



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

## RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL

Firmado por: MEJIA  
CORNEJO Juan  
Carlos FAU  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 15/07/2025  
16:28:52 -0500

Lima, 15 de julio de 2025

N° 00093-2025-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° 00089-2025-GSF-OSITRAN; y, el Informe N° 00136-2025-GAJ-OSITRAN de fecha 14 de julio de 2025, emitido por la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

### CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00089-2025-GSF-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 00098-2025-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 24.33 UIT, por la comisión de la infracción prevista en el numeral 43.2 del artículo 43° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS) del Ositrán; atendiendo a que no cumplió con realizar las actividades de mantenimiento sobre las baterías del sistema de respaldo (UPS) según la periodicidad que recomienda el fabricante (trimestral), durante los periodos 2021, 2022, 2023 y 2024; asimismo, por no realizar el mantenimiento de las baterías del sistema (UPS) de las cabinas eléctricas CAB01 VES y CAB08 ATO en estado de degradación (con impedancias mayores al 40% de su valor de referencia), ocasionando el evento "Ausencia de alimentación eléctrica en 380VAC a las barras de emergencia y continuidad de las CAB01 VES y CAB08 ATO" ocurrido el 04.12.2023;

Que, a través del Escrito LIN-E2024-2643, el 05 de junio de 2025, el Concesionario interpuso recurso de apelación contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00089-2025-GSF-OSITRAN;

Que, por medio del Memorando N° 00236-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 10 de junio 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, según lo dispuesto en el numeral 96.2 del artículo 96° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán;

Que, mediante el Oficio N° 00192-2025-GG-OSITRAN, notificado el 18 de junio 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° 00258-2025-GAJ-OSITRAN;

Que, luego del análisis efectuado, la Gerencia de Asesoría Jurídica mediante el Informe N° 00136-2025-GAJ-OSITRAN, recomendó declarar fundado en parte el recurso de apelación presentado por el Concesionario, concluyendo lo siguiente:

### "IV. CONCLUSIONES

57. *El análisis efectuado por la primera instancia se ajusta al principio de causalidad, al haberse acreditado que la responsabilidad recae exclusivamente en quien incurrió en la conducta que originó el incumplimiento contractual. En efecto, la responsabilidad recae en el Concesionario, quien, conforme a lo establecido en el numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, es responsable de elaborar el Programa de Conservación (PCON), respetando para ello las recomendaciones del fabricante. Por tanto, el principio de causalidad ha sido debidamente observado y la pretensión del Concesionario sobre la supuesta vulneración de dicho principio debe ser desestimada.*
58. *La primera instancia ha analizado la conducta del Concesionario y señalado 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*

Visado por: SHEPUT STUCCHI  
Humberto Luis FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 15/07/2025 15:07:59 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier  
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 15/07/2025 11:53:41 -0500

*de las obligaciones que le son exigibles como empresa concesionaria. En efecto, aunque Tren Urbano 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 conforme a lo exigido por el Contrato de Concesión. Por lo tanto, deben desestimarse los argumentos referidos a una supuesta vulneración al principio de culpabilidad.*

59. *La sanción finalmente determinada se encuentra alineada con los hechos verificados en el presente procedimiento administrativo sancionador, así como con la evaluación técnica de las circunstancias que rodearon el evento del 04 de diciembre de 2023. Al haberse acreditado que el Concesionario compensó el perjuicio económico ocasionado, y no habiéndose identificado circunstancias agravantes, corresponde concluir que la sanción de 22.78 UIT es adecuada y proporcional a la conducta infractora y resulta conforme a las exigencias de razonabilidad y proporcionalidad previstas en el inciso 3 del artículo 248 del TUO de la LPAG.”*

Que, tal como lo manifiesta la Gerencia de Asesoría Jurídica en el Informe N° 00136-2025-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;

#### SE RESUELVE:

**Artículo 1.-** Declarar FUNDADO EN PARTE el recurso de apelación interpuesto por Tren Urbano de Lima S.A. contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00089-2025-GSF-OSITRAN, de conformidad con los fundamentos antes expuestos; y, en consecuencia, reducir la multa impuesta al Concesionario de 24.33 UIT a 22.78 UIT, dando por agotada la vía administrativa.

**Artículo 2.-** Notificar la presente Resolución y el Informe N° 00136-2025-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.

Regístrese y comuníquese.

Firmado por  
**JUAN CARLOS MEJIA 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 2025096940

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.  
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

## **INFORME N° 00136-2025-GAJ-OSITRAN**

Firmado por:  
CHOCANO PORTILLO  
Javier Eugenio Manuel  
Jose FAU  
20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 14/07/2025  
17:24:00 -0500

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° 00089-2025-GSF-OSITRAN.

Referencia : a) Memorando N° 00236-2025-JFI-GSF-OSITRAN  
b) Expediente N° 202400066-PAS-OSITRAN

Fecha : 14 de julio 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° 00089-2025-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° 00588-2024-JCFM-GSF-OSITRAN de fecha 03 de octubre 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 de las baterías de los UPS de las cabinas eléctricas (CAB) 01 VES y CAB08 ATO, respecto a la ocurrencia del evento del 04.12.2023 en la Subestación de Villa El Salvador.
4. A través del Oficio N°00147-2024-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 27 de diciembre 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 realizar las actividades de mantenimiento sobre las baterías del sistema de respaldo (UPS) según la periodicidad trimestral que recomienda el fabricante (trimestral), durante los periodos 2021, 2022, 2023 y 2024; asimismo, por no realizar el mantenimiento de las baterías del sistema (UPS) de las cabinas eléctricas CAB01 VES y CAB08 ATO en estado de degradación (con impedancias mayores al 40% de su valor de referencia), ocasionando el evento "Ausencia de alimentación eléctrica en 380VAC a las barras de emergencia y continuidad de las CAB01 VES y CAB08 ATO" ocurrido el 04.12.2023 en la Subestación de Villa El Salvador; lo cual configuraría la infracción administrativa prevista en el inciso 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).

