



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

Firmado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/01/2026 15:46:26 -0500



RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL

Lima, 8 de enero de 2026

Nº 00002-2026-GG-OSITRAN

VISTOS:

El recurso de apelación presentado por la empresa concesionaria METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A. contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00176-2025-GSF-OSITRAN; el Informe N° 00004-2026-GAJ-OSITRAN, de fecha 07 de enero de 2026, emitido por la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00176-2025-GSF-OSITRAN, sustentada en los Informes N° 00163-2025-JFI-GSF-OSITRAN y N° 00214-2025-JFI-GSF-OSITRAN, de fechas 18 de agosto de 2025 y 29 de octubre de 2025, respectivamente, se impuso a título de sanción, a la empresa concesionaria METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A. (en adelante, el Concesionario) una multa ascendente a 34.21 UIT, por la comisión de la infracción prevista en el artículo 65 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS) del Ositrán, debido al incumplimiento de lo establecido en el numeral 15) del sub numeral 12.3 (Disposiciones de Carácter General) del numeral 12 (Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo - PSST- de la obra) del Anexo 6 (Especificaciones Técnicas Básicas) del Contrato de Concesión, al no informar antes de cumplidas las 24 horas de ocurrido el evento “caída de la carga izada”, producido durante el izaje de la armadura de acero del muro guía en la Estación Central E-13, ocurrido el 28 de agosto de 2024;

Que, a través del Escrito N° ML2-SPV-CARTA-2025-4305, el 21 de noviembre de 2025, el Concesionario interpuso recurso de apelación contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00176-2025-GSF-OSITRAN;

Que, por medio del Memorando N° 00471-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 26 de noviembre 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° 00413-2025-GG-OSITRAN, notificado el 01 de diciembre 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° 00496-2025-GAJ-OSITRAN;

Que, luego del análisis efectuado, la Gerencia de Asesoría Jurídica mediante el Informe N° 00004-2026-GAJ-OSITRAN, recomendó declarar infundado el recurso de apelación presentado por el Concesionario, concluyendo lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

75. *Del análisis realizado, se ha acreditado que el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024, durante las actividades de izaje de la armadura del muro pantalla en las inmediaciones de la Estación Central (E-13), no constituyó una maniobra ordinaria como parte del procedimiento de izaje, sino que implicó la caída brusca de uno de los extremos de la carga, con impacto contra el suelo y aplastamiento de los conos de seguridad que delimitaban la zona de trabajo, generando una condición de riesgo real para el personal involucrado en la operación.*

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/01/2026 15:00:47 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/01/2026 12:54:16 -0500



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

76. *Conforme a la evaluación técnica realizada por la JCFM, así como a lo dispuesto en el Decreto Supremo N.º 006-2022-TR, norma en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, la caída de la carga izada reúne las características propias de un incidente peligroso, toda vez que constituyó un suceso potencialmente riesgoso con capacidad de causar lesiones, independientemente de que estas no se hayan materializado. En ese sentido, el evento del 28 de agosto de 2024 debía ser clasificado como un incidente de relevancia y, por tanto, informado al Ositrán dentro del plazo de veinticuatro (24) horas, conforme a lo dispuesto en el numeral 15) del subnumeral 12.3, numeral 12 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.*
77. *En el presente caso sí concurren los elementos constitutivos del tipo infractor previsto en el artículo 65 del RIIS, toda vez que, conforme se detalla en el numeral 41 del Oficio de Imputación de Cargos, la imputación efectuada al Concesionario se sustenta en que la Entidad Prestadora no informó al Ositrán antes de cumplidas las 24 horas de ocurrido el evento denominado “caída de la carga durante el izaje de la armadura de acero del muro guía en la Estación Central E-13”, acaecido el 28 de agosto de 2024, incumpliendo lo dispuesto en el numeral 15) del subnumeral 12.3, numeral 12 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.*
78. *La conducta atribuida al Concesionario está prevista expresamente en la normativa vigente y ha sido subsumida en el tipo infractor 65 del RIIS, sin necesidad de interpretaciones extensivas o analógicas, garantizando así el respeto al Principio de Tipicidad. Asimismo, la sanción aplicada es razonable y proporcionada, consistente en una multa pre establecida calculada según los criterios objetivos previstos en los Anexos I y II del RIIS, cumpliéndose con el Principio de Razonabilidad. Finalmente, la vulneración de la presunción del principio de licitud queda desvirtuada en la medida que se ha determinado que el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 constituyó un incidente de relevancia y no fue informado al Ositrán dentro del plazo de veinticuatro (24) horas conforme lo establece el Contrato de Concesión, respetando así el Principio de Presunción de Licitud.”*

Que, tal como lo manifiesta la Gerencia de Asesoría Jurídica en el Informe N° 00004-2026-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 METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A. y, en consecuencia, confirmar en todos sus extremos la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00176-2025-GSF-OSITRAN, de conformidad con los fundamentos expuestos, dando por agotada la vía administrativa.

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 00004-2026-GAJ-OSITRAN, a METRO DE LIMA LÍNEA 2 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.

Artículo 3.- Disponer la publicación de la presente resolución en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al ciudadano (www.gob.pe/ositran).

Regístrate, comuníquese y publíquese

Firmado por

JUAN CARLOS MEJÍA 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 2026002502

Informe N° 00004-2026-GAJ-OSITRAN



A : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

Asunto: Evaluación del recurso de apelación presentado por la sociedad concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00176-2025-GSF-OSITRAN.

Referencias : a) Memorando N° 00471-2025-JFI-GSF-OSITRAN
b) Expediente 202500024-PAS-JFI-GSF-OSITRAN

Fecha : 07 de enero de 2026

I. OBJETIVO

1. El presente informe tiene por objeto emitir opinión sobre el recurso de apelación interpuesto por la sociedad concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. (en adelante, el Concesionario) contra la Resolución N° 00176-2025-GSF-OSITRAN, emitida por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (en adelante, GSF), mediante la cual se le impuso, a título de sanción, una multa ascendente a 34.21 UIT por haber incurrido en la infracción tipificada en el artículo 65° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN (en adelante, RIIS), en el marco del procedimiento administrativo sancionador tramitado en el expediente de la referencia b).

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 28 de abril de 2014, se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistema y provisión de material rodante, operación y mantenimiento del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”, celebrado entre el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o el Concedente), y la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A.
3. Mediante el Informe N° 00146-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, la Jefatura de Contratos Ferroviarios y Metro de Lima y Callao (en adelante, la JCFM), comunicó a la Jefatura de Fiscalización (en adelante, JFI) el presunto incumplimiento de la obligación establecida en el numeral 15), del sub numeral 12.3 Disposiciones de Carácter General, numeral 12. Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo (PSST) de la obra del Anexo 6 Especificaciones Técnicas Básicas del Contrato de Concesión, respecto a informar antes de cumplidas las 24 horas de ocurridos los accidentes e incidentes de relevancia, debido al evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 en la Estación Central (E-13).
4. Mediante el Oficio N° 00056-2025-JFI-GSF-OSITRAN, la JFI instauró el Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) contra el Concesionario, imputándole sobre la base de los hechos antes descritos, la presunta comisión tipificada en el artículo 65 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS) del Ositrán, razón por la cual se le solicitó que presente los descargos respectivos en el plazo de diez (10) días hábiles.
5. A través del Escrito N° ML2-SPV-CARTA-2025-1932, recibido el 03 de junio de 2025, el Concesionario presentó sus descargos contra la imputación antes precisada.
6. Mediante el Memorando N° 00252-2025-JFI-GSF-OSITRAN, de fecha 23 de junio de 2025, la JFI solicitó a la JCFM una evaluación técnica respecto de los argumentos formulados por el Concesionario en sus descargos al Oficio de Imputación de Cargos. En atención a dicha

Visado por: MUÑOZ RUIZ Gloria Viviana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 07/01/2026 13:11:24 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 07/01/2026 12:59:21 -0500

Visado por: NEVADO SEBASTIAN Guillermo Davis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 07/01/2026 12:36:10 -0500

solicitud, mediante el Informe N° 00220-2025-JCFM-GSF-OSITRAN de fecha 08 de julio de 2025, la JCFM remitió su pronunciamiento técnico correspondiente.

