver el recurso de apelación.
  - B. Análisis de los argumentos del Concesionario presentados en su recurso de apelación.
    - B.1. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Tipicidad.
    - B.2. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Culpabilidad.
    - B.3. Sobre el análisis de la eximente de responsabilidad
    - B.4. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Razonabilidad.
- A. Cuestiones Previas: Análisis de admisibilidad del recurso y competencia para resolver el recurso de apelación**
14. 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 221<sup>1</sup> 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° 00099-2025-GG-OSITRAN, basado en la evaluación realizada a través del Memorando N° 00128-2025-GAJ-OSITRAN.
15. 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. 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.
16. Dado que el recurso de apelación fue presentado ante el Ositrán el 03 de marzo 2025, el plazo para resolver dicho recurso vencerá el 14 de abril de 2025.
17. Es importante señalar que, mediante el Escrito LIN-E2024-0851 presentado el 11 de marzo de 2024, el Concesionario informó que ha decidido no afiliarse a la casilla electrónica del Ositrán. Indicó que las comunicaciones que requieran atención deben enviarse a través de la Mesa de Partes Virtual (mesadeparteslineauno@lineauno.pe), y que las notificaciones de acuse de recibo (cargos) se deben dirigir al correo (tramiteslinea1@unna.com.pe). Por lo tanto, en este caso, la resolución de su recurso

---

<sup>1</sup> **“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.”

deberá ser notificada de manera virtual a la dirección electrónica previamente mencionada.<sup>2</sup>

## **B. Análisis de los argumentos del Concesionario**

### **B.1. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Tipicidad.**

18. Sobre este asunto, Tren Urbano sostiene que, si bien el Regulador tiene la facultad de sancionar cuando la Entidad Prestadora comete un hecho tipificado en una norma, la conducta infractora debe coincidir expresamente con lo establecido, expresamente en la tipificación, para lo cual el Regulador debe realizar una interpretación restrictiva y literal de las infracciones previstas en el RIIS.
19. Seguidamente, señala que el presente procedimiento administrativo sancionador tiene como objetivo imputarle la presunta infracción del artículo 43.1 del RIIS, la cual que establece que incurre en infracción grave la Entidad Prestadora que, realizando las actividades de mantenimiento, no cumpla con las condiciones técnicas estipuladas en el Contrato de Concesión y demás normas.
20. En este contexto, sostiene que conforme lo señalado en el referido artículo se evidencia que el Regulador conoce a la perfección el cronograma y la forma de mantenimiento del hilo de contacto, ya que está acorde al Plan de Conservación que se tiene aprobado por el Concedente, de acuerdo con el Contrato de Concesión.
21. Por tal motivo, alega que el Contrato de Concesión debe leerse o interpretarse como una sola unidad y no de manera aislada, conforme a ello, se debe considerar que el Concesionario realiza el mantenimiento de acuerdo con el Plan de Conservación, el cual es aprobado por el propio Concedente, con la opinión favorable del Regulador, por lo que el Concesionario está obligado a cumplir con el Plan de Conservación, ya que no hacerlo sería un incumplimiento contractual evidente.
22. En tal sentido, alega que, en este caso, no se cumple el elemento del tipo infractor, ya que el Concesionario está cumpliendo con las cláusulas del Contrato de Concesión, razón por la cual considera que no hay incumplimiento de sus obligaciones en relación con el mantenimiento de los bienes de la Concesión.
23. En base a lo expuesto, concluye que no se ha seguido estrictamente el principio de tipicidad y en consecuencia en el marco del principio de legalidad que prohíbe la interpretación extensiva o analógica, por lo que el análisis del Informe Final del Procedimiento no solo se aleja de las disposiciones de la LPAG al dar una lectura del artículo 43.1 con un marcado interés de sancionar al Tren Urbano de Lima, sino también con errores conceptuales sobre el alcance del principio, evidenciándose que el Regulador contraviene el Principio de Tipicidad, a pesar de haberse demostrado que la conducta del Concesionario no se subsume en el tipo infractor del artículo 43.1 del RIIS, toda vez que ha cumplido con las obligaciones en materia de seguridad establecidas en el Contrato de Concesión, en la disposición o en la regulación o en la normativa aplicable. Por ello, considera que se debe declarar fundado el recurso de apelación y archivar el presente procedimiento administrativo sancionador.

### ***Análisis de los argumentos del Concesionario***

---

<sup>2</sup> **"Artículo 20. Modalidades de notificación**

20.1 Las notificaciones son efectuadas a través de las siguientes modalidades, según este respectivo orden de prelación:

20.1.1 Notificación personal al administrado interesado o afectado por el acto, en su domicilio.

20.1.2 Mediante telegrama, correo certificado, telefax; o cualquier otro medio que permita comprobar fehacientemente su acuse de recibo y quien lo recibe, siempre que el empleo de cualquiera de estos medios hubiese sido solicitado expresamente por el administrado.

(...)".

24. A efectos de tener en claro si se ha producido una vulneración al principio de tipicidad esta Gerencia considera necesario traer a colación las siguientes disposiciones contractuales y normativas cuyo cumplimiento viene siendo materia de análisis en el presente procedimiento administrativo sancionador, las cuales se muestran a continuación:

- Artículo 43 del RIIS del Ositrán:

***“Artículo 43.- No realizar el mantenimiento de los Bienes de Concesión***

*43.1 La Entidad Prestadora que realice las actividades necesarias o programadas para preservar, conservar o mantener los Bienes de la Concesión en condiciones adecuadas para su utilización, sin cumplir con las condiciones técnicas estipuladas en el Contrato de Concesión, en la Disposición o en la regulación del OSITRAN o en la Normativa Aplicable, incurrirá en infracción grave.*  
(...).

[Subrayado agregado]

- Cláusula 5.31. del Contrato de Concesión:

***“De los Bienes destinados a la Ejecución del Contrato***

*5.31 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, sean que se traten de los bienes de la Concesión o 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 las mejoras necesarias que requieran los bienes antes mencionados de acuerdo con los niveles de servicio exigidos. En todas estas tareas el CONCESIONARIO procurará utilizar tecnología de conocida efectividad, así como la introducción de nuevas tecnologías, éste último de considerarlo pertinente y adecuado a cada caso”.*

[Subrayado agregado]

- Numerales 2.1.1 y 2.2.5 del 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”.*

[Subrayado agregado]

25. Teniendo en cuenta el marco normativo aplicable al presente caso, corresponde evaluar los hechos, materia de análisis, vinculados con el evento de la rotura del hilo de contacto en la vía 10 del Patio Taller (PAT) de Villa el Salvador que ocasionó el disparo del interruptor del alimentador AL5 el 03 de junio de 2023. En este contexto, tras revisar los actuados del expediente se considera oportuno citar el numeral 7 del IFP, que indica lo siguiente:

“(...)

7. Adicionalmente, de acuerdo al mismo Informe de Hallazgo, en el caso bajo análisis debe tenerse en cuenta lo siguiente:

(...)