Visado por:  
ROSALES MAYO, CHRISTIAN JUAN  
20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 14/07/2025 18:05:31 -0500

Visado por: NEVADO SEBASTIAN  
Guillermo Dalvis FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 14/07/2025 17:15:18 -0500

5. Por medio del Escrito LIN-E2025-0262 del 22 de enero de 2025, el Concesionario presentó sus descargos contra la imputación de cargos realizada mediante el Oficio N° 00147-2024-JFI-GSF-OSITRAN.
6. Mediante el Oficio N° 05015-2025-GSF-OSITRAN, el 04 de abril de 2025, se le notificó al Concesionario el Informe N° 00068-2025-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 02 de abril de 2025, Informe Final de Instrucción (en adelante, IFI), mediante el cual se concluyó que el Concesionario habría incurrido en la infracción tipificada en el inciso 43.2 del artículo 43° del RIIS; por lo cual correspondería aplicarle al Concesionario una multa ascendente a 24.33 UIT, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para que formule sus descargos.
7. Por medio del Escrito LIN-E2025-1964, el 21 de abril de 2025, el Concesionario presentó sus descargos contra lo señalado en el Informe Final de Instrucción.
8. Mediante el Informe N° 00098-2025-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 21 de mayo 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 43.2 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 24.33 UIT.
9. A través de la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00089-2025-GSF-OSITRAN (en adelante, Resolución Impugnada), de fecha 21 de mayo de 2025, sustentada en el Informe N° 00098-2025-JFI-GSF-OSITRAN y notificada al Concesionario mediante el Oficio N° 07112-2025-GSF-OSITRAN, el 22 de mayo 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 del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN, debido al incumplimiento de la cláusula 5.31 y de los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, por no realizar las actividades de mantenimiento sobre las baterías del sistema de respaldo (UPS) según la periodicidad que recomienda el fabricante (trimestral), durante los periodos 2021, 2022, 2023 y 2024; asimismo, por no realizar el mantenimiento de las baterías del sistema (UPS) de las cabinas eléctricas CAB01 VES y CAB08 ATO en estado de degradación (con impedancias mayores al 40% de su valor de referencia), ocasionando el evento “Ausencia de alimentación eléctrica en 380VAC a las barras de emergencia y continuidad de las CAB01 VES y CAB08 ATO” ocurrido el 04.12.2023.

**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 24.33 UIT.”
10. Mediante el Escrito LIN-E2024-2643, el 05 de junio de 2025, el Concesionario interpuso Recurso de Apelación contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00089-2025-GSF-OSITRAN.
11. Por medio del Memorando N° 00236-2025-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 10 de junio 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° 00192-2025-GG-OSITRAN, el 18 de junio 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° 00258-2025-GAJ-OSITRAN.



13. Mediante el Memorando N° 00270-2025-GAJ-OSITRAN, de fecha 24 de junio de 2025, esta Gerencia de Asesoría Jurídica solicitó a la GSF confirmar la información señalada por el Concesionario en la Carta LINE2024-0033, mediante la emisión de una opinión técnica respecto a los argumentos planteados por el Concesionario, así como indicar en qué medida influye en el importe de la multa impuesta.
14. A través del Memorando N° 00197-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, de fecha 27 de junio de 2025, la Jefatura de Contratos emitió respuesta al Memorando N° 00270-2025-GAJ-OSITRAN.
15. Por medio del Memorando N° 00298-2025-GAJ-OSITRAN, de fecha 04 de julio de 2025, la Gerencia de Asesoría Jurídica, solicitó a la Jefatura de Fiscalización el recalcu de la multa impuesta a través de la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00089-2025-GSF-OSITRAN en virtud de las recomendaciones técnicas emitidas por la Jefatura de Contratos mediante Memorando N° 00197-2025-JCFM-GSF-OSITRAN.
16. Mediante el Memorando N° 00263-2025-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 07 de julio de 2025, la Jefatura de Fiscalización emite respuesta a la solicitud realizada por la Gerencia de Asesoría Jurídica a través del Memorando N° 00298-2025-GAJ-OSITRAN.

### III. ANÁLISIS

17. 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 Causalidad.
    - B.2. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Culpabilidad.
    - 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**
18. 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-

<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.”*

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° 00192-2025-GG-OSITRAN, basado en la evaluación realizada a través del Memorando N° 00258-2025-GAJ-OSITRAN.

19. 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.
20. Dado que el recurso de apelación fue presentado ante el Ositrán el 05 de junio 2025, el plazo para resolver dicho recurso vencerá el 17 de julio de 2025.
21. 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 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 Causalidad.**

22. El Concesionario sostiene que la imputación formulada por el Ositrán contraviene el principio de causalidad previsto en el numeral 8 del artículo 248° del TUO de la LPAG, cuyo objeto es exigir responsabilidad e imponer sanción administrativa a la persona que realiza directamente la conducta que ha sido previamente tipificada como infracción. En el presente caso, indica que no se configura dicha situación, ya que no es la LÍNEA 1 quien comete el error en la traducción del Manual del Fabricante, sino el propio Fabricante, induciendo así al error en la periodicidad del mantenimiento.
23. Pese a ello, indica que el Ositrán señala en el Descargo 1 del Informe Final del Procedimiento que la infracción prevista en numeral 43.2 del artículo 43° del RIIS se encuentra debidamente acreditado, dado que el Concesionario no dio cumplimiento a la periodicidad trimestral (cuatro veces al año) recomendada por el fabricante para el mantenimiento del banco de baterías, según lo establecido en el Anexo A del Manual de Mantenimiento en su versión original en inglés, durante los años 2021, 2022, 2023 y 2024; ello debido a que, si bien se realizaron actividades de mantenimiento, estas se efectuaron cada cuatro meses o tres veces al año, configurándose un incumplimiento del numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión.
24. Por su parte, Tren Urbano afirma que, no existe falta de mantenimiento, tampoco una falta de mantenimiento por incumplimiento de las recomendaciones del fabricante, debido a que la versión en español del Manual del fabricante, traducida, elaborada por el propio fabricante, indica que el mantenimiento debe realizarse cada cuatro meses, por lo que

<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.