7. Mediante el Informe N° 00163-2025-JFI-GSF-OSITRAN se emitió el Informe Final de Instrucción (en adelante, IFI), el cual fue notificado al Concesionario a través del Oficio N° 10905-2025-GSF-OSITRAN el 19 de agosto de 2025.
8. Mediante el Escrito N° ML2-SPV-CARTA-2025-3074, recibido el 02 de septiembre del 2025, el Concesionario presentó sus descargos contra el Informe Final de Instrucción.
9. Por medio del Memorando N° 00376-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 23 de septiembre de 2025, la JFI solicitó a la JCFM una evaluación técnica respecto de los argumentos formulados por el Concesionario en sus descargos al IFI. En atención a dicha solicitud, mediante el Informe N° 00348-2025-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 13 de octubre de 2025, la JCFM remitió su pronunciamiento técnico correspondiente.
10. Mediante Informe N° 00214-2025-JFI-GSF-OSITRAN se emitió el Informe Final del Procedimiento (en adelante, IFP) de fecha 29 de octubre de 2025, a través del cual la JFI determinó que el Concesionario incurrió en la infracción prevista en el artículo 65° del RIIS del Ositrán, debido al incumplimiento de la obligación prevista en el numeral 15) del sub numeral 12.3 (Disposiciones de Carácter General) del numeral 12 (Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo -PSST- de la obra) del Anexo 6 (Especificaciones Técnicas Básicas) del Contrato de Concesión, por no informar antes de cumplidas las 24 horas de ocurridos los accidentes e incidentes de relevancia, en este caso, respecto al evento de fecha 28 de agosto de 2024, en la Estación Central (E-13).
11. A través de la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00176-2025-GSF-OSITRAN (en adelante, Resolución Impugnada), sustentada en los Informes N° 00163-2025-JFI-GSF-OSITRAN y N° 00214-2025-JFI-GSF-OSITRAN, de fechas 18 de agosto y 29 de octubre de 2025, respectivamente, y notificada mediante Oficio N° 14431-2025-GSF-OSITRAN el 31 de octubre de 2025, se resolvió lo siguiente:

“SE RESUELVE:

Artículo 1.- Declarar que la empresa concesionaria METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A incurrió en la infracción tipificada en el artículo 65 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN, debido al incumplimiento de lo establecido en el numeral 15) del sub numeral 12.3 (Disposiciones de Carácter General) del numeral 12 (Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo -PSST- de la obra) del Anexo 6 (Especificaciones Técnicas Básicas) del Contrato de Concesión, por no informar antes de cumplidas las 24 horas de ocurrido el evento “caída de la carga izada”, producido durante el izaje de la armadura de acero del muro guía en la Estación Central E-13, ocurrido el 28 de agosto de 2024.

Artículo 2.- Imponer a la empresa concesionaria METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A, a título de sanción por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 65 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN, una multa ascendente a 34.21 UIT.”

12. Con fecha 21 de noviembre de 2025, a través del Escrito N° ML2-SPV-CARTA-2025-4305, el Concesionario interpuso recurso de apelación contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00176-2025-GSF-OSITRAN.
13. Por medio del Memorando N° 00471-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 26 de noviembre de 2025, la JFI remite a la Gerencia General con copia a la Gerencia de Asesoría Jurídica el recurso de apelación mencionado en el párrafo anterior, según lo dispuesto en el numeral 96.2 del artículo 96 del RIIS.

14. Mediante el Memorando N° 00496-2025-GAJ-OSITRAN, de fecha 27 de noviembre de 2025, la Gerencia de Asesoría Jurídica comunicó a la Gerencia General que el recurso de apelación presentado por el Concesionario cumple con los requisitos para ser admitido a trámite, por lo que corresponde que la instancia competente para resolver emita y notifique al Concesionario el admisorio del recurso de apelación y el inicio del trámite de recurso de apelación.
15. A través del Oficio N° 00413-2025-GG-OSITRAN, notificado el 01 de diciembre de 2025, la Gerencia General pone en conocimiento del Concesionario el admisorio del recurso de apelación, así como el inicio del trámite del referido recurso, en aplicación del artículo 98.1 del RIIS.

III. ANÁLISIS

16. Según lo señalado en el objeto del presente informe, a fin de evaluar el recurso de apelación interpuesto por el Concesionario, se abordarán y evaluarán los siguientes puntos:
 - A. Cuestión Previa: Análisis de admisibilidad y competencia para resolver el recurso.
 - B. Argumentos del recurso de apelación
 - B.1. Sobre el Proceso de Izaje de la Armadura del Muro Pantalla.
 - B.2. Sobre la supuesta caída de la carga izada.
 - B.3. Sobre la clasificación como incidente peligroso.
 - B.4. Sobre la obligación de informar dentro de los plazos establecidos.
 - B.5. Sobre el supuesto tipo infractor supuestamente infringido.
 - B.6. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Tipicidad.
 - B.7. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Razonabilidad.
 - B.8. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Presunción de Licitud.

A. Cuestión Previa: Análisis de admisibilidad y competencia para resolver el recurso.

17. Al respecto, mediante el Oficio N° 00413-2025-GG-OSITRAN se notificó al Concesionario el inicio del trámite del recurso de apelación, habiéndose evaluado los requisitos de su admisibilidad, de conformidad con lo establecido en los artículos 124 y 221¹ del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG).
18. De otro lado, cabe señalar que, conforme a lo establecido en el numeral 98.2 del artículo 98 del RIIS, el Tribunal en Asuntos Administrativos resolverá el recurso de apelación en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la presentación de dicho recurso. Es importante mencionar que, de conformidad con lo

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

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

1. *Nombres y apellidos completos, domicilio y número de Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería del administrado, y en su caso, la calidad de representante y de la persona a quien represente.*
2. *La expresión concreta de lo pedido, los fundamentos de hecho que lo apoye y, cuando le sea posible, los de derecho.*
3. *Lugar, fecha, firma o huella digital, en caso de no saber firmar o estar impedido.*
4. *La indicación del órgano, la entidad o la autoridad a la cual es dirigida, entendiéndose por tal, en lo posible, a la autoridad de grado más cercano al usuario, según la jerarquía, con competencia para conocerlo y resolverlo.*
5. *La dirección del lugar donde se desea recibir las notificaciones del procedimiento, cuando sea diferente al domicilio real expuesto en virtud del numeral 1. Este señalamiento de domicilio surte sus efectos desde su indicación y es presumido subsistente, mientras no sea comunicado expresamente su cambio.*
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.”*

“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”

establecido en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del RIIS, en tanto no se constituya el Tribunal en Asuntos Administrativos, las funciones de este serán ejercidas por la Gerencia General.

19. En la medida que el recurso de apelación fue presentado ante el Ositrán el 21 de noviembre de 2025, el plazo para resolver el recurso de apelación presentado por el Concesionario vencerá el 12 de enero del 2026.

B. Argumentos del recurso de apelación

20. Antes de proceder con el análisis de los argumentos expuestos por el Concesionario en su escrito de apelación, resulta necesario efectuar una revisión del marco legal y contractual que es materia de análisis en el presente procedimiento sancionador.
21. El artículo 65 del RIIS, señala lo siguiente:

“Artículo 65.- No entregar información o documentación

La Entidad Prestadora que no entregue al OSITRAN, al Concedente o a terceros debidamente autorizados, información o documentación en el plazo o condiciones establecidos por el Contrato de Concesión, la Disposición o en la regulación del OSITRAN o en la Normativa Aplicable, incurrirá en infracción grave.”

22. Por su parte, el Contrato de Concesión, en su numeral 15), del sub numeral 12.3 (Disposiciones de Carácter General), numeral 12 (Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo de la obra), del Anexo 6 (Especificaciones Técnicas Básicas) del Contrato de Concesión, señala lo siguiente:

“ANEXO 6 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BÁSICAS

(...)

12. PLAN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (PSST) DE LA OBRA

(...)

12.3 DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

(...)

15) El CONCESIONARIO deberá informar al Regulador, antes de cumplidas las 24 horas de ocurridos, los accidentes o incidentes de relevancia en cuanto a su gravedad potencial (cuasi accidente) o real, indicando el momento de su ocurrencia”

B.1. Sobre el Proceso de Izaje de la Armadura del Muro Pantalla

Argumentos del Concesionario

23. El Concesionario señala que, el evento respecto del cual se pretende imputar la infracción tipificada en el artículo 65° del RIIS corresponde a una situación ocurrida durante las actividades de izaje de la armadura del muro pantalla, realizadas en las inmediaciones de la Estación E-13 “Estación Central”, el 28 de agosto de 2024, en la cual se produjo una ligera inclinación de la carga sobre uno de sus extremos, circunstancia que no puede, ni debe ser considerada como un accidente, ni como un incidente de relevancia, toda vez que la verticalización de la carga forma parte del proceso de izaje.
24. A fin de que se comprenda con mayor detalle que la inclinación de la carga forma parte del procedimiento de izaje de armaduras de muros pantalla, el Concesionario detalla el procedimiento de seguridad para el izaje, con el propósito de demostrar que, respecto de lo sucedido el pasado 28 de agosto de 2024, la verticalización de la armadura se ejecutó sin interrupciones, evidenciándose que la carga fue manejada de manera controlada durante toda la maniobra, de modo que no existió ninguna condición de riesgo en la operación que debiera haber sido advertida oportunamente. Asimismo, indica que ninguno de los elementos utilizados para el izaje se soltó de la carga o de la armadura, por lo que esta

