

Línea 2 del Metro de Lima: una salida imperfecta

La Línea 2 del Metro de Lima y Callao es una de las cuatro líneas que conforman el sistema de Metro de Lima y Callao. En construcción desde 2015 y con una primera etapa inaugurada en 2023, se prevé su inauguración completa en 2028. Su trazado cruza la metrópoli peruana de este a oeste, con 27 kilómetros de vía y un total de 27 estaciones. Su construcción y operación están a cargo de un consorcio integrado por capitales peruanos, españoles e italianos.

Sobre el importante esquema vial, el economista e investigador Pedro López, expone agudas críticas y puntos de vista. Leamos:

Radiografía puntual

Expresa Pedro López: “A fines de agosto de 2026 se cumplirán 60, 24 y 18 meses desde que se abrió el segundo arbitraje CIADI del concesionario, se firmara la Adenda 4 y la tuneladora Delia empezara a excavar la Etapa 2. Tres relojes distintos resumen el estado real del proyecto.

El de la ingeniería avanza en línea recta: Delia completó el 100% de los 27 km del túnel principal.

El administrativo avanza a saltos: la Adenda 4 solo cambió el método constructivo en Estación Central; desde el 2018 no se sincera integralmente el plazo, y la relación se sostiene con Actas de Suspensión por fuerza mayor (la vigente rige hasta octubre de 2026).

El arbitral es el más lento y corrosivo: el concesionario ha llevado al Estado al CIADI tres veces (2017 y dos en 2021); el primer caso ya tiene laudo —marzo de 2024, US\$ 350 millones más intereses— aún no ejecutado por un pedido de anulación parcial”.

Blindajes y reclamos

Informa López: “Siguiendo un patrón, el concesionario usa la suspensión por fuerza mayor para blindarse de responsabilidad, y en paralelo, reclama en el CIADI compensación por los mismos hechos, vía la cláusula de reequilibrio económico-financiero”.

Aguas movidas

Anota López: “El problema de fondo —entrega tardía de áreas y estudios, causa del primer arbitraje— persiste, hoy concentrado en un punto específico: la interconexión física con la Línea 1, incorporada por decisión política en 2023 y ausente del contrato original.

Las mesas técnicas MTC-ATU-Ositrán, iniciadas en febrero de 2026, proponen abrir la Etapa 1B sin esa interconexión terminada”.

Desequilibrios

Prosigue López su análisis: “Los avances a julio de 2026 muestran una fotografía dispareja entre las once estaciones: siete superan el 98%, Bolognesi está en zona intermedia (95.38%) y tres quedan rezagadas, en particular Estación Central, cuya obra civil está casi lista (98.16%) pero cuyas instalaciones electromecánicas apenas llegan a 17.60%.

Propuesta

López propone abrir, sin más dilación, el tramo Manco Cápac-Ate (Escenario 2, nueve estaciones, ~82% de la Etapa 1B), que cerraría sus partidas entre agosto de 2026 y mayo de 2027, con apertura comercial real hacia noviembre de 2027.

La alternativa —Bolognesi-Ate íntegro, Escenario 1— depende de Estación Central, y el propio Concesionario, en su Nuevo Cronograma (NCAEO, 9 de setiembre de 2025), fija esa apertura recién en marzo de 2029: 16 meses de diferencia.

Bolognesi queda fuera del mínimo porque exigiría que el tren pase sin detenerse por el túnel de Estación Central, alterando el modo de operación contratado (GoA4) y abriendo la puerta a un nuevo reclamo de reequilibrio, en un contexto donde el Estado ya enfrenta dos arbitrajes CIADI abiertos y un laudo de US\$352.6 millones en disputa.

El precedente de la Etapa 1A (2023) —corte en estación terminal ya definida, sin reclamo de reequilibrio— respalda que Manco Cápac-Ate es jurídicamente más seguro”.

Renegociaciones

Precisa López: “La literatura sobre renegociación de concesiones en América Latina (Guasch et al.) advierte que estas, rara vez, son neutrales: suelen derivar en más plazo o menos obligaciones para el concesionario. Por eso la propuesta se limita a un tramo acotado y verificable, sin abrir la puerta a concesiones adicionales.

No es un horror sin fin —el metro se construye— ni un final de terror —el Estado sigue pagando”.

Costos in crescendo

Pedro López informa: “Es una salida imperfecta. El costo no se agota en la Línea 2: con la deuda pública bordeando el 32% del PBI (límite legal: 30%), cada sol destinado al laudo o a los arbitrajes es un sol menos para las Líneas 3 y 4, cuyo convenio de formulación —más de US\$10,000 millones— se firmó el 8 de julio de 2026”.