(...)”.

sostiene que no corresponde atribuirle responsabilidad por un error de traducción que no es suyo, es decir que la equivocación en torno a la periodicidad del mantenimiento de las cabinas UPS no es por un actuar negligente o por un error del Concesionario, sino que es por el propio Manuel del fabricante que llevo a inducir a error al Concesionario.

25. En este sentido, sostiene que ha cumplido estrictamente con las obligaciones contractuales en materia de mantenimiento, razón por la cual afirma que no concurre el elemento del tipo infractor atribuido en el presente procedimiento, y, en consecuencia, afirma que se ha vulnerado el principio de causalidad, pues se pretende imputar responsabilidad al Concesionario por una conducta que no ha realizado, por lo que solicita se declare fundado el recurso de apelación y se archive el procedimiento sancionador seguido en su contra.

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

26. A efectos de tener en claro si se ha producido una vulneración al principio de causalidad, esta Gerencia considera necesario traer a colación las siguientes disposiciones normativas y contractuales 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 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.”

- **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.”

- **Numeral 2.1.1 del Anexo 7 del Contrato de Concesión**

- “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.”

- **Numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión**

- “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 y resaltado agregado]



27. En relación con el principio de causalidad, el TUO de la LPAG en el numeral 8 del artículo 248° señala lo siguiente:

**“Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

*La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:*

*(...)*

**8. Causalidad.-** *La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable.”*

28. Aunado a ello, respecto al principio de causalidad, Juan Carlos Morón Urbina<sup>3</sup> ha señalado lo siguiente:

*“Por el principio de causalidad, la sanción debe recaer en el administrado que realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable.*

*La norma exige el principio de personalidad de las sanciones entendido como, que la asunción de la responsabilidad debe corresponder a quien incurrió en la conducta prohibida por la ley, y por tanto no podrá ser sancionado por hechos cometidos por otros (por ejemplo, la responsabilidad por un subordinado, o imputar responsabilidad a un integrante del cuerpo colectivo que no votó o salvó su voto) o por las denominadas responsabilidades en cascada aplicables a todos quienes participan en un proceso decisional. Por ello, en principio, la Administración Pública no puede hacer responsable a una persona por un hecho ajeno, sino solo por los propios (...)”*

[Subrayado agregado]

29. Conforme a lo señalado, y en aplicación del principio de causalidad, la responsabilidad administrativa debe recaer exclusivamente en quien ejecuta la conducta activa u omisiva que configura la infracción, lo que impide extender dicha responsabilidad a quienes no intervinieron en la comisión del hecho infractor. En ese sentido, no resulta válido imputar responsabilidad por hechos ajenos, sino únicamente por actos propios.
30. Ahora bien, teniendo en cuenta el marco normativo y contractual aplicable al presente caso, a efectos de determinar si se ha producido una vulneración al principio de causalidad, respecto la responsabilidad del Concesionario en no realizar el mantenimiento adecuado de los bienes del a concesión, producto de la utilización de una versión traducida e incorrecta del manual del mantenimiento de baterías del fabricante, esta gerencia considera pertinente hacer referencia a lo expuesto en los numerales 5.13 al 5.15 del Informe Técnico N° 00188-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, en los que se señaló lo siguiente:

**V.III SOBRE LAS DISCORDANCIAS ENTRE EL MANUAL DEL FABRICANTE EN INGLES DE LO ESTABLECIDO EN EL MANUAL EN ESPAÑOL (TRADUCIDO)**

**V.III.1 Respecto a los numerales 2.28 al 2.30 del escrito de descargos del Concesionario.**

*(...)*

**5.13** *Conforme con lo establecido en el numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario es responsable de elaborar el PCON (“Programa de Conservación”), respetando para ello las recomendaciones del fabricante. En tal sentido, el PCON-2023, en el que se estableció una frecuencia de mantenimiento de las baterías distinta a la recomendada por el fabricante de las mismas, fue elaborado por el propio Concesionario por lo que el incumplimiento del citado numeral contractual es responsabilidad única y exclusiva del Concesionario.*

*Ahora, si bien este PCON-2023 fue aprobado por el Concedente con la anuencia del Regulador, como lo ha señalado el Concesionario, esto no le exime de responsabilidad en el incumplimiento incurrido, debido a que como ya fue señalado, el Concesionario en los documentos mediante los cuales propuso el PCON para su aprobación, no adjuntó los manuales de mantenimiento de cada uno de los equipos que conforman los Bienes de la Concesión (estos manuales son de uso y manejo exclusivo del Concesionario, como tal no*

<sup>3</sup> MORÓN URBINA, Juan Carlos, *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General*, Tomo II, 17.ª ed, 2023, p 459,460

son de acceso directo al Regulador). En consecuencia, el Regulador, emitió una opinión favorable para la aprobación del PCON-2023, confiando en la buena fe, en el expertise y en la trayectoria técnica del Concesionario, considerando que, este, como único conocedor de los manuales de los fabricantes de todos y cada uno de los equipos que conforman los Bienes de la Concesión, diligentemente estableció las frecuencias de los mantenimientos de las baterías respetando las recomendaciones del fabricante, hecho que evidentemente no ocurrió.

Al respecto se debe precisar que todo lo que suceda en torno a la explotación de la Concesión es responsabilidad exclusiva del Concesionario. En esa línea el Concesionario no fue diligente en verificar del propio manual del fabricante, es decir del documento original emitido por el fabricante, la frecuencia que este indica para realizar el mantenimiento de las baterías. El Concesionario es el único que tiene acceso directo a los documentos, especificaciones, manuales de los fabricantes de todos los bienes de la Concesión en tal sentido es que es el responsable de ejecutar los mantenimientos en la frecuencia que indican los fabricantes.