- permaneció asegurada en todo momento, descartándose la existencia de condiciones de riesgo durante el proceso de verticalización. Además, destaca que, con posterioridad a la verticalización de la armadura, el procedimiento continuó de manera normal, toda vez que no se presentó ninguna condición de riesgo o peligro para las personas que intervieron en dicha maniobra, ni tampoco para la carga.
25. Pese a ello, el Concesionario sostiene que Ositrán, con el fin de acreditar un supuesto incumplimiento, refiere que la inclinación en el proceso de verticalización de la carga debería estar contemplada en el “Estándar para Izaje de cargas”. Al respecto, precisa que la única limitante que se puede inferir de dicho argumento es que la acción de inclinación no se encontraba expresamente registrada en el Estándar; de haberlo estado, la situación habría quedado plenamente superada. Asimismo, advierte el hecho de que el Regulador utilice como argumento que todos los posibles sucesos, eventos o escenarios que puedan producirse durante un izaje deben estar contemplados en un documento técnico, sin reconocer que los Protocolos, Estándares o Directrices tienen como finalidad establecer lineamientos y pautas generales, y no cubrir de manera exhaustiva todas las contingencias posibles.
- ### Fundamentos del Ositrán
26. En relación con lo señalado por el Concesionario respecto del proceso de izaje del muro pantalla, corresponde reiterar lo ya señalado en el IFI (numeral 21). Ello, conforme a lo expuesto en el Memorando N° 00220-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, el cual realiza una evaluación técnica de los argumentos vertidos por el Concesionario sobre el procedimiento de izaje y el incidente operacional ocurrido el 28 de agosto de 2024, al señalar lo siguiente:
21. (...)
- Descargo 1: Sobre el procedimiento de Izaje e Incidente Operacional ocurrido el 28 de agosto de 2024**
- (...)
- Evaluación del Descargo 1**
- (...)
- 21.3. Al respecto, de acuerdo a la evaluación que la Jefatura de Contratos realizó sobre dichos argumentos, emitida a través del Memorando N° 00220-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, de fecha 08 de julio de 2025, se desprende lo siguiente:
- *El documento “Procedimiento de Seguridad para el izaje de armaduras de muro pantalla” con código PETS-3202-22 del 1 de julio de 2024 remitido por el Concesionario en su descargo, corresponde a un documento interno de la subcontratista encargada de realizar la maniobra de izaje de armaduras de muro pantalla, y por lo mismo debe alinearse al Estándar de Izaje de Cargas del Concesionario con Código ML2-CJV-SST-ST-001, que fue aquel que se consideró y evaluó al emitirse el Informe de Hallazgo; en ese sentido, quien brinda los lineamientos frente al izaje de cargas es el Concesionario en el documento analizado por la JCFM.*
 - *Sin perjuicio de ello, al analizar el documento presentado en esta oportunidad por el Concesionario, donde se describe el proceso de izaje de armadura, se aprecia lo siguiente:*
- Izaje de la armadura**
- *El rigger, habiendo asegurado que tiene el área de trabajo libre y sin personas externas, le comunicará al operador que comience el izaje de la armadura, hasta que el elemento se encuentre suspendida horizontalmente a una altura aproximada de 1 mts.*
 - *Teniendo suspendida la armadura y evidenciando que no existe el pandeo, se procede a la verticalización. Para esta tarea el rigger le comunica al operador que eleve el gancho principal (el que dispone el balancín en la cabeza de*

armadura). Dicha tarea se realizará con prudencia y con cierta lentitud, para asegurar que en la maniobra no ocurra ninguna eventualidad.

- Durante la verticalización, todo el personal involucrado (rigger y vienteros) deberá retirarse fuera de la línea de fuego y la sombra de la carga, a fin de no exponerse a la caída de elementos sueltos que pudieran estar en la armadura.
- Teniendo la armadura verticalizada, se procede a desplazarla al batache, donde será introducida.

(subrayado y resaltado agregado)

Al respecto, se precisa que teniendo suspendida la armadura y evidenciando que no existe el pandeo, se procede a la verticalización; sin embargo, dentro de las definiciones del mismo procedimiento se describe al “pandeo” como “un fenómeno de inestabilidad elástica que puede producir una flexión en la armadura”.

Es decir, durante el inicio del izaje hasta que se encuentra suspendida la armadura a un metro de altura aproximadamente, se verifica que no exista inestabilidad elástica que pueda producir una flexión de la armadura; sin embargo, no se contempla que un extremo de dicha armadura golpee el piso de una manera brusca, incluso aplastando los conos de seguridad que se utilizan para delimitar la sombra de la maniobra, tal como fue detallado en la Tabla N° 1 del Informe N° 00146-2025-JCFM-GSF-OSITRAN.

- Por otro lado, si bien el Concesionario hace referencia a que ninguno de los elementos utilizados para el izaje se soltó de la carga y se continuó con el procedimiento de izaje de manera normal; sin embargo, ello no se condice con el video, donde se observa claramente que la carga golpea el suelo y el personal involucrado en la maniobra inclusive retrocede ya que la carga golpea los conos de seguridad que delimitan la maniobra.
- Con respecto a que el evento ocurrido el día 28 de agosto de 2024 se trató de una “ligera inclinación de la carga” y que por tanto no existió ningún riesgo para los trabajadores, la opinión técnica de la JCFM considera que dichos argumentos carecen de sustento, pues, teniendo en cuenta que lo observado en el video no se condice con lo previsto en el procedimiento aportado por el Concesionario, y por el contrario el video permite advertir una perdida momentánea del control -aun sin la rotura de elementos de izaje- lo cual representa una desviación del procedimiento y constituye una condición de riesgo real para el personal involucrado, contraviniendo los principios de seguridad definidos en el propio procedimiento de izaje.
- Finalmente, se precisa que, conforme al Principio de Jerarquía Normativa, el Decreto Supremo N° 006-2022-TR, norma en materia de seguridad y salud en el trabajo, prevalece sobre cualquier procedimiento interno que el Concesionario haya adoptado para la ejecución de sus actividades². Dicha norma establece que la caída de una carga izada debe ser considerada como un incidente peligroso³, independientemente de que se hayan producido o no lesiones. En ese sentido, el Concesionario se encuentra obligado a clasificar adecuadamente este tipo de eventos y a informarlos al Regulador dentro del plazo contractual de 24 horas, conforme a lo estipulado en el numeral 15) del sub numeral 12.3 (Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo) del Anexo 6 del Contrato de Concesión.

2 SECCION I: ANTECEDENTES Y DEFINICIONES

“Definiciones

*En este Contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican: **Leyes y Disposiciones Aplicables***

Es el conjunto de disposiciones legales que regulan y/o afectan directa o indirectamente el Contrato de Concesión. Incluyen la Constitución Política del Perú, las leyes, las normas con rango de ley, los decretos supremos, los reglamentos, directivas y resoluciones, así como cualquier otra que, conforme al ordenamiento jurídico de la República del Perú, resulte aplicable, las que serán de observancia obligatoria para el presente Contrato y que comprenden a las Normas Regulatorias.”

³ El Artículo 1 del Decreto Supremo N° 006-2022-TR, que modifica el artículo 1 del Decreto Supremo N° 012-2014-TR y el artículo 112 del Reglamento de la Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2012-TR, establece lo siguiente:

“Artículo 1.- Aprobación del Registro Único de Información sobre accidentes de trabajo, incidentes peligrosos y enfermedades ocupacionales”

Apruébese el Registro Único de Información sobre accidentes de trabajo, incidentes peligrosos y enfermedades ocupacionales, conformado por los Formularios “Notificación de Accidentes de Trabajo Mortales”, “Notificación de Accidentes de Trabajo no Mortales”, “Notificación de Incidentes Peligrosos”; y, “Notificación de Enfermedades Ocupacionales”, así como las respectivas tablas maestras, las que como Anexos forman parte integrante del presente Decreto Supremo.

TABLA N°20		INCIDENTE PELIGROSO
CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	
1	<u>ATRAPAMIENTO SIN DAÑO (DENTRO, FUERA, ENTRE, DEBAJO)</u>	
2	<u>CAÍDA DE UN ASCENSOR</u>	
3	<u>CAÍDAS DE CABLES DE ALTA TENSIÓN - CONTACTO DE MAQUINARIAS O PARTE DE ELLAS CON CABLES DE ALTA TENSIÓN</u>	
4	<u>CAÍDAS DE CARGAS IZADAS (CONTENEDORES, PAQUETES DESCARGAS, ETC)</u>	
(...)	(...)	
21	OTROS	

(El texto subrayado es nuestro)

(...)

[Subrayado agregado]

27. Conforme se advierte del análisis efectuado en el IFI, respecto del evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 durante las actividades de izaje de la armadura del muro pantalla en las inmediaciones de la Estación E-13 “Estación Central”, se debe precisar que dicho evento no puede ser calificado como parte del procedimiento de izaje, ni tampoco como una “ligera inclinación de la carga” como sostiene el Concesionario. En efecto, conforme a la evaluación técnica efectuada por la JCFM mediante Memorando N.º 00220-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, el procedimiento de izaje presentado por el propio Concesionario (“Procedimiento de Seguridad para el izaje de armaduras de muro pantalla”), en el que se describe el proceso de izaje de la armadura, establece que la verticalización debe realizarse con *prudencia y lentitud*, a fin de asegurar que en la maniobra no ocurra ninguna eventualidad. No obstante, dicho procedimiento no contempla ni establece que uno de los extremos de la armadura impacte el suelo de forma brusca durante la maniobra.
28. Cabe advertir que, de la revisión del video del evento se evidencia de manera objetiva que uno de los extremos de la carga cayó y golpeó el suelo, llegando incluso a aplastar los conos de seguridad dispuestos para delimitar la sombra de la maniobra, situación que no guarda coherencia con la afirmación del Concesionario respecto de que ninguno de los elementos utilizados para el izaje se soltó de la carga y que el procedimiento continuó de manera normal, pues una situación de esta naturaleza no puede considerarse parte de una maniobra prevista ni controlada, como pretende sostener el Concesionario.
29. Bajo tales circunstancias, y conforme lo evaluado por la JCFM, dicha caída de la carga generó una situación de riesgo real para el personal involucrado en la maniobra. Tal como se aprecia en el video, los trabajadores retroceden de manera inmediata ante el golpe de la armadura contra el suelo y los conos de seguridad, lo que confirma la existencia de una condición peligrosa no prevista ni controlada. En ese sentido, la JCFM sostiene que, aun cuando no se haya producido la rotura de los elementos de izaje, el evento constituye una desviación del procedimiento de seguridad.
30. Adicionalmente, la JCFM señala en su análisis que, conforme a lo establecido en el Decreto Supremo N.º 006-2022-TR, norma en materia de seguridad y salud en el trabajo, la caída de una carga izada debe ser considerada un incidente peligroso, independientemente de

que se hayan producido o no lesiones, por lo que el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 debía ser calificado como tal e informado oportunamente al Regulador dentro del plazo contractual de 24 horas, conforme a lo dispuesto en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.