En efecto, tal como como lo señala el Informe de Laboratorio: “.....justamente en la zona de fractura, hubo aporte de calor: pequeñas gotas de material fundido y cambios

*de coloración del material, lo cual habría potenciado la fractura de los mismos.”, este aporte de calor, que habría potenciado la fractura del hilo de contacto, se habría dado por descargas eléctricas, discontactos o esfuerzos mecánicos accidentales (riesgos considerados por el Fabricante) ocurridos anteriormente, y se habría manifestado en material fundido del hilo de contacto, lo que originó su desgaste llegando a un punto en que su sección transversal se redujo hasta en más del 30%, lo que ocasionó finalmente que se rompiera.*

*Por tanto, la causa que ocasionó la rotura del hilo de contacto, fue el desgaste de este, hasta verse reducida su sección en más del 30% (valor máximo permitido por el fabricante) de su sección inicial.*

- c) *El Manual del Fabricante, recomienda expresamente que se debe controlar el desgaste y el estado del hilo de contacto, para evitar que la sección se reduzca hasta superar los límites admitidos para la seguridad del servicio (30% de la sección inicial). (...)*
- d) *De la revisión efectuada a las cartillas con las que el Concesionario realizó los últimos cinco (05) mantenimientos del hilo de contacto en el PAT VES (ampliamente detallado en el numeral VI.4 del presente Informe), se evidencia que, en las cuatro (04) cartillas de los mantenimientos realizados con fechas 29/08/2021, 22/05/2022, 28/05/2022 y 30/10/2022, no ha considerado la instrucción para realizar la medición del diámetro del hilo de contacto y el control de las asperezas y gibosidades, tal como lo recomienda el Fabricante.*

*En la cartilla del mantenimiento efectuado el 28 de mayo de 2022, si bien en forma manuscrita (no como instrucción), se señala que se han realizado mediciones del hilo de contacto, no se han registrado los valores de dichas mediciones, por lo que se evidencia que en la práctica no se realizaron estas actividades.*

*Asimismo, de la revisión de las planillas de mediciones de los parámetros de catenaria de la zona 5, de la línea 10 del PAT VES, del mantenimiento preventivo realizado en noviembre de 2022, anexadas al Informe N° GOP-PAS-0-LOO-084-2023, remitido por el Concesionario mediante Carta N° LIN-E2023-02485 (ver Gráfico N° 21), se evidencia que estas planillas no contienen registros de mediciones del diámetro del hilo de contacto; sólo tienen registros de medición de la altura de la catenaria y el descentramiento.*

- e) *De acuerdo con el análisis anterior, el desgaste del hilo de contacto, en la zona de rotura, en más del 30% de su sección transversal, producto del aporte de calor de descargas eléctricas, discontacto o por esfuerzos mecánicos accidentales, manifestado en material fundido, el mismo que originó las picaduras debido al desprendimiento de material de aleación de cobre, provocó la rotura del hilo de contacto por el esfuerzo producido por el contacto con el pantógrafo (teniendo en cuenta que el hilo se encuentra tensionado en la zona de rotura) y su caída sobre el techo del tren N° 03, originando un cortocircuito.*

*Este desgaste del hilo de contacto en la zona de rotura, no fue advertido por el Concesionario en su último mantenimiento realizado al hilo de contacto de la zona 5 línea 10 del PAT VES el 29 de enero de 2023, debido a que no habría realizado diligentemente el control del desgaste del hilo de contacto al no haber detectado la presencia de estas picaduras y asperezas que se habrían manifestado en la zona de rotura, y al no haber realizado las mediciones del diámetro del hilo de contacto conforme con las recomendaciones del fabricante.*

- f) *Por tanto, se identifica que la Causa-Raíz del evento fue la falta de diligencia del Concesionario en realizar el mantenimiento preventivo del hilo de contacto en la zona 5 de la línea 10 del PAT VES, sin tomar en cuenta las recomendaciones del Fabricante, es decir, no habría realizado el control de desgaste del hilo de contacto, para lo cual tuvo que haber efectuado mediciones de su diámetro y haber verificado la presencia de asperezas o gibosidades. El Manual del Fabricante indica la necesidad de realizar mediciones del hilo de contacto con la finalidad de verificar su desgaste y evitar que su sección disminuya por debajo de los valores límites, lo que provocaría su rotura.*

[Subrayado agregado]

26. Asimismo, respecto al mantenimiento de la cartilla de mantenimiento de 2024, en el numeral 29 del IFP -haciendo referencia a lo consignado por la Jefatura de Contratos en los numerales 9.1, 9.2 y 12.8 del Informe de Hallazgo-, indica lo siguiente:

**IX. EVALUACIÓN DE LA CARTILLA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO DEL AÑO 2024 PARA VERIFICAR SI EL CONCESIONARIO REALIZA EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO DEL HILO DE CONTACTO DEL PAT VES CONFORME CON LAS RECOMENDACIONES DEL FABRICANTE.**

9.1 *El Concesionario, en su Informe de descargas N° GOP-ING-0-LOO-062-2024, remitido mediante Carta N° LIN-E2024-1026, en la Página 9, ha señalado que ha contemplado ejecutar las mediciones del diámetro del hilo de contacto en el PAT VES dentro del Plan de Conservación del año 2024 y que, estas mediciones del diámetro del hilo de contacto en PAT VES en la zona 5, las ha ejecutado en enero y febrero del presente año con la PT 1272173, según lo establecido en el PCON 2024.*

*Al respecto, para verificar si el Concesionario efectivamente ha realizado las mediciones del diámetro del hilo de contacto durante el mantenimiento preventivo del hilo de contacto que ejecutó en las zonas 5 y 56 del PAT VES conforme con las recomendaciones del fabricante, se cuenta con los registros fotográficos de las cartillas de mantenimiento preventivo 1272173 y 1272180 (remitidas por la empresa supervisora), con las que el Concesionario realizó el mantenimiento preventivo del hilo de contacto de ambas zonas el 07 de enero y 18 de febrero de 2024 respectivamente.*

*El formato de medición del hilo de contacto de la cartilla de mantenimiento preventivo PT 1272173, en el cual se registraron los valores de las mediciones del diámetro del hilo de contacto realizadas el 07 de enero de 2024 en la zona 5 PAT VES, se muestra en el Gráfico N° 22:*

*(...)*

*9.2. De la revisión del formato y de la planilla de mediciones del diámetro del hilo de contacto, contenidas en las cartillas 1272173 y 1272180 se advierte que, el Concesionario ha registrado los valores de los diámetros del hilo de contacto de distintos tramos de las zonas 5 y 56 del PAT VES, con lo cual acreditaría que efectivamente ha realizado las mediciones de los diámetros del hilo de contacto de la zona 5 del PAT VES (zona donde ocurrió el evento), sin embargo, no ha incluido en su cartilla de mantenimiento la instrucción de verificar la presencia de asperezas o gibosidades del hilo, conforme con la recomendación del fabricante, por lo tanto, continuaría incurriendo en incumplimiento, debido a que no estaría realizando el mantenimiento del hilo de contacto en forma completa, de acuerdo al Manual del fabricante.*

*Es importante precisar que, estas mediciones del diámetro del hilo de contacto en el PAT VES, fueron realizadas por el Concesionario recién este año 2024, en forma posterior al evento ocurrido el 03 de junio de 2023, en el que, el hilo de contacto llegó a romperse debido a su desgaste en más del 30% en su sección transversal, lo cual no fue advertido por el Concesionario debido a que, durante los mantenimientos del hilo de contacto no controló su desgaste realizando mediciones de los diámetros y verificando la presencia de asperezas y gibosidades.*

**XII. CONCLUSIONES**

*12.8. El Concesionario, conforme con lo establecido en el PCON 2024, ha realizado el mantenimiento preventivo del hilo de contacto de las zonas 5 y 56 del PAT VES, en enero y febrero del presente año.*

*Se ha evidenciado que, los formatos y planillas de mediciones del diámetro del hilo de contacto, de las cartillas 1272173 y 1272180, con las cuales realizó estos mantenimientos, contienen los registros de los diámetros del hilo de contacto de distintos tramos de las zonas 5 y 56 del PAT VES, con lo cual acreditaría que efectivamente ha realizado las mediciones de los diámetros del hilo de contacto de la zona 5 del PAT VES (zona donde ocurrió el evento), sin embargo, no ha incluido en su cartilla de mantenimiento la instrucción de verificar la presencia de asperezas o*

gibosidades del hilo, conforme con la recomendación del fabricante, por lo tanto, continuaría incurriendo en incumplimiento, debido a que no estaría realizando el mantenimiento del hilo de contacto en forma completa, de acuerdo al Manual del fabricante.