5.14 El Concesionario en sus descargos hace referencia que “el error en la discordancia de periodicidad NO ES IMPUTABLE AL CONCESIONARIO”.

Al respecto se debe señalar que, como tal no existe la “discordancia de periodicidad” señalada por el Concesionario, pues el documento original del Manual de mantenimiento del propio fabricante recomienda claramente la frecuencia trimestral con que deben ejecutarse los mantenimientos de las baterías. Es en este documento original del fabricante que el Concesionario debió basarse para establecer la frecuencia de mantenimiento de las baterías en el Programa de Conservación del PCON-2023, conforme lo prescribe el numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión. Sin embargo, el Concesionario se basó en el documento CTEL-SIE-AET-GAE-TRG-MAN-53228, el cual no es el manual original del fabricante, sino más bien, una traducción y mal hecha del mismo.

Conforme con lo expuesto, se confirmaría que el Concesionario no fue diligente en establecer la frecuencia trimestral para el mantenimiento de las baterías de acuerdo con la recomendación de la fabricante contenida en el manual de mantenimiento original de este, incumpliendo de este modo lo prescrito en el numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión.

[Subrayado agregado]

31. Conforme lo señalado, y en respuesta a la afirmación del Concesionario de que no existe falta de mantenimiento, ni falta de mantenimiento por incumplimiento de las recomendaciones del fabricante, corresponde precisar que conforme con lo establecido en el numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario es responsable de elaborar el Programa de Conservación (PCON), el cual debe contemplar todas las actividades de mantenimiento en estricta concordancia con las recomendaciones del fabricante. No obstante, el Concesionario elaboró los programas de conservación, estableciendo una frecuencia de mantenimiento de las baterías distinta a la recomendada por el fabricante.
32. Asimismo, conforme con lo señalado por la Jefatura de Contratos en el referido informe técnico, se advierte que el Concesionario no fue diligente en consultar el documento original del fabricante, el cual recomienda claramente una frecuencia trimestral para la ejecución de los mantenimientos de las baterías. Es en este documento original del fabricante que el Concesionario debió basarse para elaborar los PCON y en específico establecer la periodicidad de la revisión de las baterías y no en el documento CTEL-SIE-AET-GAE-TRG-MAN-53228 “Manual de Mantenimiento de Baterías” elaborado por el Consorcio Constructor, no por el fabricante, el cual contenía una traducción incorrecta.
33. En consecuencia, el análisis efectuado por la primera instancia se ajusta al principio de causalidad, al haberse acreditado que la responsabilidad recae exclusivamente en quien incurrió en la conducta que originó el incumplimiento contractual. En efecto, la responsabilidad recae en el Concesionario, quien, conforme a lo establecido en el numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, es responsable de elaborar el Programa de Conservación (PCON), respetando para ello las recomendaciones del fabricante. Sin

embargo, adoptó una actitud poco diligente al no basarse en la versión original del manual del fabricante, la cual establecía expresamente la obligación de realizar el mantenimiento de las baterías con una frecuencia trimestral. Por tanto, el principio de causalidad ha sido debidamente observado y la pretensión del Concesionario sobre la supuesta vulneración de dicho principio debe ser desestimada.

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

34. Sobre este punto, Tren Urbano señala que de acuerdo con el artículo 248° del TUO de la LPAG, la potestad sancionadora de la Administración Pública se rige, entre otros, por el principio de culpabilidad, el cual establece que la responsabilidad administrativa es subjetiva, salvo disposición legal en contrario, lo cual implica que, para atribuir responsabilidad en un procedimiento sancionador, 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, se requiere, además, la presencia del elemento subjetivo, es decir, corresponde identificar si en la conducta del sujeto se presentó el dolo o cuando menos la culpa.
35. Asimismo, señala que, para determinar la configuración de culpa en un procedimiento sancionador, no basta con la existencia de una norma de cuidado (que le es exigible), sino que se requiere que el administrado, conociendo su obligación, haya podido evitar el incumplimiento observando el debido cuidado (diligencia). En ese sentido, afirma que no se puede afirmar que el Concesionario actuó con ánimo de incumplir sus obligaciones; es decir, no se puede hablar de dolo sin tener un medio probatorio que sustente dicha imputación.
36. En la misma línea, afirma que conforme al artículo 1314° del Código Civil, quien actúa con diligencia ordinaria requerida, no es responsable por el incumplimiento de sus obligaciones o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso. Por ello, sostiene que al haber demostrado haber actuado con la debida diligencia, adecuada a las circunstancias, no puede serle atribuida responsabilidad. Sin embargo, indica que el Regulador ha aplicado un enfoque de responsabilidad objetiva, limitándose a señalar un incumplimiento sin considerar la evaluación subjetiva requerida, lo cual desnaturaliza la evaluación subjetiva de la responsabilidad administrativa que lleva a cabo el Ositrán.

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

37. 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.
38. 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”.*
39. En cuanto a la culpa (imprudencia o falta de diligencia), la doctrina<sup>4</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.

<sup>4</sup> NIETO GARCIA, Alejandro. *Derecho administrativo sancionador*. 5ta edición. Madrid: Tecnos, 2012, p. 341.

40. De acuerdo con la doctrina predominante, el Principio de Culpabilidad establecido en el TUO de la LPAG, en lo que respecta a las personas jurídicas, requiere para su aplicación 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>5</sup>.
41. 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 12.2 del IFP:

***Sobre el análisis del Regulador con relación a la pretensión del Concesionario en torno al principio de culpabilidad***

**12.2 Descargo 2**

(...)