31. Por lo expuesto, de la revisión de los actuados esta gerencia determina que, en línea con la posición de la JCFM, no resulta atendible sostener que el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 haya constituido una maniobra normal o exenta de riesgo, quedando acreditado que se trató de un evento no previsto en el procedimiento, con pérdida de control de la carga y la consecuente generación de una condición de riesgo para el personal y la operación.

B.2. Sobre la supuesta caída de la carga izada

Argumentos del Concesionario

32. En este punto el Concesionario cuestiona la postura de Ositrán, que interpreta el proceso de verticalización e inclinación de la carga como una “caída” y, por tanto, como un “incidente peligroso”. Señala que esta conclusión es errónea, pues técnicamente la caída de cualquier carga implica el desprendimiento de un objeto de sus aparejos de izaje o de su lugar original, lo cual en el presente caso nunca ocurrió; por el contrario, sostiene que la maniobra pudo continuar de forma segura y controlada, sin ser necesario realizar ningún tipo de parada. Además, considera desproporcional la actuación de Ositrán, ya que conforme lo expuesto por el propio regulador el personal de la supervisión de la obra (CSIL2), que evidenció en campo el incidente, permitió la continuidad del izaje de la carga, demostrando que el evento fue evaluado como una situación controlada sin riesgo inminente.
33. Asimismo, sobre “el retroceso de los trabajadores ante la percepción de una posible situación de riesgo” alegado por Ositrán, indica que nadie estuvo dentro del radio de maniobra, ni de la línea de fuego, ni la sombra de carga, donde se venía realizando el proceso de verticalización de la carga, dándose en todo momento las condiciones de seguridad para el izaje de la armadura, por lo que la maniobra no representaba ningún riesgo; además, al realizarse siempre dentro de su radio de maniobra, no existía posibilidad alguna de generar lesiones o afectaciones a las personas.

Fundamentos del Ositrán

34. En relación con los argumentos del Concesionario sobre la supuesta caída de la carga izada, el IFP (numeral 12), sustentado en el Memorando N.º 00348-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, realiza un análisis técnico específico de dichas alegaciones, señalando lo siguiente:

12. (...)
DESCARGO 1

Sobre la evaluación del Descargo 1 - Procedimiento de Izaje e Incidente Operacional ocurrido el 28 de agosto de 2024
(...)
EVALUACIÓN DEL DESCARGO 1
(...)

SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE IZAJE E INCIDENTE OPERACIONAL OCURRIDO EL 28/08/2024

2. *El Concesionario indica que el procedimiento de izaje prevé que dentro del proceso de verticalización de la carga se requiere necesariamente que uno de los extremos se encuentre perpendicular al suelo; sin embargo, precisa que el aplastamiento de conos de seguridad que delimitan la sombra de la maniobra solo demuestra que el proceso de izaje se produjo dentro de los espacios de maniobra controlados. Al respecto, es importante destacar que esta Jefatura no comparte la afirmación del Concesionario, considerando que no puede normalizarse que los conos de seguridad, -que son elementos que sirven para delimitar las zonas de trabajo y/o de peligro para evitar que peatones y/o vehículos ingresen*

a la zona y se expongan a áreas de trabajo potencialmente inseguras- sean aplastados y formen parte de un “proceso esperado”; Toda vez que el movimiento brusco que realiza la carga hace justamente que un extremo de la armadura caiga al suelo. Cabe resaltar también que -en caso sea un proceso esperado, este debería estar debidamente descrito en su “Estándar para izaje de Cargas” con código ML2-CJV-SST-ST-011, situación que no se aprecia en los documentos presentados por el Concesionario.

3. *Por otro lado, el Concesionario manifiesta que en el segundo 35' del video en mención se aprecia que la carga se maneja de manera “lenta y controlada”; sin embargo, de la visualización de dicho video, se aprecia con claridad que la carga izada cae de un extremo de manera brusca y no controlada, lo que hace que incluso dos de los trabajadores con traje tyvek retrocedan, además de causar el aplastamiento de los conos de seguridad.*
4. *Además, es preciso indicar que esta Jefatura no desconoce que durante el proceso se tenga que apoyar uno de los extremos de la armadura para lograr la verticalización de la misma, sin embargo, la caída que se visualiza en el video no corresponde a dicha acción, sino que se trató de una maniobra indebida durante el proceso de izaje ocurrido el 28 de agosto de 2024, debido a que no se realizó de manera controlada y sobre vino en la caída de la carga en uno de los extremos de manera brusca y no de un riego controlado como pretende concluir el Concesionario.*
5. *Respecto a las condiciones de seguridad implementadas por el Concesionario, se debe reiterar que la caída de la carga en uno de sus extremos no necesariamente corresponde a una falla en los elementos utilizados, hecho que debió ser analizado por el Concesionario en la investigación del presente evento; toda vez que un incidente peligroso puede sobrevenir de otros factores como una falla del equipo, falla del operador, etc.*
6. *Adicionalmente a lo descrito anteriormente, el Concesionario indica que en campo los supervisores de obra de CSIL2 no advirtieron una condición de riesgo; sin embargo, como se sabe dicho video fue grabado por personal del CSIL2 y compartido en una reunión periódica de SST llevada a cabo entre el CSIL2, Ositrán y el Concesionario; lo que demuestra que incidente advertido generó gran preocupación respecto a la falta de información por parte del Concesionario que se encuentra íntimamente relacionada a la clasificación del incidente peligroso, denominado “falla operacional” por el Concesionario.*
7. *Por otro lado, es preciso indicar que esta Jefatura utiliza como referencia el Decreto Supremo N°005-2012-TR (Reglamento de la Ley N° 29783); toda vez que la caída de carga suspendida se encuentra clasificada como un incidente peligroso y no puede compararse con una inclinación de la carga como parte de un proceso habitual de izaje. Asimismo, se debe ponderar el concepto de incidente peligroso:*

“GLOSARIO DE TÉRMINOS

(...)

*Incidente Peligroso: Todo suceso potencialmente riesgoso que **pudiera causar lesiones** o enfermedades a las personas en su trabajo o a la población”*

(negrita y subrayado agregados)

8. *Al respecto, como es claro en el concepto establecido por la propia normativa nacional vigente, el incidente peligroso puede causar lesiones, mas no hace referencia a que se materialice la lesión; toda vez que en ese caso se trataría de un accidente de trabajo como tal.*
9. *Respecto al análisis de la información del ítem 1.1 al 1.24 presentada por el Concesionario, se debe precisar que no se ha remitido información nueva a la antes analizada; y, por lo tanto, este Regulador reitera que se debió utilizar la clasificación de incidente peligroso para el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 y por tanto el Concesionario se encontraba en la obligación de informar lo ocurrido dentro de las 24 horas establecidas en el Contrato de Concesión, numeral 15) del sub numeral 12.3 (Disposiciones de Carácter General) del numeral 12 (Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo -PSST- de la obra) del Anexo 6 (Especificaciones Técnicas Básicas) del Contrato de Concesión.*

Conforme se advierte de lo expresado por el área técnica, no resulta admisible para este Organismo Regulador considerar que la caída de la carga izada y su impacto brusco contra el

suelo, que además generó el aplastamiento de los conos de seguridad que delimitan la zona de trabajo (como lo ocurrido en el presente caso), sea considerado un suceso intrínseco y esperado en el procedimiento de izaje, máxime si tal eventualidad no se encuentra taxativamente prevista en dicho procedimiento; en tal sentido, considerando además lo establecido en la normatividad de la materia (Decreto Supremo N°005-2012-TR que aprueba el Reglamento de la Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo) con relación a qué se debe entender como “Incidente peligroso” el evento evaluado si constituyó un incidente peligroso que pudo causar lesiones.

(...)

[Subrayado agregado]

35. En base a lo expuesto por la JCFM, corresponde reiterar que no resulta atendible sostener que la caída de uno de los extremos de la armadura haya sido producto de una situación normal del proceso de izaje, más aún cuando dicha eventualidad no se encuentra prevista ni establecida en el procedimiento de izaje presentado por el propio Concesionario. En efecto, tal como se ha señalado previamente, no puede normalizarse que, durante una maniobra supuestamente controlada, los conos de seguridad, elementos destinados a delimitar zonas de trabajo y/o peligro para evitar la exposición de personas a áreas potencialmente inseguras, sean aplastados y formen parte de un “proceso esperado”.
36. En ese sentido, conforme al análisis desarrollado, si bien el Concesionario sostiene que técnicamente la caída de una carga implica el desprendimiento del objeto de sus aparejos de izaje o de su lugar original, y que ello no ocurrió en el presente caso, dicha interpretación no desvirtúa la calificación del evento como una caída, ya que de la visualización del video se aprecia que la carga cae por uno de sus extremos de forma brusca y no controlada, aun cuando los elementos de izaje no se hayan soltado.
37. Respecto a lo señalado por el Concesionario en cuanto a que los supervisores de obra del CSIL2 no habrían advertido una condición de riesgo en campo, de acuerdo con el análisis realizado por la JCFM, el video del evento fue grabado por personal del CSIL2 y posteriormente compartido en una reunión periódica de Seguridad y Salud en el Trabajo llevada a cabo entre el CSIL2, Ositrán y el Concesionario. Ello demuestra que el incidente advertido generó preocupación, particularmente en relación con la falta de información oportuna por parte del Concesionario y con la incorrecta clasificación del evento, el cual fue denominado como “falla operacional”, cuando, correspondía ser considerado como un incidente peligroso.
38. En cuanto al argumento del Concesionario referido al “retroceso de los trabajadores ante la supuesta inexistencia de riesgo”, alegado por Ositrán, se aprecia en el video que al menos dos trabajadores con traje tyvek retroceden de manera inmediata como reacción al golpe brusco de la armadura contra el suelo y al aplastamiento de los conos de seguridad, lo cual, evidencia la percepción de una posible situación de peligro.
39. En tal sentido, el hecho de que los trabajadores no se encontraran dentro del radio de maniobra donde se venía realizando la verticalización de la carga no elimina la condición peligrosa generada por una maniobra en la que la carga cae por uno de sus extremos de forma brusca y no controlada, más aún si se toma como referencia lo dispuesto en el Decreto Supremo N.º 005-2012-TR, Reglamento de la Ley N.º 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, el cual clasifica la caída de una carga suspendida como un incidente peligroso, por lo que dicho evento no puede equipararse a una inclinación de la carga como parte de un proceso habitual de izaje, como pretende sostener el Concesionario; motivo por el cual, carecen de sustento los argumentos planteados por el Concesionario.