*Es importante precisar que, estas mediciones del diámetro del hilo de contacto en el PAT VES, fueron realizadas por el Concesionario recién este año 2024, en forma posterior al evento ocurrido el 03 de junio de 2023, en el que, el hilo de contacto llegó a romperse debido a su desgaste en más del 30% en su sección transversal, lo cual no fue advertido por el Concesionario debido a que, durante los mantenimientos preventivos del hilo de contacto no controló su desgaste realizando mediciones de los diámetros y verificando la presencia de asperezas y gibosidades.*

*(...)"*

[Subrayado agregado]

27. De las referidas citas, se advierte que el Concesionario no ha cumplido con su obligación referente al mantenimiento de los bienes, ya que ha evidenciado una falta de diligencia al realizar el mantenimiento preventivo del hilo de contacto en la zona 5 de la Línea 10 del PAT VES, sin tomar en cuenta las recomendaciones del Fabricante, es decir, no habría realizado el control de desgaste del hilo de contacto, para lo cual tuvo que haber efectuado mediciones de su diámetro y haber verificado la presencia de asperezas o gibosidades, lo que ocasionó el 03 de junio de 2023, el disparo del interruptor del alimentador AL5.
28. Asimismo, el Concesionario señala que la conducta del Concesionario no se subsume en el tipo infractor del artículo 43.1 del RIIS, toda vez que ha cumplido con las obligaciones en materia de seguridad establecidas en el Contrato de Concesión, en la disposición o en la regulación o en la normativa aplicable. Al respecto, esta Gerencia considera pertinente citar lo manifestado por la JFI en el numeral 54 del IFP de la siguiente manera:

54. *Desagregado y aplicado al caso bajo análisis, se aprecia que el tipo infractor cuya comisión se imputa al Concesionario, previsto en el inciso 43.1 del artículo 43 del RIIS del OSITRAN, calza en el proceder de TUL bajo análisis, por cuanto:*

➤ **LA ENTIDAD PRESTADORA,**  
*(...) en el presente caso, la entidad prestadora es Tren Urbano de Lima S.A., empresa concesionaria que tiene la titularidad de la operación y explotación de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao en virtud del Contrato de Concesión suscrito en su oportunidad con el Estado Peruano. Es TUL la que ejecuta -y debe ejecutar- todas las actividades propias e inherentes a la mencionada concesión, en cumplimiento de lo dispuesto por el segundo párrafo de la cláusula 2.12 del Contrato de Concesión, en virtud del cual "la obligación principal del Concesionario es la prestación del Servicio de transporte de manera segura, puntual y confiable a los pasajeros, Usuarios del Sistema Eléctrico de Transporte Público de Pasajeros de Lima y Callao".*

*En este sentido, es importante tener en cuenta las siguientes estipulaciones contenidas en el Contrato de Concesión, las cuales fueron insertadas en el Oficio de Imputación de Cargos:*

#### **SECCIÓN VIII: EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN** **Derechos y Deberes del CONCESIONARIO**

8.1. *La Explotación por el CONCESIONARIO constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual el CONCESIONARIO recuperará su inversión, así como un deber, en la medida en que el CONCESIONARIO está obligado a la Conservación de los Bienes de la Concesión y prestar el Servicio a los Usuarios dentro de los Niveles de Servicio especificados en el Anexo 7 del presente Contrato y cumpliendo con las Leyes Aplicables.*

*El CONCESIONARIO tiene derecho a disponer la organización del Servicio y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, respetando los términos y condiciones del presente Contrato y las Leyes Aplicables.*

Es deber del CONCESIONARIO, dentro de los límites del Contrato, responder por los actos u omisiones del personal a cargo de la Explotación o de los contratistas que el CONCESIONARIO decida contratar.

El CONCESIONARIO tiene derecho a explotar directa o indirectamente los Bienes de la Concesión, el Servicio y los Servicios Complementarios que crea conveniente, de acuerdo a lo establecido en este Contrato, en las Bases y Leyes Aplicables. Este derecho implica la libertad del CONCESIONARIO en la gestión y conducción del negocio, lo cual incluye pero no se limita, a la administración y mantenimiento de la infraestructura, a la libertad de subcontratar servicios, la libertad de escoger al personal que contrate y la libertad de decisión comercial, dentro de los límites contenidos en el presente Contrato, las Bases y las Leyes Aplicables. En tal sentido, el CONCESIONARIO es el único titular y responsable de los resultados económicos y de los riesgos que deriven de ello.

#### **Libre decisión comercial y riesgos**

8.23. El CONCESIONARIO tiene derecho a la Explotación, de acuerdo a lo establecido en este Contrato, en las Bases y en las Leyes Aplicables. Este derecho implica la libertad del CONCESIONARIO en la gestión y conducción del negocio, lo cual incluye, pero no se limita, a la administración y Conservación de los Bienes Concesión, a la libertad de subcontratar servicios, la libertad de escoger al personal que contrate y la libertad de decisión comercial, dentro de los límites contenidos en el presente Contrato, las Bases y las Leyes Aplicables. En tal sentido, el CONCESIONARIO es el único titular y responsable de los resultados económicos y de los riesgos relacionados a las decisiones que tome respecto a la Explotación y lo establecido en el Contrato.

(Los subrayados son nuestros)

Como se observa, de acuerdo con lo convenido expresamente por las partes del Contrato de Concesión, TUL es responsable por los actos y omisiones en que incurra su personal; lo que incluye, por supuesto, la responsabilidad por los errores en que, por negligencia (como se examina más adelante), pudiesen ocurrir. Asimismo, TUL es el único responsable de los riesgos relacionados a las decisiones que adopte, con relación a la explotación y a lo establecido en el Contrato.