*En ese sentido, resulta necesario resaltar que el análisis de culpabilidad en virtud del cual se ha identificado la responsabilidad administrativa del Concesionario se encuentra detallado en el numeral 31.5 del IFI (en lo pertinente a la “Evaluación del Descargo 5”), al cual no remitidos en el presente informe, y del cual se extraen los siguientes fundamentos:*

- *En el marco de lo establecido en numeral 10 del artículo 248 del TUO de la LPAG, entre los principios que rigen la potestad sancionadora administrativa se encuentra el Principio de Culpabilidad, en virtud del cual la responsabilidad administrativa es subjetiva (salvo los casos que por ley o decreto legislativo se disponga la responsabilidad administrativa objetiva); en tal sentido, solo se podrá determinar la comisión de la infracción a título de dolo o culpa.*

*Lo expuesto se encuentra también recogido en los pronunciamientos emitidos por el Tribunal Constitucional sobre la materia (Sentencia del 16 de abril de 2003, Expediente N° 2050-2002-AA/TC; Sentencia del 24 de noviembre de 2004, Expediente N° 2868-2004-AA/TC; y Sentencia del 3 de setiembre de 2010, Expediente N° 01873-2009-PA/TC).*

- *Con relación al análisis del dolo, se precisó que si bien existió conocimiento de la norma y los efectos del incumplimiento (toda vez que el Concesionario tenía conocimiento de acuerdo al Contrato de Concesión que suscribió de las obligaciones establecidas en la Cláusula 5.31 y los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, apartados según los cuales debe: i) realizar las actividades de mantenimiento y conservación necesarios sobre todos los bienes de la concesión, a efectos de garantizar el óptimo funcionamiento de los mismos; y, ii) elaborar el Plan de Conservación respetando las recomendaciones del fabricante.*

*Sin embargo, pese a configurarse el elemento cognitivo, al no verificarse que exista voluntad de incumplir dichas obligaciones (querer el hecho ilícito), y no contar con medio probatorio o algún dato fáctico que dé cuenta de que existe tal voluntad del Concesionario, no se habría configurado el dolo en la conducta del Concesionario.*

- *Por otro lado, con relación al análisis de la culpa, donde el Concesionario manifestó que no inobservó un deber exigible (lo cual fundamentó en argumentos que no guardan relación al caso evaluado), se precisó (considerando también los aportes doctrinarios de ALEJANDRO NIETO GARCIA Y ALARCON SOTOMAYOR)<sup>4</sup>, que para el análisis de dicho aspecto, se evalúa si el administrado ha actuado con la diligencia debida para lograr evitar el incumplimiento; sin embargo, en el decurso del procedimiento se ha identificado lo contrario, por los siguientes motivos:*
  - *En virtud de las obligaciones previstas tanto en la cláusula 5.31 como en numeral 2.1.1 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario debía realizar actividades de mantenimiento sobre los bienes de la concesión y los trabajos necesarios para mantener la operatividad y el óptimo funcionamiento de los mismos; asimismo, conforme al numeral 2.2.5 de Anexo 7, el Concesionario*

<sup>5</sup> Juan Carlos Morón Urbina. “Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General”. Tomo II, 14ta Edición. Gaceta Jurídica. Lima 2019. Pág. 458.

debe elaborar su Plan Anual de Conservación (PCON) respetando las recomendaciones de los fabricantes, dichas obligaciones resultan de pleno conocimiento del Concesionario desde el momento de la suscripción del Contrato de Concesión.

- No obstante ello, y pese a encontrarse en la posibilidad de observar dichas obligaciones, se ha identificado una conducta no diligente por parte del Concesionario, debido a la falta de mantenimiento necesario (idóneo y oportuno) respecto de las baterías que se encontraban en estado de degradación (impedancia superior al 40%), a pesar de tal situación fue advertida por el Concesionario en los dos últimos mantenimientos preventivos efectuados a las cabinas eléctricas CAB01 VES y CAB08 ATO, donde pudo y debió proceder al reemplazo de las baterías para garantizar su operatividad y el óptimo funcionamiento de las mismas, así como de los sistemas de respaldo (UPS) de los cuales forman parte.
- Al no realizar dichas acciones, se produjo el evento ocurrido el 04.12.2023 “Ausencia de alimentación eléctrica en 380VAC a las barras de emergencia y continuidad de las CAB01 VES y CAB08 ATO”, donde el banco de baterías no pudo cumplir su función de alimentar el sistema eléctrico que presentó una pérdida de energía.
- Asimismo, se identifica una conducta no diligente por parte del Concesionario respecto a la elaboración de los Planes de Conservación (PCON) de los años 2021, 2022, 2023 y 2024, toda vez que, pese a encontrarse claramente establecido en el Contrato de Concesión que, para la elaboración de dichos planes se deben respetar las recomendaciones del fabricante, las cuales, para el caso de las baterías el Manual del Fabricante (versión original en inglés) recomienda una periodicidad de mantenimiento trimestral (4 veces al año); sin embargo, la ejecución de los mantenimientos en base a dichos planes se realizó contemplando una periodicidad de 3 veces por año, en base a una traducción “errada” del constructor, ello denota la falta de cuidado por parte del Concesionario al no programar su acciones en base a una traducción correcta de lo recomendado por el fabricante.

<sup>4</sup> NIETO GARCIA, Alejandro. *Derecho administrativo sancionador*. 5ta edición. Madrid: Tecnos, 2012, pp. 427-428

Conforme a lo expuesto, carece de veracidad lo señalado sobre una escueta evaluación de la culpabilidad, pues la identificación de la conducta culposa por parte del Concesionario se encuentra sustentada en lo previsto en la normativa prevista en el TUO de la LPAG, así como la doctrina autorizada y jurisprudencia del Tribunal Constitucional, lo cual ha permitido evaluar los hechos imputados de cara a las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, así como la falta de una debida diligencia en el cumplimiento de las mismas, pese a encontrarse en la posibilidad de hacerlo, evidenciando la responsabilidad administrativa subjetiva del Concesionario.