B.3. Sobre la clasificación como incidente peligroso.

Argumentos del Concesionario

40. El Concesionario sostiene que Ostrán pretende imputarle erróneamente el incumplimiento de la obligación establecida en el Anexo 6, Especificaciones Técnicas Básicas del Contrato de Concesión, específicamente de la disposición 15) del numeral "12.3 Disposiciones de Carácter General" que señala: "15) *EL CONCESIONARIO deberá informar al Regulador, antes de cumplidas las 24 horas de ocurridos, los accidentes o incidentes de relevancia en cuanto a su gravedad potencial (cuasi accidente) o real, indicando el momento de su ocurrencia, las causas, esquemas y las medidas a tomar para mitigar su repetición. (...)*".
41. En ese sentido, afirma que conforme lo dispuesto en dicha disposición, la obligación del Concesionario de informar "accidentes o incidentes de relevancia", donde la determinación de la "relevancia" ya se encuentra definida desde el año 2018, y que siempre ha cumplido con informar los accidentes o incidentes de relevancia. Considerando lo anterior, sostiene que lo ocurrido corresponde a una maniobra ordinaria del proceso de izaje de armadura, que exige la verticalización de la carga y su apoyo en unos de sus extremos en el suelo, por lo que no puede considerarse un "incidente con consecuencia probable mayor", dado que lo ocurrido es parte del proceso de izaje.
42. Del mismo modo, el Concesionario sostiene que los hechos ocurridos el 28 de agosto de 2024, no implicaron riesgo alguno, pues la maniobra se ejecutó conforme a los protocolos y estándares de seguridad establecidos. El video muestra que la carga no cae, ni pierde control, sino que en el desplazamiento de la carga se aprecia la verticalización de esta y su apoyo sobre uno de los extremos sobre el suelo. Indica que en ningún momento hubo una caída descontrolada ni pérdida de control de la carga; por el contrario, al tratarse de una maniobra propia del procedimiento de izaje, la operación estuvo bajo control en todo momento y se ejecutó de manera ininterrumpida.

Fundamentos del Ostrán

43. En relación con la clasificación del evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 como un incidente peligroso, consideramos pertinente citar lo señalado en el IFI en el numeral 21.7, a partir del análisis técnico efectuado por la JCFM mediante el Memorando N.º 00220-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, en el cual se indicó lo siguiente:

Descargo 2: Sobre la naturaleza de la información a ser comunicada: accidente o incidente de relevancia

(...)

Evaluación del Descargo 2

(...)

21.7. Al respecto, de acuerdo a la evaluación técnica de la Jefatura de Contratos, emitida a través del Memorando N° 00220-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, se desprende lo siguiente:

- ***De acuerdo a la Minuta de Reunión N° 022-18-CSIL2-SST-0, desde octubre de 2018 existe un consenso de lo que debe ser clasificado como un accidente o incidente de relevancia; en ese sentido, es claro que los incidentes peligrosos deben ser catalogados como tal y por tanto ser reportados dentro de las 24 horas de ocurridos a este Regulador; sin embargo, en el presente caso el Concesionario pretende desvirtuar que el evento ocurrido el día 28 de agosto en la estación E-13 corresponda a un incidente peligroso y clasifica la caída de la carga izada como un "evento" ocurrido de manera ordinaria en el proceso de izaje; además, adiciona que para la verticalización de la armadura de acero, esta debe apoyarse en uno de sus extremos en el suelo; sin embargo, conforme se ha detallado precedentemente, en el procedimiento interno del contratista que ha referido en su descargo, en ningún momento se hace referencia a que la carga una vez izada vuelva a tocar el suelo como pretende justificar el Concesionario en sus argumentos.***
- ***Por otro lado, en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR - Reglamento de la Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, dentro del Glosario de Términos se establece el que un Incidente Peligroso es: "Todo suceso potencialmente riesgoso que pudiera causar lesiones o enfermedades a las personas en su trabajo o a la población". En ese***

sentido, se destaca que el incidente peligroso no necesariamente debe causar una lesión en el trabajador sino por el contrario se debe enmarcar en una situación con el potencial de causar lesión.

[Subrayado agregado]

44. Asimismo, se debe tener en cuenta el análisis de la JCFM sobre la Minuta de Reunión N.º 022-18-CSIL2-SST-0, vigente desde octubre de 2018, respecto de la cual indicó que existe un consenso institucional respecto de los criterios para clasificar los accidentes e incidentes de relevancia, siendo claro que los incidentes peligrosos deben ser catalogados como tales y reportados al Regulador dentro del plazo de 24 horas. No obstante, en el presente caso, el Concesionario sostiene que la caída de la carga izada constituye un evento ordinario del proceso de izaje, a pesar de que tal afirmación no se encuentra respaldada por el propio procedimiento interno del contratista invocado en su descargo, en el cual no se establece en ningún momento que la carga izada deba volver a tomar contacto con el suelo durante la maniobra de verticalización.
45. Además, como ya ha sido señalado, conforme a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR, Reglamento de la Ley N.º 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, se define al incidente peligroso como “todo suceso potencialmente riesgoso que pudiera causar lesiones o enfermedades a las personas en su trabajo o a la población”. En ese sentido, resulta pertinente enfatizar que la configuración de un incidente peligroso no está condicionada a la ocurrencia de una lesión al trabajador, sino a la existencia de una situación con potencial de causar lesión, condición que se verifica en el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024.
46. En consecuencia, no resulta atendible sostener que el evento materia de análisis corresponda a una maniobra ordinaria o exenta de riesgo propia del proceso de izaje, debido a que ha quedado acreditado que se trató de un incidente peligroso que debió ser clasificado e informado oportunamente al Regulador, conforme a las obligaciones establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.

B.4. Sobre la obligación de informar dentro de los plazos establecidos

Argumentos del Concesionario

47. El Concesionario señala que, aun cuando el denominado “incidente operacional” no califique como accidente o incidente de relevancia conforme al Contrato de Concesión, igualmente informó lo ocurrido al Regulador dentro del plazo de 24 horas, tal como exigen las Especificaciones Técnicas previstas en el Contrato de Concesión. Precisa, además, que dicha obligación no establece ninguna formalidad específica para el reporte, sino únicamente el cumplimiento del plazo.
48. En ese sentido, sostiene que conforme consta en la Minuta de Reunión Quincenal N° 0182-CSIL2-SST-O de fecha 29 de agosto de 2024, la Supervisión de Obra (CSIL2) tomó conocimiento del hecho, lo que demuestra que el Concesionario cumplió con comunicar el incidente oportunamente, por lo que se acredita que el Concesionario ha cumplido con su obligación de informar dentro del plazo de 24 horas de ocurrido el hecho. Añade que el propio Ositrán a través del oficio de imputación N°0056-2025-JFI-OSITRAN reconoció expresamente la visualización del video, lo que confirma que CSIL2 tenía conocimiento del incidente dentro del plazo establecido.
49. Aunado a ello, el Concesionario sostiene que Ositrán intenta fundamentar la supuesta infracción únicamente en que la clasificación del evento habría sido incorrecta y que debió catalogarse como “incidente peligroso”. No obstante, aclara que el objeto del procedimiento no es discutir dicha clasificación, sino la acreditación de la información hacia el Ositrán-CSIL2. En ese sentido, afirma que, tal como el propio Ositrán ha reconocido, la comunicación sí se realizó, por lo que la obligación fue cumplida.

50. Por otro lado, el Concesionario cuestiona que Ositrán pretenda acreditar un incumplimiento basándose únicamente en que la información sobre el suceso del 28 de agosto de 2024 no quedó registrada en la Minuta de la Reunión Quincenal del 29 de agosto. Señala que esto solo demuestra una omisión en el registro, mas no la inexistencia de la comunicación, pues la propia minuta contiene referencias al evento. Por ello, sostiene que una falta de anotación por parte del redactor no puede usarse como argumento para desconocer que el Concesionario sí informó lo ocurrido y explicó la dinámica del procedimiento de izaje.

Fundamentos del Ositrán

51. Respecto de los argumentos expuestos por el Concesionario en relación con el supuesto cumplimiento de su obligación de informar dentro del plazo de 24 horas, corresponde tomar en consideración lo desarrollado en la evaluación del Descargo 3 contenida en el IFP, a partir del análisis efectuado por la JCFM mediante el Informe N.º 00348-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, cuyos principales fundamentos se exponen a continuación.