- QUE REALICE LAS ACTIVIDADES NECESARIAS O PROGRAMADAS PARA MANTENER LOS BIENES DE LA CONCESIÓN EN CONDICIONES ADECUADAS PARA SU UTILIZACIÓN, SIN CUMPLIR CON LAS CONDICIONES TÉCNICAS ESTIPULADAS EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN, punto en el cual debe tenerse en cuenta lo consignado en el Oficio de Imputación de Cargos y con anterioridad en el presente Informe, en el sentido que:
  - El Concesionario no habría cumplido con ejecutar, de acuerdo con las instrucciones del fabricante, el mantenimiento del hilo de contacto de la línea 10 del Patio Taller de Villa El Salvador; lo que ocasionó, el 3 de junio de 2023, el disparo del interruptor del alimentador AL5;
  - Así, el Concesionario ha incumplido lo establecido por:
    - la estipulación contenida en la cláusula 5.31 del Contrato de Concesión, conforme a la cual TUL debe realizar actividades de mantenimiento y, en general, todos aquellos trabajos necesarios para mantener la operatividad de los bienes destinados a la ejecución del Contrato, sea que se trate de Bienes de la Concesión o de Bienes del Concesionario;
    - lo dispuesto por los numerales 2.1.1. y 2.2.5. del Anexo 7 del mismo Contrato, de acuerdo con los cuales "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"; y "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"; y
- las instrucciones del fabricante, detalladas en el Informe de Hallazgo, el Oficio de Imputación de Cargos y el presente Informe Final de Instrucción; las cuales está obligado contractualmente a cumplir, conforme a las estipulaciones precisadas en la viñeta inmediatamente precedente.

➤ INCURRIRÁ EN INFRACCIÓN GRAVE; prevista, precisamente, en el inciso 43.1 del artículo 43 del RIIS del OSITRAN.

*En tal sentido, la cláusula 7.5 del Contrato de Concesión, invocada por TUL en sus descargos y mediante la cual se establece que “el Concedente verificará el cumplimiento del Plan de Conservación de los Bienes de la Concesión de acuerdo a los Niveles de Servicio prestados a fin de que se garantice la seguridad, confiabilidad e integridad del sistema de transporte”, es, por supuesto, de obligatorio cumplimiento para las partes; sin embargo, no por ello el Concesionario puede dejar de cumplir sus demás obligaciones contractuales, como aquellas antes precisadas.*

[Subrayado agregado]

29. En ese sentido, respecto a que la conducta imputada a Tren Urbano no se subsume dentro del tipo infractor previsto en el numeral 43.1 del artículo 43 del RIIS, esta Gerencia considera que dicho argumento carece de sustento, puesto que el IFP realiza un análisis exhaustivo de subsunción de la conducta imputada con el cual verifica que en la conducta del Concesionario se encuentran presentes los elementos del tipo infractor, esto es que Tren Urbano incumplió las obligaciones contractuales y reglamentarias al no realizar el mantenimiento adecuado de los bienes de la concesión, específicamente el hilo de contacto de la línea 10 del Patio Taller de Villa El Salvador, lo que ocasionó el evento del 3 de junio de 2023, incumpliendo lo establecido en la cláusula 5.31 y los numerales 2.1.1. y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión. Por lo tanto, esta Gerencia considera que deben desestimarse los argumentos relativos a una supuesta vulneración del principio de tipicidad.
30. Por lo tanto, al corroborarse que en primera instancia se ha realizado adecuadamente una evaluación de los hechos imputados y las infracciones tipificadas en el numeral 43.1 del artículo 43 del RIIS, el argumento presentado por el Concesionario, el cual sugiere que el documento en cuestión realiza una interpretación extensiva o analógica del tipo infractor y que las conductas imputadas a Tren Urbano no se subsumen al tipo infractor, carece de fundamentos. Por lo tanto, el argumento relativo a la vulneración del Principio de Tipicidad debe ser desestimado.

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

31. Al respecto, Tren Urbano sostiene que conforme al TUO de la LPAG la responsabilidad administrativa es subjetiva, lo que implica que, para determinar la responsabilidad del presunto infractor es necesario que la Entidad realice un juicio de reproche y evalúe si el administrado actuó con dolo o, cuando menos, culpa. Sin embargo, indica que en el Informe Final del Procedimiento no se observa un análisis adecuado de la culpabilidad del Concesionario, lo que impide determinar su responsabilidad y afecta al principio de culpabilidad.
32. Asimismo, afirma que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización ha realizado una escueta evaluación, simplemente transcribiendo lo expuesto en el Informe Final de Instrucción, sin llevar a cabo un análisis sobre los descargos del Concesionario ni pronunciarse sobre los alegatos presentados en defensa, y mucho menos ha tomado postura sobre las circunstancias y pruebas presentadas por Tren Urbano de Lima en el procedimiento sancionador.
33. Por tal motivo, sostiene que se debe tener presente que en los procedimientos sancionadores la responsabilidad administrativa es subjetiva, lo que significa para

determinar la comisión de una infracción no resulta suficiente analizar si la conducta del administrado es contraria a una norma u obligación prevista en el marco de una infracción administrativa, sino que también se debe analizar si en la conducta del sujeto existió dolo o cuando menos culpa. Sin embargo, sostiene que, al revisar el análisis de culpa realizado por la primera instancia, se observa que éste ha adoptado un enfoque de responsabilidad objetiva. Asimismo, sostiene que, para establecer la culpa, no es suficiente identificar una norma de cuidado (que le es exigible); sino, que se requiere que el sujeto, conociendo su obligación, haya podido evitar el incumplimiento, observando un debido cuidado (diligencia) y finalmente indica que, dado que en el presente caso no se puede afirmar que el Concesionario tuviera la intención de incumplir sus obligaciones, no se puede hablar de la existencia de un dolo.

34. En tal sentido, sostiene que la GSF incurre en error al considerar que existe un dolo, que es saber y querer, respecto a que la supuesto falta de mantenimiento del hilo de contacto haya sido por culpa del Concesionario, lo cual es afirmar sin tener un medio probatorio atentando contra el Principio de Licitud establecido en el artículo 258 numeral 9 del TUO de la LPAG.
35. Por tal motivo, considera que la primera instancia ha realizado un análisis de responsabilidad administrativa objetiva, desnaturalizando la esencia misma de la evaluación subjetiva de la responsabilidad administrativa que lleva a cabo el Ositrán, debido a que se limita a advertir el incumplimiento, de la cláusula, por lo que solicita que se deje sin efecto la Resolución y se disponga el archivo del presente procedimiento administrativo sancionador.

#### ***Análisis de los argumentos del Concesionario***

36. De manera previa, conviene precisar algunos aspectos respecto a la imputación subjetiva en materia administrativa sancionadora o, en otras palabras, el principio de culpabilidad administrativa.
37. Sobre el particular, el artículo 248 del TUO de la LPAG señala lo siguiente:

*“La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:  
(...) 10. Culpabilidad. - La responsabilidad es subjetiva, salvo los casos en que por ley o decreto legislativo se disponga la responsabilidad administrativa objetiva”.*
38. En cuanto a la culpa (imprudencia o falta de diligencia), la doctrina<sup>3</sup>ha señalado que este elemento comprende la exigencia de “un deber de cuidado que personalmente le era exigible y cuyo resultado debía haber previsto”, o como se expresa en otros términos “la culpa consiste en no haber previsto lo que debía preverse y en no haber evitado lo que debía evitarse”. Se resalta que no puede prescindir del requisito de «la posibilidad de evitar el resultado», por la razón de que el Derecho no puede exigir nunca cosas imposibles.
39. De acuerdo con la doctrina predominante del Principio de Culpabilidad establecido en el TUO de la LPAG, en lo que respecta a las personas jurídicas, su aplicación requiere evaluar si en el caso específico se ha producido una violación del deber de precaución, falta de diligencia o la omisión de medidas necesarias que pudieran haber prevenido la comisión de infracciones<sup>4</sup>.
40. Al respecto, el Concesionario alega haber acreditado que actuó con la debida diligencia que exigía la naturaleza de la obligación. Al respecto, conviene citar el análisis del cumplimiento del Principio de Culpabilidad realizado en el numeral 55 del IFP:

<sup>3</sup> NIETO GARCIA, Alejandro. *Derecho administrativo sancionador*. 5ta edición. Madrid: Tecnos, 2012, p. 341.