En tal sentido, los argumentos planteados en este extremo del descargo corresponden ser desvirtuados y enfatizar que en el presente procedimiento no se ha incurrido en vulneración alguna al principio de culpabilidad.

(...)”

[Subrayado agregado]

42. En base a lo señalado en el IFP, se ha evidenciado un proceder negligente por parte del Concesionario, quien no realizó el mantenimiento idóneo y oportuno respecto de las baterías en estado de degradación (impedancia superior al 40%), a pesar de haber identificado dicha condición en los dos últimos mantenimientos preventivos de las cabinas CAB01 VES y CAB08 ATO, donde debió reemplazar las baterías, así como de los sistemas de respaldo (UPS) de los cuales forman parte. Asimismo, se identifica una conducta no diligente respecto a la elaboración de los Planes de Conservación (PCON) de los años 2021, 2022, 2023 y 2024, al no respetar la recomendación del fabricante contenida en el manual original en inglés, que establece una periodicidad de mantenimiento trimestral para las baterías, basándose en una traducción errada del constructor, demostrando una falta de cuidado al no programar sus acciones en base a una traducción correcta de lo recomendado por el fabricante, conforme lo establece el Contrato de Concesión.



43. En consecuencia, se puede apreciar que la primera instancia ha analizado la conducta del Concesionario y señalado 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 que le son exigibles como empresa concesionaria de la línea 1 del Metro de Lima y Callao. 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. Por lo tanto, deben desestimarse los argumentos referidos a una supuesta vulneración al principio de culpabilidad.

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

44. En este punto, Tren Urbano cuestiona algunos puntos del Informe Final del Procedimiento, señalando lo siguiente:

- **Respecto al beneficio resultante derivado de la comisión de la infracción:**

- Señala que el análisis parte erróneamente de la premisa de que no se realiza mantenimiento alguno, cuando en realidad el Concesionario cumple con el mantenimiento periódico según las recomendaciones del fabricante, que estas recomendaciones escritas o traducidas en el manual estén mal traducidas no es una responsabilidad del concesionario.
- En ese sentido, afirma que no existe beneficio económico, ya que se incurre en gastos de personal y equipos para el mantenimiento del banco de baterías de las Cabinas Eléctricas conforme al PCON aprobado. Indica, además que, si la frecuencia hubiera sido cada 3 meses se hubiera requerido un adicional de 336 horas de personal técnico durante el año 2024 lo que representaría un costo aproximado de S/ 10,000.00 incluyendo materiales y equipos.

- **Respecto al perjuicio económico causado:**

- Señala que no debería haber ningún perjuicio económico con el Estado por los pasajeros que ingresaron sin pagar y por los pasajeros que no ingresaron al sistema de Línea 1 por el evento del 04 de octubre de 2023, ya que se efectuó un pago al Estado por un monto total de S/ 72,389.75 que fue comunicado al Ositrán a través de la carta LIN-E2024-0033, el 08 de enero de 2024.

- **Respecto a la probabilidad de detección de la infracción:**

- En relación con la probabilidad de la detección de la infracción reitera 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 los indicadores de mantenimiento de las cabinas.

45. Asimismo, afirma que la medida que cualitativa y cuantitativamente elija el Regulador deberá mantener un equilibrio con las circunstancias de la comisión de la infracción. En este sentido, sostiene que se debe considerar las circunstancias concretas del caso al

elegir la sanción, para lo cual deberá considerarse que no se configuran agravantes como obstaculización de la autoridad, ocultamiento de otra infracción, o evasión de responsabilidad por parte del Concesionario.

46. Por todo lo expuesto, el Concesionario concluye que no se ha realizado un análisis adecuado del Principio de Razonabilidad conforme a lo dispuesto en la Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG) y el Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIIS), por lo que corresponde que, en aplicación del principio de legalidad se deje sin efecto la Resolución, por vulnerar el Principio de Razonabilidad, establecido en el inciso 3 del artículo 248° de la LPAG.

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

47. En relación con el cuestionamiento planteado sobre algunos puntos del IFP, específicamente en cuanto al beneficio resultante derivado de la infracción, esta gerencia considera pertinente referirse a lo indicado en el numerales 29 al 33 del referido informe IFP, los cuales señalan lo siguiente:

#### **c) El beneficio ilícito resultante de la comisión de la infracción**

- 29) *El Concesionario indica en su descargo que, no resulta cierto que al no haberse realizado el mantenimiento se está evitando un costo asociado al mismo, pues conforme lo ha venido argumentando sí viene realizando un mantenimiento.*
- 30) *Al respecto, cabe aclarar que el beneficio ilícito identificado en el presente procedimiento se encuentra relacionado a las acciones de mantenimiento que no ha realizado el Concesionario, esto es, el reemplazo oportuno de las baterías en estado de degradación y la falta de una actividad de mantenimiento por año (debido a que se realizaron 3 mantenimientos en lugar de 4 según las recomendaciones del fabricante).*
- 31) *En ese sentido, de la revisión del Informe de Hallazgo, Informe N° 00588-2024-JCFM-GSF-OSITRAN, la Jefatura de Contratos advierte que el incumplimiento del Concesionario respecto a la ejecución del mantenimiento preventivo trimestral de los bancos de baterías, así como la postergación del reemplazo de baterías degradadas en las cabinas eléctricas CAB01 VES y CAB08 ATO, habría generado un beneficio ilícito estimado en S/ 114,907.35 (S/ 114 492.54 +S/ 414.81), derivado tanto de costos evitados por no realizar actividades obligatorias de mantenimiento como de costos postergados por no efectuar oportunamente el reemplazo de los equipos deteriorados:  
(...)*
- 32) *En cuanto a los costos evitados por no realizar las actividades obligatorias de mantenimiento, se ha efectuado el ajuste del importe del beneficio ilícito previamente calculado por la Jefatura de Contratos, a fin de actualizarlo considerando la fecha de corte correspondiente a la elaboración del Informe Final de Instrucción (IFI). En tal sentido, el monto estimado del beneficio ilícito actualizado asciende a S/ 121,474.02, conforme al siguiente detalle:*