“DESCARGO 3

Sobre la evaluación del descargo 3 – la obligación de informar según el Contrato de Concesión

(...)

EVALUACION DEL DESCARGO 3

Al respecto, de acuerdo al análisis técnico remitido a través del Memorando N° 00348-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, se aprecia lo siguiente:

14. *Respecto a la información presentada en los numerales 1.33 al 1.43 de los descargos del Concesionario, se debe precisar que El Concesionario indica que en el desarrollo de la reunión quincenal de seguridad llevada a cabo el 29 de agosto de 2024, registrada en la Minuta de Reunión N° 0182-CSIL2-SST-0, el Supervisor tenía pleno conocimiento de lo sucedido y en referida reunión se habría dado a conocer los alcances de lo sucedió(sic), la dinámica del procedimiento de izaje e información sobre el evento ocurrido; sin embargo, no habría sido registrado en la Minuta de Reunión en mención.*
15. *Al respecto, se debe precisar que, en dicha reunión el Concesionario indicó que el evento era clasificado como una falla operacional y por lo tanto el Supervisor, requirió la definición de dicho término según se muestra a continuación:*

Imagen N°01: Extracto de Minuta de Reunión N° 182 del 29.08.24

Resumen de la reunión	5. Otros.	Próxima reunión	OSITRAN / EPC / CJV / HRSTS
	5.1. CSIL2: Se solicita se defina el termino falla operacional.		
	5.2. CSIL2: Solicita tomar acciones por los recurrentes eventos sobre equipos pesados durante el mes de agosto. <ul style="list-style-type: none">Incidente con daño material Línea 4 (choque a mixer).Falla operacional estación 13 (Rotura de cable de acero de bivalva)Incidente con daño material PV01BIS (Izaje de excavadora)Por definir Estación 13 (caída de carga)	Informativo	OSITRAN / EPC / CJV / HRSTS

16. *La* ^a *instancia califica el mismo como una “falla operacional”. En ese sentido, resulta incoherente que se manifieste que en dicha reunión se habría explicado a detalle la dinámica del procedimiento de izaje e información sobre el evento, cuando para El Concesionario no se trató de un incidente.*

17. *Además, el día 12 de setiembre de 2024, se llevó a cabo la siguiente reunión de seguridad, es decir, quince días después de la primera alerta por parte del Supervisor respecto a la identificación de la caída de carga. En dicha reunión el Concesionario, continúa sin clasificar el evento según la normativa nacional; sino introduce el concepto*

de "incidente operacional" para hacer referencia al evento del día 28 de agosto de 2024, como se puede visualizar a continuación:

Imagen N°02: Extracto de Minuta de Reunión N° 183 del 12.09.24

	DESCRIPCIÓN	ACCIÓN	RESPONSABLE Y FECHA DE ATENCIÓN
Resumen de la reunión	<p>Siendo las 09:00 horas, se inicia la reunión de SST.</p> <p>1. Pendientes Minuta Reunión 182 CSIL2 - CCM2L (28.08.2024). CSIL2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se solicita se defina el término Incidente Operacional. <p>CJV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incidente Operacional. Evento esperado o inesperado que interrumpe o afecta el funcionamiento normal de las operaciones de la organización debidos a fallos en el control interno. Errores de procesos, errores humanos, fallos del sistema o bien a causa de factores externos que no involucre la seguridad y salud de los trabajadores. <p>OSITRAN / CSIL2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se revisará y analizará el concepto presentado según la normativa legal vigente. 	Informativo	
		Levantado	SPV/EPC/ CJV/ HSTS

18. Ante lo mostrado en el numeral anterior, es claro que el Concesionario luego de más de quince (15) días transcurridos posteriores al evento insiste en negarse a clasificarlo como incidente peligroso y le asigna el término: "incidente operacional", definición que claramente no califica como "evento de relevancia" y por el cual sostiene su posición de no tener obligación contractual de informar a este Regulador.
19. Ahora bien, el Concesionario indica que el cumplimiento contractual de informar los eventos de relevancia dentro de las 24 horas de ocurridos fue cumplido en la Minuta de Reunión N°182; sin embargo, como se ha expuesto, esto no se condice con lo registrado en la misma y mucho menos con lo registrado en la Minuta de Reunión N° 183 (quince días después).
20. Asimismo, el Concesionario insiste en indicar que este Regulador requiere que la obligación contractual se realice por escrito; sin embargo, lo que se ha solicitado al Concesionario es informar del evento de relevancia con la clasificación y detalle correspondiente dentro del plazo de 24 horas estipulado en el contrato de concesión.
21. Es importante destacar que, a lo largo de los descargos presentados, el Concesionario ha sostenido consistentemente la posición de no clasificar el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 en la Estación Central (E-13) como un incidente peligroso. En ese contexto, resulta poco verosímil que su argumento final sea que dicho evento fue comunicado de manera oral el día 29, en una reunión en la que fue el Supervisor quien exhibió el video y solicitó explicaciones al respecto.

De acuerdo a lo expuesto y sustentado, se desprende que no resulta cierto lo señalado por el Concesionario en el sentido que, en la Minuta de fecha 29 de agosto de 2024 habría cumplido con informar al Regulador sobre el evento (cumpliendo con su obligación contractual); por el contrario, de los documentos mostrados resulta evidente que su postura inicial fue de no considerar dicho evento como uno posible de ser informado en el marco del Contrato, lo cual no guarda relación con lo señalado en esta oportunidad al indicar que sí habría informado, argumentos contradictorios que evidenciarían la pretensión de evadir su responsabilidad por el incumplimiento atribuido.

De otro lado, cabe aclarar que durante la presente instrucción no se ha precisado que la información sobre el evento en cuestión deba haberse efectuado por escrito (conforme lo deja entrever el Concesionario al indicar que se pretende interpretar el Contrato de Concesión); pues la identificación del incumplimiento atribuido se sustenta en el incumplimiento de lo establecido en numeral 15), del sub numeral 12.3 (Disposiciones de Carácter General), numeral 12 (Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo de la obra), del Anexo 6 (Especificaciones Técnicas Básicas) del Contrato de Concesión, según el cual, al ocurrir un accidente o incidente de relevancia, el Concesionario debe informar al Regulador antes de cumplidas las 24 horas de ocurrido el evento, dando cuenta de la fecha, las causas, los esquemas y medidas a tomar para mitigar su repetición (aspectos que no han sido acreditados por el Concesionario), no habiéndose exigido para ello un medio de información en específico; por tanto, debe desvirtuarse lo señalado en el descargo en dicho aspecto."

[Subrayado agregado]

52. Tomando como referencia el análisis efectuado por la JCFM, es importante precisar que, si bien el Concesionario sostiene que durante la reunión quincenal de seguridad llevada a cabo el 29 de agosto de 2024, registrada en la Minuta de Reunión N.º 0182-CSIL2-SST-0, la Supervisión de Obra (CSIL2) tenía conocimiento del evento ocurrido el 28 de agosto de 2024, del análisis de dicha minuta, realizado por la JCFM, se advierte que el propio Concesionario calificó inicialmente el evento como una “falla operacional”, razón por la cual el Supervisor solicitó la definición de dicho término, quedando el evento “por definir”. Por tal motivo, resulta inconsistente que el Concesionario afirme que en la referida reunión se habría explicado de manera detallada la dinámica del procedimiento de izaje y los alcances del evento, cuando de la propia minuta se desprende que no existía claridad sobre la clasificación del evento del 28 de agosto de 2024.
53. Además, advierte que en la reunión de seguridad realizada el 12 de setiembre de 2024, es decir, más de quince (15) días después de ocurrido el evento, el Concesionario persistió en no clasificarlo conforme a la normativa nacional aplicable, introduciendo nuevamente el término “incidente operacional” para referirse a lo sucedido el 28 de agosto de 2024. Dicha denominación no califica como “evento de relevancia”, lo que refuerza la posición del Concesionario de negar su obligación contractual de informar al Regulador.
54. Lo anteriormente señalado demuestra que el Concesionario ha mantenido de manera consistente la postura de no considerar el evento del 28 de agosto de 2024 como un incidente peligroso; por lo que, carece de sustento afirmar que dicho evento habría sido comunicado de manera oral el 29 de agosto de 2024, cuando fue el propio Supervisor quien exhibió el video del suceso y solicitó explicaciones al respecto, evidenciando que la información no fue proporcionada bajo los términos exigidos por el Contrato, por lo que, no resulta atendible la posición del Concesionario.

B.5. Sobre la supuesta vulneración al principio de tipicidad

Argumentos del Concesionario

55. El Concesionario invoca el principio de tipicidad, regulado en el artículo 248 del TUO de la LPG, el cual establece que solo pueden sancionarse administrativamente aquellas conductas que hayan sido tipificadas de manera expresa en una norma con rango de ley. Este principio prohíbe cualquier interpretación extensiva o analógica que pretenda crear nuevas infracciones u obligaciones no previstas legal o reglamentariamente. Asimismo, garantiza que las disposiciones reglamentarias únicamente puedan precisar o graduar conductas previamente definidas, sin generar nuevas conductas sancionables, salvo habilitación legal expresa.
56. En ese sentido, el Concesionario sostiene que no se configura la infracción del artículo 65 del RIIS porque se requiere la comisión conjuntiva de tres hechos generados: (i) obligación de entregar información al Ositrán; (ii) que la información no se entregue en el plazo; y (iii) que la información tenga las condiciones establecidas por el Contrato de Concesión, la Disposición o en la regulación del Ositrán o en la Normativa Aplicable.
57. En esa línea, el Concesionario afirma que el reporte del incidente operacional del 28 de agosto de 2024 fue realizado dentro de las 24 horas, lo cual, según indica, se encuentra en la Minuta de Reunión Quincenal del 29 de agosto, documento en el que la Supervisión de la Obra CSIL2 tomó conocimiento del evento y las acciones adoptadas durante su ejecución. Añade que la falta de registro escrito por parte de la Supervisión de Obra no puede imputarse al Concesionario ni considerarse incumplimiento, pues la normativa no exige una forma específica para realizar la entrega de la información, por lo que la comunicación verbal resulta válida para acreditar el cumplimiento. En ese sentido, sostiene que el primer hecho generador de la presunta infracción no se ha producido.