<sup>4</sup> Juan Carlos Morón Urbina. “Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General”. Tomo II, 14ta Edición. Gaceta Jurídica. Lima 2019. Pág. 458.

“(…)

d) De otro lado, con relación a una presunta inobservancia del principio de Culpabilidad, debe señalarse que, conforme a lo expuesto a lo largo del presente Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS), la falta de mantenimiento adecuado y oportuno del hilo de contacto se debería a una actuación negligente del Concesionario. Es decir que, en este caso TUL no habría actuado con dolo; sino, más bien, con culpa.

(…)

En ese orden de ideas, debe mencionarse que el descuido, la falta de cuidado y la falta de atención por parte de la entidad prestadora, por la falta de mantenimiento adecuado y oportuno del hilo de contacto, ha dado lugar a la instauración del presente procedimiento sancionador.

En efecto, conforme se ha consignado con anterioridad, se puede hacer referencia a la culpabilidad de una persona jurídica cuando “ha omitido la adopción de las medidas de precaución que le son exigibles para garantizar un desarrollo ordenado y no infractor de la actividad relativa al hecho de la empresa” (cita de Baca Oneto); debiendo tenerse en cuenta que “la culpa consiste en no haber previsto lo que debía preverse y en no haber evitado lo que debía evitarse” (cita de Nieto García).

En el presente caso, se aprecia que la falta de mantenimiento adecuado y oportuno del hilo de contacto obedeció decisiones u omisiones del personal de TUL; es decir, el Concesionario no tomó las medidas pertinentes, que le son exigibles en su condición de empresa concesionaria de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, para cuidar de que ese mantenimiento se lleve a cabo en su momento.

e) En este punto, no puede dejar de mencionarse, nuevamente, lo que se consignó en el Informe Final de Instrucción (IFI), en el sentido de que el otorgamiento en concesión al Sector Privado de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (ITUP), como la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, se efectuó teniendo en cuenta, entre otros aspectos, el expertise de la empresa concesionaria en la materia. Es sobre la base de ese expertise que se espera que eventos como los del 3 de junio de 2023 no se produzcan. Mas, en caso de producirse, procede evaluar el caso y, de corresponder, instaurar el respectivo procedimiento sancionador, que puede culminar con la imposición de una sanción.

(…)"

[Subrayado agregado]

41. En este contexto, la culpabilidad de una persona jurídica se configura cuando la entidad omite adoptar las medidas necesarias que le son exigibles para prevenir la comisión de una infracción. En este caso, en base a lo señalado en el IFP, se ha evidenciado un proceder negligente por parte del Concesionario, quien no realizó el mantenimiento adecuado y oportuno del hilo de contacto en la zona 5 de la línea 10 del PAT VES, sin tomar en cuenta las recomendaciones del Fabricante, es decir no tomó las medidas pertinentes que le son exigibles como empresa concesionaria de la línea 1 del Metro de Lima y Callao para llevar a cabo en forma oportuna y adecuada el mantenimiento.
42. Asimismo, se puede apreciar, el IFP analiza la conducta del Concesionario y señala las razones por las cuales se le atribuye al Concesionario una responsabilidad subjetiva, a título de culpa, derivada de una falta de la diligencia debida para el cumplimiento de sus obligaciones referidas al mantenimiento adecuado y oportuno del hilo de contacto. En efecto, aunque el Concesionario subraya que no incumplió sus obligaciones, la responsabilidad administrativa en este caso se fundamenta en la falta de la debida diligencia en la ejecución de las operaciones de mantenimiento, lo que lleva a concluir que el Concesionario no habría actuado con dolo, sino con culpa. Por lo tanto, deben desestimarse los argumentos referidos a una supuesta vulneración al principio de culpabilidad.

### B.3. Sobre el análisis de la eximente de responsabilidad.

43. A este respecto, Tren Urbano sostiene que, conforme al literal f) del numeral 1 del artículo 257 del TUO de la LPAG y al artículo 87 del RIIS de Ositrán, para que se aplique el eximente de responsabilidad administrativa, solo se requiere que el administrado realice una acción (subsanación voluntaria de la infracción) en un momento determinado (antes de la notificación de imputación de cargos), sin que se exijan otros requisitos ni se establezca ningún tipo de limitación para su aplicación.
44. En ese sentido, indica que conforme establece la norma, y contrariamente a lo que GSF intenta sugerir, la subsanación no requiere una reversión fáctica. Aunque la doctrina pueda mencionarlo, la normativa es clara, y desconocer, limitar o crear requisitos adicionales para su aplicación mediante ley o norma administrativa sería imponer condiciones menos favorables al administrado, lo cual contraviene lo dispuesto por la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
45. En base a lo expuesto, afirma que, en el presente caso, aunque pudo haber habido un error involuntario al no medir el diámetro del hilo de contacto según las recomendaciones del fabricante, esto fue subsanado en el Plan de Conservación 2024, lo cual fue aprobado por el Concedente. En ese sentido, considera que, dado que la subsanación se realizó antes de la notificación del Inicio de PAS, corresponde aplicar la subsanación voluntaria.

#### ***Análisis de los argumentos del Concesionario***

46. En relación con la causal eximente de responsabilidad por subsanación voluntaria prevista en el inciso f) del artículo 257 del TUO de la LPAG<sup>5</sup> es preciso señalar que el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos ha precisado en la Guía Práctica sobre el Procedimiento Sancionador que la causal eximente: “*no solo consiste en el cese de la conducta infractora, sino que, cuando corresponda, la subsanación implica la reparación de las consecuencias o efectos dañinos al bien jurídico protegido derivados de la conducta infractora*”<sup>6</sup>. En ese sentido, se reconoce que la subsanación voluntaria como causal eximente de responsabilidad no se limita a la verificación de la subsanación formal o cumplimiento de la obligación omitida; sino que también debe verificarse la subsanación material de la infracción, esto es la reparación o mitigación de los daños provocados por la conducta infractora.
47. Por otro lado, es preciso señalar que existen casos en los que la infracción puede ser subsanada y otros en los que la subsanación no resulta posible. En efecto, según la doctrina existen infracciones que por su naturaleza resultan ser insubsanables, en la medida que sus efectos son irreversibles en el tiempo. Sobre la existencia de infracciones que no son posibles de subsanar y por ende no les resulte aplicable el eximente de responsabilidad, Neyra Cruzado<sup>7</sup> explica lo siguiente:

*“El artículo 255 (1.f) establece que constituye condición eximente «la subsanación voluntaria por parte del posible sancionado del acto u omisión imputado como constitutivo de infracción administrativa, con anterioridad a la notificación de la imputación de cargos...». Dicho precepto parte de la premisa de que existen obligaciones subsanables, pero no nos dice cuáles son y tampoco nos indica qué obligaciones son insubsanables.”*

<sup>5</sup> **Artículo 257.- Eximentes y atenuantes de responsabilidad por infracciones**

1.- Constituyen condiciones eximentes de la responsabilidad por infracciones las siguientes:

f) La subsanación voluntaria por parte del posible sancionado del acto u omisión imputado como constitutivo de infracción administrativa, con anterioridad a la notificación de la imputación de cargos a que se refiere el inciso 3) del artículo 255.