Cálculo del Beneficio Ilícito Total (Costo Evitado + Intereses) al 02/04/2025			
Fecha de incumplimiento	Días de incumplimiento	Costo evitado (S/)	Beneficio ilícito total (S/)
31/12/2021	1188	31,188.06	45,179.05
31/12/2022	823	31,188.06	40,316.92
31/12/2023	458	31,188.06	35,978.05
<b>TOTAL</b>			<b>121,474.02</b>

- 33) *En ese sentido, en atención a lo anterior, se estima un beneficio ilícito ascendente a S/ 121, 888.83, el mismo que es equivalente a 22.78 UIT<sup>8</sup>.*

<sup>8</sup> Para efectos de la conversión se ha utilizado la UIT vigente.

48. Conforme al análisis desarrollado en los numerales 29 al 33 del IFP, se ha dejado en claro que el beneficio ilícito derivado de la infracción cometida por el Concesionario se encuentra directamente relacionado con las acciones de mantenimiento que no fueron ejecutadas, específicamente el reemplazo oportuno de las baterías en estado de degradación y la falta de una actividad de mantenimiento por año, debido a que se realizaron 3 mantenimientos en lugar de 4 según las recomendaciones del fabricante. Como resultado de la actualización de los valores correspondientes al beneficio ilícito, se estima un monto total de S/ 121,888.83, equivalente a 22.78 UIT, con lo cual queda debidamente acreditado que la comisión de la infracción sí generó un beneficio ilícito indebido a favor del Concesionario.
49. Por otro lado, respecto al perjuicio económico causado, el Concesionario ha señalado en su escrito de apelación que no debería considerarse un perjuicio económico con el Estado por el evento ocurrido el 04 de octubre de 2023, ya que se efectuó un pago al Estado por un monto total de S/ 72,389.75 que fue comunicado al Ositrán a través de la Carta LINE2024-0033 el 08 de enero del 2024. En ese sentido, mediante Memorando N° 00270-2025-GAJ-OSITRAN de fecha 24 de junio de 2025, esta Gerencia, solicitó a la GSF confirmar la información señalada por el Concesionario en la citada Carta LINE2024-0033 mediante una opinión técnica respecto a los argumentos planteados por el Concesionario, así como indicar en qué medida influye en el importe de la multa impuesta.
50. Es así que, mediante Memorando N° 00197-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, de fecha 27 de junio de 2025, la Jefatura de Contratos señaló lo siguiente:

“(…)

*Sobre el particular, debemos precisar que en efecto el Concesionario ha abonado al Concedente en la cuenta del Fideicomiso durante el período de enero del 2024, el pago de S/ 72,389.75 el mismo que comprende los siguientes conceptos:*

- i. **S/ 1,853.25 por compensaciones efectuadas a través de la recarga en la tarjeta de usuarios;**
- ii. **S/ 70,536.50 por el Plan de Contingencias de Recaudación debido a la cantidad de usuarios que debieron ingresar durante el rango de horario que duró dicho evento.**

*Ahora bien, mediante el Informe N°00098-2025-JFI-GSF-OSITRAN (IFI) que sustenta la Resolución N° 00089-2025-GSF-OSITRAN, se desarrollan los componentes de la Multa Ad hoc, entre los que se identifican: a) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido, b) el perjuicio económico causado, c) el beneficio ilícito resultante de la comisión de la infracción, y d) La probabilidad de detección de la infracción.*

*Con respecto al perjuicio económico causado se hizo referencia a lo siguiente:*

*“b) **El perjuicio económico causado***

*(…) ”*

27. *En ese sentido, como resultado del evento de ausencia de alimentación eléctrica de respaldo en las cabinas eléctricas CAB 01 VES y CAB 08 ATO, ocurrido el 04 de diciembre de 2023, se produjo un fallo en el sistema de control de ingreso de pasajeros en varias estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima. Debido a esta situación, un total de 5,520 pasajeros ingresaron sin pagar pasaje, lo que generó una **pérdida económica directa al Estado (Concedente) de S/ 8,280.00, calculada con un costo de pasaje de S/ 1.50 por usuario.***

28. **Por lo tanto, se estima un perjuicio ascendente a S/ 8, 280.00 que se generó al Estado, el mismo que es equivale a 1.55 UIT7**

*De acuerdo con la información señalada, debe precisarse que respecto al componente del perjuicio económico causado considerado en la evaluación de Multa Ad hoc comprendido en el Informe N°00098-2025-JFI-GSF-OSITRAN (IFI) que sustenta la Resolución N° 00089-2025-GSF-OSITRAN se contempló únicamente el monto de S/ 8,280.00 por el concepto de pasajeros que ingresaron a las estaciones sin pagar el pasaje.*

Por lo tanto, considerando que el Concesionario habría abonado al Concedente en la cuenta del Fideicomiso un monto que, conforme a su Plan de Contingencias de Recaudación, resulta ser suficiente para compensar el perjuicio al Estado calculado por esta Jefatura, correspondería que el monto de S/ 8,280.00 (que equivale a 1.55 UIT) no sea considerado en el cálculo de la multa por incumplir sus obligaciones previstas en la cláusula 5.31 y los numerales 2.1.1 y 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión; infracción tipificada en el numeral 43.2 del artículo 43° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones.