58. En cuanto al segundo hecho generador, el Concesionario señala que, conforme consta en la Minuta de Reunión Quincenal N° 0182-CSIL2-SST-O de fecha 29 de agosto de 2024, el "incidente operacional" fue puesto en conocimiento dentro de las 24 horas de ocurrido el mismo, por lo que tampoco se ha configurado el incumplimiento del plazo, dispuesto en las Especificaciones Técnicas Básicas del Contrato de Concesión.
59. En relación con el tercer supuesto generador, el Concesionario indica que la información proporcionada cumplió con las condiciones previstas en el Contrato de Concesión, específicamente aquellas contenidas en las Especificaciones Técnicas Básicas (E.T). Asimismo, indica que, aun cuando el incidente operacional no califica como incidente peligroso o de relevancia, en la Reunión Quincenal del 29 de agosto de 2024, según consta en la Minuta N° 0182-CSIL2-SST-O, se dejó constancia de la ocurrencia, el esquema y de las acciones adoptadas durante la ejecución del incidente operacional, lo cual ha sido advertido por el Ositrán en el detalle de las Minutas de Reunión posteriores llevadas a cabo. Por ello, considera que no se configura el tercer hecho generador de la infracción, toda vez que el incidente fue explicado y puesto en conocimiento de la supervisión de la Obra (CSIL2) el incidente operacional dentro del plazo establecido.
60. En consecuencia, el Concesionario sostiene que no se ha materializado el tipo infractor previsto en el artículo 65 del RIIS, conforme al principio de tipicidad, y que la información remitida por el propio Regulador demuestra que la autoridad conocía sobre la ocurrencia del evento, de su esquema de desarrollo y de las de las acciones adoptadas, información que, según afirma, fue puesta en conocimiento el 29 de agosto de 2024.

Fundamentos del Ositrán

61. Respecto de los argumentos expuestos por el Concesionario en relación con el supuesto tipo infractor presuntamente infringido, corresponde remitirse a lo desarrollado en la evaluación del Descargo 4 contenida en el IFP, elaborada a partir del análisis efectuado por la Jefatura de Contratos mediante el Informe N° 00348-2025-JCFM-GSF-OSITRAN, cuyos principales fundamentos se exponen a continuación.

DESCARGO 4

Sobre la evaluación del descargo 4 –el tipo infractor supuestamente infringido
(...)

EVALUACIÓN DEL DESCARGO 4

*Al respecto, corresponde rechazar los argumentos del Concesionario sobre la falta de configuración del supuesto de hecho del tipo infractor imputado, pues conforme se aprecia del numeral 21.16 del IFI, al cual nos remitimos en el presente informe, se encuentra ampliamente desarrollado el análisis de tipicidad que evidencia una correcta adecuación de los hechos objeto del presente procedimiento en el supuesto de hecho previsto en el **artículo 65 del RIIS**, apartado del IFI donde se han detallado las circunstancias probadas, así como la evaluación legal efectuada por esta Jefatura, complementada con la evaluación técnica remitida por la Jefatura de Contratos. A efectos de demostrar lo expuesto, a continuación se reseñan los aspectos más relevantes de dicha evaluación:*

"Estando a lo señalado, habiendo definido el concepto y los alcances del Principio de Tipicidad, conforme a las fuentes del Derecho a que se ha hecho referencia, corresponde verificar si en el presente caso han concurrido los elementos del tipo infractor imputado, a efectos de verificar el correcto ejercicio de subsunción y aplicación el Principio de Tipicidad.

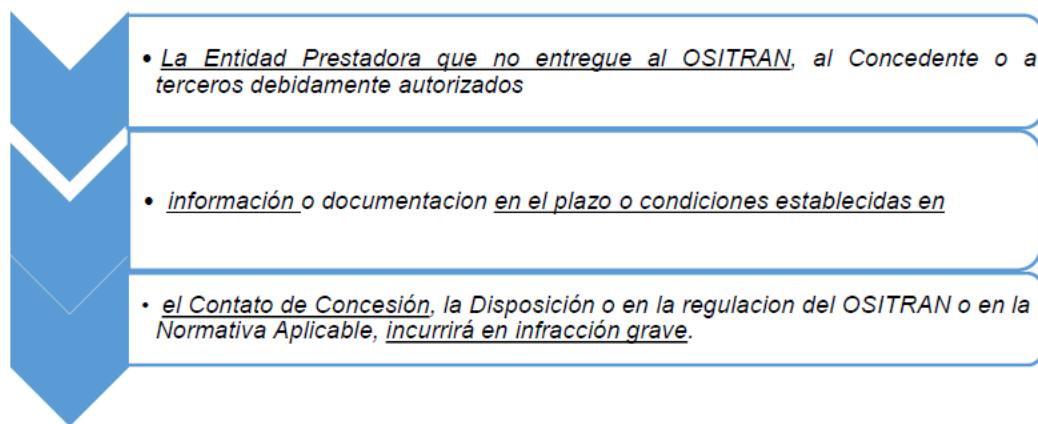
En esa línea, se tiene que, con fecha 15 de mayo de 2025 el Concesionario recibió el Oficio N° 00056-2025-JFI-GSF-OSITRAN (Oficio de Imputación de Cargos), por el cual se le comunicó que el incumplimiento detectado y atribuido en su contra configuraría la infracción tipificada en el artículo 65 del RIIS de nuestra institución, razón por la cual se inició este PAS.

La infracción imputada mediante el Oficio antes precisado es la siguiente:

ARTÍCULO 65.- NO ENTREGAR INFORMACIÓN O DOCUMENTACIÓN

La Entidad Prestadora que no entregue al OSITRAN, al Concedente o a terceros debidamente autorizados, información o documentación en el plazo o condiciones establecidos por el Contrato de Concesión, la Disposición o en la regulación del OSITRAN o en la Normativa Aplicable, incurrirá en infracción grave

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



De acuerdo al desagregado del enunciado, se aprecia que uno de los supuestos de hecho contemplados en el tipo infractor, es que, incurrirá en infracción grave la Entidad Prestadora que no entregue al OSITRAN información en el plazo o condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.

Al respecto, de acuerdo al numeral 41 del Oficio de Imputación de Cargos, la imputación efectuada al Concesionario por este tipo infractor se sustenta en que la Entidad Prestadora no informó al OSITRAN antes de cumplidas las 24 horas de ocurrido el evento “caída de la carga durante el izaje de la armadura de acero del muro guía en la Estación Central E-13”, ocurrido el 28 de agosto de 2024, conforme se encuentra establecido en el numeral 15), del sub numeral 12.3 (Disposiciones de Carácter General), numeral 12 (Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo de la obra), del Anexo 6 (Especificaciones Técnicas Básicas) del Contrato de Concesión, conforme se aprecia a continuación:

ANEXO 6 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BÁSICAS

(...)

12. PLAN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (PSST) DE LA OBRA

(...)

12.3 DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

(...)

15) El CONCESIONARIO deberá informar al Regulador, antes de cumplidas las 24 horas de ocurridos, los accidentes o incidentes de relevancia en cuanto a su gravedad potencial (cuasi accidente) o real, indicando el momento de su ocurrencia, las causas, esquemas y las medidas a tomar para mitigar su repetición”.

[El subrayado es agregado]

Respecto a los hechos en los cuales se fundamenta el incumplimiento, corresponde remitirnos a lo desarrollado en el Oficio de Imputación de Cargos, así como lo reseñado en el presente informe (Evaluación del Descargo 1, Descargo 2 y Descargo 3) donde se acredita que el incidente ocurrido el 28 de agosto de 2024 constituyó un incidente de

relevancia, y que tal eventualidad no fue informada al Ositrán dentro del plazo establecido en el Contrato de Concesión.

Conforme se aprecia de los fundamentos del IFI antes reseñados, esta Jefatura verificó que el Concesionario no cumplió con informar al Ositrán, dentro de las 24 horas de ocurrido el “incidente de relevancia” ocurrido en la Estación Central (E-13) con fecha 28 de agosto de 2024, conforme se encuentra establecido en numeral 15) del sub numeral 12.3 del Anexo 6 del Contrato de Concesión; por lo tanto, se reafirma que en el presente caso sí ha ocurrido el supuesto de hecho previsto en el artículo 65 del RIIS, pues el Concesionario no entregó al Ositrán la información en el plazo y condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.

(...)"