<sup>6</sup> Ministerio de Justicia y Derechos Humanos “Guía práctica sobre el procedimiento administrativo sancionador. Actualizada con el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. 2<sup>a</sup> ed. 2017, <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2017/09/LEGIS.PE-Minjus-Gu%C3%A1A-pr%C3%A1ctica-sobre-el-procedimiento-administrativo-sancionador.pdf>

<sup>7</sup> Neyra Cruzado, César Abraham. (2018). *Las condiciones eximentes de responsabilidad administrativa en el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General y su incidencia en la legislación ambiental*. Derecho PUCP, (80), 361-390. <https://dx.doi.org/10.18800/derechopucp.201801.009>

48. En este orden de ideas, resulta pertinente destacar lo indicado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización en el Informe Final del Procedimiento, numerales 45 al 48, a través del cual realiza un análisis de la aplicación de la eximente de responsabilidad al caso concreto, indicando lo siguiente:

“(…)

45. *Expuesto lo anterior, corresponde examinar si la conducta reprochada al Concesionario en el presente caso resulta o no subsanable, para lo cual se debe tener en cuenta, en primer lugar, que de acuerdo con lo consignado en el Informe de la referencia b), el Concesionario cumplió con efectuar el mantenimiento preventivo del hilo de contacto de las zonas 5 y 56 del PAT VES, en enero y febrero del año 2024; es decir, con posterioridad al 3 de junio de 2023 (fecha en la que se produjo el evento del disparo del interruptor del alimentador AL5), más con anterioridad a la instauración del presente procedimiento sancionador, e incluso antes de la emisión del Informe de Hallazgo.*

*En este punto debe recordarse que, conforme se consignó en el numeral 10 del Oficio de Imputación de Cargos y en el numeral 20 del presente Informe, este Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) se instauró porque TUL “no habría cumplido con ejecutar, de acuerdo con las instrucciones del fabricante, el mantenimiento del hilo de contacto de la línea 10 del Patio Taller de Villa El Salvador; lo que ocasionó, el 3 de junio de 2023, el disparo del interruptor del alimentador AL5”.*

*Por tanto, en el presente caso, sobre la base de los medios probatorios presentados por el Concesionario, y estando a lo afirmado por la JCFM en su escrito de descargos, se habría producido la subsanación-formal del incumplimiento.*

46. (...)
- Por tanto, en el presente caso, si bien no se habría producido un daño efectivo a la infraestructura, ni a los usuarios finales; ni el Concesionario habría obtenido, con su proceder, algún beneficio susceptible de ser valorizado; el riesgo potencial de shock eléctrico y/o de electrocutarse a que estuvieron expuestas tres (3) personas que forman parte del staff de TUL es, en opinión de esta Jefatura, suficiente para determinar que en este caso concreto no es posible la subsanación-material, entendida como aquella destinada a “mitigar y remediar los impactos negativos generados por las infracciones que se han detectado en la fiscalización”.*
47. *En efecto, y precisando lo que se expresó en el Informe Final de Instrucción, teniendo en cuenta lo antes expuesto, en el caso bajo análisis no se habría configurado la subsanación voluntaria como condición eximente de responsabilidad administrativa; por cuanto, si bien se habría producido la subsanación-formal, es decir, que el incumplimiento no tendría el carácter de irreversible en el tiempo; los efectos del incumplimiento -en este caso, el daño potencial a la salud e incluso a la vida de tres (3) personas- sí son irreversibles en el tiempo: no hay forma de que la no ejecución adecuada y oportuna del mantenimiento del hilo de contacto, no hubiese puesto en grave riesgo a las mencionadas tres (3) personas.*

*En consecuencia, teniendo en cuenta la recomendación formulada por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, consignada con anterioridad, en el sentido de que la subsanación voluntaria como condición eximente de responsabilidad administrativa “no solo consiste en el cese de la conducta infractora sino que, cuando corresponda, la subsanación implica la reparación de las consecuencias o efectos dañinos al bien jurídico protegido derivados de la conducta infractora”; y que, en el presente caso, conforme se ha expuesto, el daño potencial que se produjo no es susceptible de ser reparado; esta Jefatura considera que, en el presente caso, no procede considerar que se ha configurado la subsanación voluntaria como condición eximente de responsabilidad administrativa.*

*En este punto debe considerarse, además, que la imposición de una sanción en casos como el presente sí sería conveniente, para alcanzar tanto su finalidad punitiva (castigo a quien incurre en una conducta prohibida) como la preventiva o disuasoria (que el sujeto infractor no ponga en riesgo no sólo a los usuarios finales de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, sino al propio personal de TUL).*

48. *Por lo expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por el Concesionario, en el sentido de que en el presente caso se habría configurado la subsanación voluntaria*

*como condición eximente de responsabilidad administrativa; razón por la cual corresponde, en consecuencia, examinar los demás argumentos formulados por el Concesionario, en su escrito de descargos.*

[Subrayado y resaltado agregado]

49. En el presente caso, conforme al análisis realizado por la primera instancia en el Informe Final del Procedimiento, queda evidenciado que si bien se habría producido la subsanación-formal; en este caso, el daño potencial a la salud e incluso a la vida de tres (3) personas que forman parte del staff de Tren Urbano sí son irreversibles en el tiempo, debido a que no hay forma de que la no ejecución adecuada y oportuna del mantenimiento del hilo de contacto, no hubiese puesto en grave riesgo a las mencionadas tres (3) personas; por ende se trata de una infracción a la cual no le resultaría aplicable el eximiente de responsabilidad previsto en el artículo 257 del TUO de la LPAG.
50. A manera de ejemplo, podemos señalar que la imposibilidad de subsanar los riesgos provocados a bienes de suma importancia como son la salud y vida de las personas se encuentra reconocido a nivel normativo en el Código de Protección y Defensa del Consumidor, el cual en su artículo 108 inciso f), excluye expresamente la posibilidad de subsanación voluntaria en aquellos casos en los que se haya puesto en riesgo la vida, salud o seguridad de las personas<sup>8</sup>. De manera similar, y a nivel de pronunciamientos administrativos, podemos citar las decisiones de la Superintendencia del Mercado de Valores<sup>9</sup> y del Tribunal de Fiscalización Ambiental de la OEFA<sup>10</sup>, mediante los cuales se determinó la imposibilidad de subsanación en aquellos casos en los que las conductas infractoras generaron riesgos a bienes jurídicos de gran importancia como son la transparencia del mercado de valores y el entorno natural.
51. Por consiguiente, en el presente caso somos de la opinión que no procede la aplicación de la eximiente por subsanación voluntaria prevista en el artículo 257 inciso f) del TUO de la LPAG, debido a que la infracción cometida por el Concesionario resulta, por su naturaleza, insubsanable. Por lo tanto, deben desestimarse los argumentos referidos a una supuesta aplicación del eximiente de responsabilidad por subsanación voluntaria.

<sup>8</sup> **Artículo 108.- Infracciones administrativas.**

(...)