*Sin otro particular, nos suscribimos de usted.”*

[Subrayado agregado]

51. En virtud de dicha recomendación técnica, la Gerencia de Asesoría Jurídica solicitó, mediante el Memorando N.º 00298-2025-GAJ-OSITRAN, a la Jefatura de Fiscalización, que proceda con el recálculo de la multa impuesta mediante la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N.º 00089-2025-GSF-OSITRAN, teniendo en cuenta el criterio expuesto por la Jefatura de Contratos. Atendiendo a ello, la Jefatura de Fiscalización, mediante el Memorando N.º 00263-2025-JFI-GSF-OSITRAN, dispuso la modificación del importe de la multa originalmente impuesta, estableciendo un nuevo monto equivalente a 22.78 UIT, en consideración al pago efectuado por el Concesionario.
52. Por lo tanto, conforme a la información contenida en el Memorando N.º 00197-2025-JCFM-GSF-OSITRAN y en el Memorando N.º 00263-2025-JFI-GSF-OSITRAN, y considerando que el Concesionario habría abonado al Concedente, en la cuenta del Fideicomiso, un monto que asciende a S/ 72,389.75, dicho monto se considera suficiente para compensar el perjuicio económico al Estado calculado por la Jefatura de Contratos; por lo que, corresponde señalar que el importe de S/ 8,280.00 (equivalente a 1.55 UIT) no sea considerado en el cálculo de la multa impuesta, y que dicha multa sea finalmente reducida a 22.78 UIT.
53. Respecto a la probabilidad de detección de la infracción, el Concesionario ha manifestado que no tuvo la intención de ocultar la presunta infracción, señalando que ello se evidencia en el Plan de Conservación, el cual es aprobado por el Concedente, por lo que no le sería posible ocultar los indicadores de mantenimiento de las cabinas. Cabe precisar que, conforme al análisis desarrollado en los numerales 34 al 40 del IFP, la autoridad ha valorado correctamente este componente, aplicando un criterio que toma en cuenta que el castigo por una conducta indeseable debe ser igual o superior al beneficio que el agente obtuvo o esperaba obtener. De esta forma, se busca asegurar que, ante una baja probabilidad de detección, la sanción aplicable sea superior al beneficio ilícito, dejando en claro que, aunque resulte difícil que la autoridad detecte su actuación indeseable, cuando ello ocurra, el castigo será incrementado en una proporción equivalente a la dificultad de detección.
54. Teniendo en cuenta lo anterior, el RIIS ha establecido valores que deben considerarse para determinar el nivel de probabilidad de detección, los cuales dependen de la forma en que el Regulador toma conocimiento de la infracción cometida, y que se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro 3. Valores de la probabilidad de detección

Probabilidad	Valor	Criterio
Alta	100%	▪ Cuando la Entidad Prestadora auto reporta la infracción; o
		▪ Cuando la infracción se detecta mediante los procedimientos ordinarios de supervisión programados por el OSITRAN; o
		▪ Cuando la infracción se detecta mediante información remitida periódicamente.
Media	50%	▪ Cuando la infracción se detecta vía reporte/denuncia de usuarios o terceros
Baja	20%	▪ Cuando la infracción se detecta por actividades de supervisión no programadas realizadas por el OSITRAN.

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

55. Conforme a ello, dado que en el presente caso el incumplimiento fue detectado a partir de la información proporcionada por el propio 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 tanto, conforme al presente análisis, la primera instancia sí atendió el argumento del Concesionario de que no tuvo la intención de ocultar la información, considerando dentro de la formula para el cálculo de la multa un valor de probabilidad de 1.00 acorde con lo que lo establece el RIIS.
56. En base a lo expuesto, la sanción finalmente determinada se encuentra alineada con los hechos verificados en el presente procedimiento administrativo sancionador, así como con la evaluación técnica de las circunstancias que rodearon el evento del 04 de diciembre de 2023. Al haberse acreditado que el Concesionario compensó el perjuicio económico ocasionado, y no habiéndose identificado circunstancias agravantes, corresponde concluir que la sanción de 22.78 UIT es adecuada y proporcional a la conducta infractora, y conforme a las exigencias de razonabilidad y proporcionalidad previstas en el inciso 3 del artículo 248 del TUO de la LPAG.

#### **IV. CONCLUSIONES**

57. El análisis efectuado por la primera instancia se ajusta al principio de causalidad, al haberse acreditado que la responsabilidad recae exclusivamente en quien incurrió en la conducta que originó el incumplimiento contractual. En efecto, la responsabilidad recae en el Concesionario, quien, conforme a lo establecido en el numeral 2.2.5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión, es responsable de elaborar el Programa de Conservación (PCON), respetando para ello las recomendaciones del fabricante. Por tanto, el principio de causalidad ha sido debidamente observado y la pretensión del Concesionario sobre la supuesta vulneración de dicho principio debe ser desestimada.
58. La primera instancia ha analizado la conducta del Concesionario y señalado 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 las obligaciones que le son exigibles como empresa concesionaria. En efecto, aunque Tren Urbano 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 conforme a lo exigido por el Contrato de Concesión. Por lo tanto, deben desestimarse los argumentos referidos a una supuesta vulneración al principio de culpabilidad.
59. La sanción finalmente determinada se encuentra alineada con los hechos verificados en el presente procedimiento administrativo sancionador, así como con la evaluación técnica de las circunstancias que rodearon el evento del 04 de diciembre de 2023. Al haberse acreditado que el Concesionario compensó el perjuicio económico ocasionado, y no habiéndose identificado circunstancias agravantes, corresponde concluir que la sanción de 22.78 UIT es adecuada y proporcional a la conducta infractora y resulta conforme a las exigencias de razonabilidad y proporcionalidad previstas en el inciso 3 del artículo 248 del TUO de la LPAG.

#### **V. RECOMENDACIÓN**

Se recomienda declarar FUNDADO EN PARTE el recurso de apelación interpuesto por Tren Urbano de Lima S.A. contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00089-2025-GSF-OSITRAN, de conformidad con los fundamentos antes expuestos; y, en consecuencia, reducir la multa impuesta al Concesionario de 24.33 UIT a 22.78 UIT.

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  
Guillermo Daivis 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 2025096682