[Subrayado agregado]

62. De la revisión del análisis realizado por la GSF, esta Gerencia comparte su apreciación, al verificar que en el presente caso sí concurren los elementos constitutivos del tipo infractor previsto en el artículo 65 del RIIS, donde uno de los supuestos de hecho contemplados en el tipo infractor, es que incurrirá en infracción grave la Entidad Prestadora que no entregue al Ositrán información en el plazo o condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.
63. Tal como se detalla en el numeral 41 del Oficio de Imputación de Cargos, la imputación efectuada al Concesionario se sustenta en que la Entidad Prestadora no informó al Ositrán antes de cumplidas las 24 horas de ocurrido el evento denominado “caída de la carga durante el izaje de la armadura de acero del muro guía en la Estación Central E-13”, acaecido el 28 de agosto de 2024, incumpliendo lo dispuesto en el numeral 15) del subnumeral 12.3 (Disposiciones de Carácter General), numeral 12 (Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Obra), del Anexo 6 (Especificaciones Técnicas Básicas) del Contrato de Concesión.
64. En ese sentido, contrariamente a lo sostenido por el Concesionario, se concluye que en el presente caso sí se ha configurado el supuesto de hecho previsto en el artículo 65 del RIIS, no habiéndose realizado ninguna interpretación extensiva o analógica, al haberse verificado que el Concesionario no informó al Ositrán, dentro del plazo de 24 horas, sobre la ocurrencia de un incidente de relevancia acaecido el 28 de agosto de 2024, resultando debidamente acreditada la materialización del tipo infractor conforme al principio de tipicidad.

B.6. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Razonabilidad

Argumentos del Concesionario

65. El Concesionario invoca el principio de razonabilidad previsto en el artículo 248 del TUO de la LPAG, señalando que, en aplicación de dicho principio, para la aplicación de la multa deben considerarse criterios como intencionalidad, reincidencia, beneficio ilícito, perjuicio económico causado y circunstancias de comisión de la infracción.
66. En ese sentido, el Concesionario sostiene que no existió intencionalidad en la conducta imputada, lo cual, a su criterio, se evidencia en su actuación durante el procedimiento, en tanto que, sin perjuicio de la calificación asignada al evento, habría informado oportunamente su ocurrencia mediante la Minuta de Reunión Quincenal N° 0182-CSIL2-SST-O de fecha 29 de agosto de 2024. Asimismo, señala que no se configura reincidencia, al no registrar sanciones previas por la misma conducta, ni la obtención de beneficio ilícito alguno, dado que la maniobra de izaje no fue paralizada en ningún momento. Finalmente, agrega que la probabilidad de detección del hecho era alta, considerando que la supervisión CSIL2 contaba con presencia permanente en campo, lo que le permitió constatar y registrar el evento ocurrido.
67. Por lo tanto, el Concesionario exige motivación y ponderación adecuadas en materia sancionadora y concluye que Ositrán ha inobservado los medios probatorios presentados,

alegando bajo criterios subjetivos la comisión de una infracción que no se ha materializado en los hechos.

Fundamentos del Ositrán

68. Al respecto, corresponde señalar que, de conformidad con lo establecido en el Anexo II del Reglamento de Infracciones y Sanciones del Ositrán (RIIS), la comisión de la infracción administrativa tipificada en el artículo 65 del RIIS se encuentra sancionada con la aplicación de una multa de tipo preestablecida, razón por la cual la determinación de la sanción no obedece a criterios discrecionales, sino a parámetros objetivos previamente definidos en la normativa aplicable.
69. En ese marco, el cálculo de la multa aplicable se efectúa conforme a la fórmula prevista en el Anexo I del RIIS, la cual se expresa de la siguiente manera:

$$m = [M_{ig} * F + (t * n)] * R$$

Donde:

M_{ig} : Multa base. Depende de la tipología de la empresa infractora (i) y la graduación de la infracción (g).

F : Factor de criterios de graduación (agravantes y atenuantes).

t : Costo diario de un procedimiento administrativo sancionador.

n : Número de días de incumplimiento.

R : Factor del reconocimiento del infractor. Es atenuante.

70. En aplicación de dicha fórmula, para la graduación de la sanción impuesta en el presente procedimiento se han considerado expresamente los criterios invocados por el Concesionario, asignándose valor cero (0) tanto al criterio de intencionalidad como al de reincidencia, al no haberse acreditado la concurrencia de tales circunstancias. Asimismo, se han considerado circunstancias de comisión de la infracción que resultaban aplicables, conforme a lo previsto en el RIIS, lo cual ha incidido directamente en la determinación final del monto de la multa.
71. En ese sentido, la multa impuesta ha sido calculada en estricto apego a la normativa vigente y al Principio de Razonabilidad, toda vez que su determinación responde a una metodología objetiva y predeterminada, que pondera adecuadamente la gravedad de la infracción y las circunstancias concretas del caso, descartándose cualquier actuación arbitraria o desproporcionada por parte del Ositrán.

B.8. Sobre la supuesta vulneración al Principio de Presunción de Licitud

Argumentos del Concesionario

72. El Concesionario invoca el principio de presunción de licitud previsto en el numeral 9) del artículo 248 del TUO de la LPAG, según el cual debe presumirse que el administrado actúa conforme a sus deberes mientras no exista evidencia en contrario. Sostiene que Ositrán ha infringido este principio toda vez que no considera la información expuesta por el Concesionario, sino que por el contrario el Regulador pretende inferir y presumir que el Concesionario pretendía omitir brindar información al clasificar el evento con una categoría diferente. Por el contrario, sostiene que existe evidencia, como la Minuta de Reunión Quincenal del 29 de agosto de 2024, que demuestra que el incidente fue informado oportunamente, por lo que no se configura el hecho generador de la infracción.

Fundamentos del Ositrán

73. El Concesionario alega que la decisión adoptada por Ositrán en el marco del procedimiento sancionador vulnera el principio de presunción de licitud, recogido en el numeral 9 del artículo 248º del TUO de la LPAG, el cual establece que “las entidades deben presumir que los administrados han actuado apegados a sus deberes, mientras no cuenten con evidencia en contrario”.
74. Sin embargo, tal afirmación carece de fundamento, dado que, en el presente caso, la presunción de licitud fue desvirtuada mediante la constatación de un hecho debidamente acreditado. En efecto, conforme se ha expuesto a lo largo del presente informe, el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 constituyó un incidente de relevancia y no fue informado al Ositrán dentro del plazo de veinticuatro (24) horas conforme lo establece el numeral 15) del subnumeral 12.3 del Anexo 6 del Contrato de Concesión. Asimismo, la Minuta de Reunión Quincenal del 29 de agosto de 2024, invocada por el Concesionario como medio de descargo, no acredita el cumplimiento de la obligación informativa, toda vez que el propio Concesionario calificó inicialmente el evento como una “falla operacional”, excluyéndolo del supuesto contractual que exige su comunicación al Regulador. En tal sentido, la presunción de licitud ha quedado válidamente desvirtuada por la evidencia objetiva incorporada en el expediente, por lo que corresponde desestimar el argumento planteado por el Concesionario en este extremo.

IV. CONCLUSIONES

75. Del análisis realizado, se ha acreditado que el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024, durante las actividades de izaje de la armadura del muro pantalla en las inmediaciones de la Estación Central (E-13), no constituyó una maniobra ordinaria como parte del procedimiento de izaje, sino que implicó la caída brusca de uno de los extremos de la carga, con impacto contra el suelo y aplastamiento de los conos de seguridad que delimitaban la zona de trabajo, generando una condición de riesgo real para el personal involucrado en la operación.
76. Conforme a la evaluación técnica realizada por la JCFM, así como a lo dispuesto en el Decreto Supremo N.º 006-2022-TR, norma en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, la caída de la carga izada reúne las características propias de un incidente peligroso, toda vez que constituyó un suceso potencialmente riesgoso con capacidad de causar lesiones, independientemente de que estas no se hayan materializado. En ese sentido, el evento del 28 de agosto de 2024 debía ser clasificado como un incidente de relevancia y, por tanto, informado al Ositrán dentro del plazo de veinticuatro (24) horas, conforme a lo dispuesto en el numeral 15) del subnumeral 12.3, numeral 12 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.
77. En el presente caso sí concurren los elementos constitutivos del tipo infractor previsto en el artículo 65 del RIIS, toda vez que , conforme se detalla en el numeral 41 del Oficio de Imputación de Cargos, la imputación efectuada al Concesionario se sustenta en que la Entidad Prestadora no informó al Ositrán antes de cumplidas las 24 horas de ocurrido el evento denominado “caída de la carga durante el izaje de la armadura de acero del muro guía en la Estación Central E-13”, acaecido el 28 de agosto de 2024, incumpliendo lo dispuesto en el numeral 15) del subnumeral 12.3, numeral 12 del Anexo 6 del Contrato de Concesión.
78. La conducta atribuida al Concesionario está prevista expresamente en la normativa vigente y ha sido subsumida en el tipo infractor 65 del RIIS, sin necesidad de interpretaciones extensivas o analógicas, garantizando así el respeto al Principio de Tipicidad. Asimismo, la sanción aplicada es razonable y proporcionada, consistente en una multa preestablecida calculada según los criterios objetivos previstos en los Anexos I y II del RIIS, cumpliéndose con el Principio de Razonabilidad. Finalmente, vulneración de la presunción del principio de licitud queda desvirtuada en la medida que se ha determinado que el evento ocurrido el 28 de agosto de 2024 constituyó un incidente de relevancia y no fue informado al Ositrán dentro del plazo de veinticuatro (24) horas conforme lo establece el Contrato de Concesión, respetando así el Principio de Presunción de Licitud.

V. RECOMENDACIÓN

79. Se recomienda declarar infundado el recurso de apelación interpuesto por la sociedad concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. y, en consecuencia, confirmar en todos sus extremos la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00176-2025-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
Viviana Muñoz Ruiz
Abogado Senior de la Jefatura de Asuntos Jurídico-Regulatorios y Administrativos
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 2026001853