*f) Si el proveedor subsana o corrige la conducta constitutiva de infracción administrativa denunciada con anterioridad a la notificación de la imputación de cargos. Lo señalado no aplica en los casos que se haya puesto en riesgo la vida, salud o seguridad de las personas o se trate de supuestos de discriminación.”*

<sup>9</sup> **Resolución de Superintendencia Adjunta SMV N° 209-2018-SMV/11**

(...)

*“En este aspecto, cabe destacar que el Emisor, al presentar información inexacta en los estados financieros intermedios consolidados al 31 de diciembre de 2016, ha vulnerado la transparencia del mercado, lo cual perjudica e influye en la liquidez o en el precio de los valores o instrumentos financieros de la compañía y en la toma de decisiones de los grupos de interés.*

*Asimismo, no es posible sostener que con la presentación de los ajustes a los estados financieros intermedios consolidados al 31 de diciembre de 2016, mediante el hecho de importancia del 30 de octubre de 2017, se haya reparado la infracción, pues la afectación a la transparencia del mercado de valores como bien jurídico ya se había producido previamente y no es posible repararla.”*

<sup>10</sup> **Resolución N.º 0294-2018-OEFA/TFA-SMEPIM**

(...)

*“69. Al respecto, es pertinente señalar que, en el caso en particular, la mencionada conducta infractora se encuentra referida a que el administrado ha realizado actividades industriales en la Planta La Esperanza sin contar con un instrumento de gestión ambiental aprobado por la autoridad competente, lo cual implica, como mínimo, poner en riesgo al entorno natural donde se desarrollaron dichas actividades, pues tal operación se ha realizado sin considerar medidas de prevención o mitigación de impactos ambientales negativos previstos en un instrumento de gestión ambiental.*

*70. En ese sentido, si realiza actividades sin contar con un instrumento de gestión ambiental, dicha situación ya no puede ser revertida con acciones posteriores, pues el instrumento de gestión ambiental que contemple las actividades como las realizadas en el presente procedimiento administrativo sancionador no incluirá medidas de manejo ambiental para aquellos impactos que se pudo haber ocasionado por su operación.*

#### **B.4 Sobre la presunta vulneración al Principio de Razonabilidad.**

52. En este punto, Tren Urbano sostiene que, en caso de que la Gerencia General considere que la presunta conducta infractora del Concesionario se subsume perfectamente en el tipo infractor previsto en el artículo 71° del RIIS y que el Concesionario resulta culpable, es imprescindible que el Regulador aplique el Principio de Razonabilidad al imponer la sanción correspondiente, dado que todas las actuaciones en procedimientos administrativos, especialmente en los procedimientos sancionadores, deben ajustarse a los principios establecidos en la LPAG, destacando el Principio de Razonabilidad como un principio esencial tanto en el marco general del procedimiento administrativo como en el contexto específico de los procedimientos sancionadores.
53. En ese sentido, cuestiona algunos puntos del Informe Final del Procedimiento, conforme al siguiente detalle:
- **Respecto al beneficio resultante de la comisión de la infracción**
    - *Sobre este punto es importante mencionar que es incorrecto el cálculo que realiza el regulador respecto a la supuesta ausencia o falta de mantenimiento del hilo de contacto. En ese sentido el regulador hace un cálculo matemático partiendo como base de que NO SE REALIZA mantenimiento alguno, cuando en realidad ESTO NO PASA.*
    - *No hay ningún tipo de beneficio económico, pues el Concesionario realiza el mantenimiento de acuerdo con el PCON aprobado. Existe en efecto una inversión respecto al mantenimiento del hilo de contacto.*
      - **Respecto al perjuicio económico causado:**
  - *Sobre este punto en el Informe Final del Procedimiento el regulador hace un análisis respecto del costo de una vida y otras fórmulas, que no tiene lugar en este procedimiento. En ese sentido, realiza un cálculo, partiendo de la idea de que se atentó contra la vida de los usuarios, cuando en la realidad esto no es cierto.*
  - *Por dichos motivos, no tiene asidero legal ni lógico el cálculo que hace el regulador, respecto del supuesto perjuicio económico causado al no cumplir con las recomendaciones del fabricante.*
    - **Respecto a la probabilidad de la detección de la infracción:**
  - *Sobre este punto reiteramos que en ningún momento el Concesionario ha tenido el ánimo de ocultar la supuesta infracción, pues esto se evidencia en el Plan de Conservación que a todas luces es aprobado por el Concedente, con lo cual el Concesionario no puede ocultar la forma de mantenimiento del hilo de contacto.*
54. Además, indica que el Principio de Razonabilidad como principio sancionador exige que la Administración Pública realice un exhaustivo análisis a efectos de que la sanción a ser aplicada resulte proporcional al incumplimiento calificado como infracción.
55. En ese sentido, sostiene que la medida que el Regulador elija, tanto en términos cualitativos como cuantitativos, debe estar equilibrada con las circunstancias que rodean la comisión de la infracción, ya que así también lo ha indicado el Regulador en el Informe Final de Procedimiento donde se señala lo siguiente: respecto a obstaculizar la acción de las autoridades, el Concesionario no ha obstaculizado la acción de las autoridades; sobre cometer la infracción para cometer otra, aclara que no existe evidencia de que el Concesionario haya cometido la infracción con el propósito de ocultar otra conducta sancionable; y en relación con rehuir la responsabilidad o atribuirla a otros u otra circunstancia agravante, subraya que, según los descargos presentados por el

concesionario, no se ha demostrado que haya intentado rehuir la responsabilidad o atribuirla a otros, lo cual sería una circunstancia agravante.

56. Finalmente, por las razones expuestas, afirma que no se observa un análisis adecuado conforme al principio de razonabilidad establecido en la LPAG y el RIIS. En consecuencia, debe dejarse sin efecto la Resolución, ya que vulnera el Principio de Razonabilidad, previsto en el inciso 3 del artículo 248° de la LPAG.

#### ***Análisis de los argumentos del Concesionario***

57. En relación con el cuestionamiento planteado sobre algunos puntos del IFP, específicamente en cuanto al beneficio ilícito derivado de la infracción, es necesario referirse a lo indicado en el numeral 76 del mismo, el cual señala que, conforme al Informe de Hallazgo N° 00328-2024-JCFM-GSF-OSITRAN, no se han encontrado evidencias de beneficios ilícitos cuantificables como consecuencia de la infracción cometida. En este sentido, se ha determinado un valor de S/. 0.00 en cuanto al beneficio ilícito. Esto significa que, para los efectos de la multa, no se considera ningún beneficio económico directo derivado de la infracción, por lo que el reclamo del Concesionario carece de fundamento, ya que en el cálculo de la multa no se ha considerado que haya obtenido ningún beneficio ilícito.
58. Por otro lado, respecto al perjuicio económico causado, el Concesionario ha cuestionado el análisis realizado respecto al costo de una vida y otras fórmulas, argumentando que se parte de la premisa de que se atentó contra la vida de los usuarios, lo cual considera falso. En este sentido, afirma que no tiene fundamento legal considerar que existe un perjuicio económico. Sin embargo, es importante aclarar que el cálculo del perjuicio económico realizado por el regulador está basado en la metodología establecida por el Reglamento Interno de Inspección y Supervisión (RIIS), el cual establece que el perjuicio económico debe calcularse no solo en función del daño a la calidad del servicio, sino también del daño a la vida o la salud de las personas, ya sea este real o potencial.
59. En ese sentido, conforme ha sido señalado en el numeral 69 del IFP, de la revisión del Informe N° 00328-2024-JCFM-GSF-OSITRAN, se identificó que tres personas estuvieron expuestas a un choque eléctrico y electrocución, debido a que estas tres personas estaban en las inmediaciones donde se produjo la rotura y caída del hilo de contacto en el Patio Taller Villa El Salvador (PAT VES), lo cual es una situación concreta que involucró un daño potencial para la salud o la vida de personas que se encontraban en la zona afectada, por lo cual carece de fundamento lo alegado por el Concesionario de que no se atentó contra la vida de los usuarios.
60. Al respecto, luego de realizar el análisis debido respecto de los componentes para determinar le *Daño potencial*, la GSF concluye:

*“74. Es así como, operativizando la fórmula para el cálculo del daño potencial, tenemos lo siguiente:*

$$\begin{aligned} \text{Daño potencial} &= pxVV \times \delta x VM \\ \text{Daño potencial} &= 10\% \times 3,740,926.85 \times 1\% \times 4 = S/ 14,963.71 \end{aligned}$$

*75. 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 producido a consecuencia del incumplimiento imputado, en 2.91 UIT”*

61. Respecto a la probabilidad de detección de la infracción, el Concesionario ha argumentado que no tuvo la intención de ocultar la información sobre la supuesta infracción, en ese sentido, conforme a lo señalado en los párrafos 80 al 82 del IFP, el valor de la probabilidad de detección se determina en función del cuadro 3. *Valores de la probabilidad de detección*, conforme al siguiente detalle:

Cuadro 3. Valores de la probabilidad de detección

Probabilidad	Valor	Criterio
Alta	100%	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Cuando la Entidad Prestadora auto reporta la infracción; o</li><li>▪ Cuando la infracción se detecta mediante los procedimientos ordinarios de supervisión programados por el OSITRAN; o</li><li>▪ Cuando la infracción se detecta mediante información remitida periódicamente.</li></ul>
Media	50%	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Cuando la infracción se detecta vía reporte/denuncia de usuarios o terceros</li></ul>
Baja	20%	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Cuando la infracción se detecta por actividades de supervisión no programadas realizadas por el OSITRAN.</li></ul>

Fuente: Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS)

62. Conforme a ello, dado que en el presente caso el incumplimiento fue detectado a partir de la información proporcionada por el Concesionario en su Reporte Diario de Operaciones, se ha podido establecer que existía una probabilidad alta de que la autoridad detectara la conducta indeseable y sus efectos, por lo que se ha fijado una probabilidad de detección igual a 1.00. Por lo tanto, conforme al presente análisis, la primera instancia atendió el argumento del Concesionario de que no tuvo la intención de ocultar la información.
63. En base a lo expuesto, la medida impuesta por el Regulador se encuentra en total concordancia con las circunstancias que rodean la infracción cometida, ya que se ha tenido en cuenta que el Concesionario no ha obstaculizado la acción de las autoridades, ni ha intentado ocultar otra conducta sancionable. Además, en cuanto a la posible intención de evadir la responsabilidad o atribuirla a otros, el Regulador ha señalado que no existe evidencia de tales acciones por parte del Concesionario. Ese sentido, la sanción impuesta es proporcional a los hechos ocurridos y se ha dado en función de las circunstancias que han sido verificadas en el presente procedimiento administrativo sancionador.
64. En consecuencia, el análisis realizado por el Regulador en el presente Procedimiento Administrativo Sancionador se ajusta de manera adecuada a los principios establecidos en la LPAG y el RIIS, ya que las decisiones tomadas han sido fundamentadas en una evaluación objetiva, considerando las circunstancias que rodean la infracción cometida. En ese sentido, la multa determinada obedece a parámetros objetivos y surge como resultado de la metodología prevista en el RIIS, la cual permite asegurar que la multa impuesta cumpla con las exigencias de razonabilidad y proporcionalidad previstas en el inciso 3 del artículo 248 del TUO de la LPAG; por consiguiente, los argumentos del Concesionario en el sentido de que se habría vulnerado el principio de razonabilidad en la determinación de la multa, carecen de sustento y deben ser desestimados.

#### IV. CONCLUSIONES

65. Respecto a que la conducta imputada a Tren Urbano no se subsume dentro del tipo infractor previsto en el numeral 43.1 del artículo 43 del RIIS, esta Gerencia considera que dicho argumento carece de sustento, puesto que el Informe Final del Procedimiento realiza un análisis exhaustivo de subsunción de la conducta imputada con lo cual se verifica que en la conducta del Concesionario se encuentran presentes los elementos del tipo infractor, esto es, la Entidad Prestadora (Tren Urbano) incumplió las obligaciones contractuales y reglamentarias al no realizar el mantenimiento adecuado de los bienes de la concesión, de acuerdo con las instrucciones del fabricante, específicamente el hilo de contacto de la línea 10 del Patio Taller de Villa El Salvador, lo que ocasionó el evento del 3 de junio de

- 2023, incumpliendo la estipulación contenida en la cláusula 5.31 y los numerales 2.1.1. y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión. Por lo tanto, esta Gerencia considera que deben desestimarse los argumentos relativos a una supuesta vulneración del principio de tipicidad.
66. El Informe Final del Procedimiento analiza la conducta del Concesionario y señala las razones por las cuales se le atribuye al Concesionario una responsabilidad subjetiva, a título de culpa, derivada de una falta de la diligencia debida para el cumplimiento de sus obligaciones referidas al mantenimiento adecuado y oportuno del hilo de contacto. En efecto, aunque el Concesionario subraya que no incumplió sus obligaciones, la responsabilidad administrativa en este caso se fundamenta en la falta de la debida diligencia en la ejecución de las operaciones de mantenimiento, lo que lleva a concluir que el Concesionario no habría actuado con dolo, sino con culpa. Por lo tanto, deben desestimarse los argumentos referidos a una supuesta vulneración al principio de culpabilidad.
  67. Queda evidenciado que en el caso bajo análisis no se habría configurado la subsanación voluntaria como condición eximente de responsabilidad administrativa, en la medida que si bien se habría producido la subsanación-formal al proponer en el Plan de Conservación 2024, la actividad de medición del diámetro del hilo de contacto, de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, el riesgo a la salud e incluso a la vida de tres (3) personas que forman parte del staff de Tren Urbano resulta irreversible en el tiempo; por ende se trata de una infracción a la cual no le resultaría aplicable el eximente de responsabilidad previsto en el artículo 257 del TUO de la LPAG
  68. El análisis realizado por el Regulador en el presente Procedimiento Administrativo Sancionador se ajusta de manera adecuada a los principios establecidos en el TUO de la LPAG y el RIIS, ya que las decisiones tomadas han sido fundamentadas en una evaluación objetiva, considerando las circunstancias que rodean la infracción cometida. En ese sentido, la multa determinada obedece a parámetros objetivos y surge como resultado de la metodología prevista en el RIIS, la cual permite asegurar que la multa impuesta cumpla con las exigencias de razonabilidad y proporcionalidad previstas en el inciso 3 del artículo 248 del TUO de la LPAG; por consiguiente, los argumentos del Concesionario en el sentido de que se habría vulnerado el principio de razonabilidad en la determinación de la multa, carecen de sustento y deben ser desestimados.

## **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° 0029-2025-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

Visado por  
**GUILLERMO DAVIS NEVADO SEBASTIÁN**  
Asistente 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 2025051823