

Línea 2 del Metro de Lima: “Ni horror sin fin ni final de terror: una salida imperfecta”

(Autor: Pedro Marco Aurelio, López Rodríguez)

Al terminar agosto de 2026, habrán transcurrido 60 meses, 24 meses y 18 meses desde el inicio del segundo proceso arbitral que el Concesionario abrió en el CIADI¹, desde la dación de la Adenda 4 al Contrato de Concesión, y desde que la tuneladora Delia inició la excavación en la Etapa 2, respectivamente. Tres relojes que corren en paralelo, a velocidades distintas y con lógicas que casi nunca se cruzan, resumen mejor que cualquier discurso oficial el estado real de la Línea 2 del Metro de Lima.

Tres relojes, tres velocidades

El primero, el de la ingeniería, es el único que avanza en línea recta. Delia completó al 100% la excavación de los 27 kilómetros del túnel principal, atravesando estaciones emblemáticas como Estación Central, 28 de Julio y, finalmente, Insurgentes, en el Callao². Es la prueba física de que, pese a todo lo demás, el proyecto se está construyendo.

El segundo, el administrativo, avanza a saltos y remiendos. La Adenda 4, suscrita hace 24 meses, no tocó plazos de obra: solo modificó el método constructivo del túnel en la Estación Central, de un “paso en vacío” a un “paso en lleno”. Es una adenda técnica, casi de detalle, que contrasta con la magnitud de lo que sigue sin resolverse: desde 2018³ no se suscribe una adenda que sincere de manera integral los plazos de ejecución del proyecto. En su lugar, el mecanismo que ha sostenido la relación contractual desde 2020 ha sido otro: las sucesivas Actas de Suspensión Temporal de Obligaciones, ancladas en la cláusula de fuerza mayor del contrato, que en su versión más reciente —suscrita en noviembre de 2025— rige hasta octubre de 2026 o hasta que se firme la adenda pendiente.

El tercero, el arbitral, es el más lento y el más corrosivo. El Concesionario ha llevado al Estado peruano al CIADI en tres ocasiones: en 2017 por la demora en la entrega de terrenos y estudios de ingeniería, en agosto de 2021 por las paralizaciones y ampliaciones de plazo derivadas del COVID-19, y en diciembre de 2021 por el reconocimiento de fórmulas de revisión de precios. El primero de esos casos ya tiene laudo —dictado en marzo de 2024, a favor del Concesionario, por más de US\$350 millones más intereses en euros y soles—, pero su ejecución sigue suspendida mientras el Estado tramita un pedido de anulación parcial.

Una estrategia de doble vía

Lo que revela esta yuxtaposición de plazos no es una anomalía, sino un patrón. El Concesionario ha aprendido a operar en dos carriles simultáneos y complementarios. Por un lado, usa el mecanismo administrativo —la suspensión de obligaciones por fuerza mayor— para blindarse de responsabilidad. Por otro lado, en el terreno arbitral, va más allá de la simple excusa: reclama que el Estado le compense económicamente por esos mismos hechos, apoyado en la cláusula de reequilibrio económico-financiero que casi todo contrato de Asociación Público-Privada incorpora.

Que el 21 de marzo de 2024 el CIADI notificara el laudo favorable al Concesionario y que apenas cuatro días después, el 25 de marzo, se suscribiera la Adenda 3, no prueba una relación causal —el contenido de esa adenda fue la sustitución de la tasa LIBOR por SOFR, un ajuste técnico de índice financiero de aplicación casi obligatoria en 2024 por la discontinuación global de LIBOR, no una concesión sustantiva al Concesionario—, pero la coincidencia de fechas sí ilustra la asimetría de poder negociador que se activa cada vez que el Estado enfrenta un frente arbitral abierto.

¹International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID), Case Details: ARB/17/3, ARB/21/41 y ARB/21/57, Metro de Lima Línea 2 S.A. v. Republic of Peru. <https://icsid.worldbank.org/cases/case-database>

²“MTC entregó área de concesión para que avancen obras en estación 28 de Julio de Línea 2”, Andina, 24 de febrero de 2022; y “Línea 2 del Metro de Lima y Callao”, Wikipedia (actualización 2026), sobre la conclusión de la excavación del túnel principal por la tuneladora Delia (2 de julio de 2026).

³Adenda N.º 2 al Contrato de Concesión, 13 de diciembre de 2018. https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/04/Adenda2_Linea2.pdf

Lo que sigue sin resolverse

El diagnóstico de fondo es que ningún instrumento —ni las adendas, ni las actas, ni los laudos— ha logrado corregir la causa original del problema: la entrega tardía de áreas de concesión y la aprobación tardía de los estudios de ingeniería⁴, el mismo defecto que motivó el primer arbitraje en 2017. Casi una década después, ese defecto sigue vivo, aunque conviene precisar dónde exactamente: la estación E-16 “28 de Julio” de la propia Línea 2 —con su área entregada desde 2022 y en avance físico normal— no es el problema⁵. Lo que sigue trabado es algo distinto y más específico: la interconexión física con la Línea 1, que ni siquiera formaba parte del contrato que se licitó en 2014. Fue incorporada después, por acuerdo político anunciado en la inauguración de la Etapa 1A en diciembre de 2023.

Las mesas técnicas iniciadas en febrero de 2026 entre el MTC, la ATU y Ositrán son el intento más reciente de romper este ciclo. De esas mesas surgió, a fines de febrero, una propuesta concreta de Ositrán: permitir que la Etapa 1B entre en operación, aunque la interconexión con la Línea 1 no esté terminada, suspendiendo temporalmente esa condición —de origen político, pero incorporada después como requisito para la apertura formal del tramo— sin detener su construcción. Lo genuinamente inédito no es la apertura modular —eso ya ocurrió con la Etapa 1A en 2023—, sino la disposición a abrir sin cumplir una condición contractual pendiente.

El avance real, estación por estación

El detalle por partida de las obras de la Etapa 1B, con corte a julio de 2026⁶, permite ir más allá del promedio agregado que suelen difundir los reportes oficiales y aterrizar la discusión en cada estación:

Estacion	O. Civil	Arq.	Ins. Urb.	II.SS.	Inst. Electr.	Total
E-12 Plaza Bolognesi	100.00%	99.02%	99.25%	91.32%	79.10%	95.38%
E-13 Estacion Central	98.16%	72.38%	59.03%	36.17%	17.60%	77.65%
E-14 Plaza Manco Capac	100.00%	99.89%	99.90%	97.30%	97.88%	99.65%
E-15 Cangallo	100.00%	99.92%	99.89%	97.47%	97.46%	99.57%
E-16 28 de Julio (L2)	100.00%	89.26%	70.05%	69.09%	46.00%	88.68%
E-16 28 de Julio (L1)						-
E-17 Nicolas Ayllon	100.00%	98.61%	99.22%	81.22%	92.17%	99.33%
E-18 Circunvalacion	100.00%	98.48%	99.86%	88.48%	87.68%	98.16%
E-19 San Juan de Dios	100.00%	88.88%	86.16%	85.30%	32.24%	88.48%
E-25 Vista Alegre	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	99.80%	99.97%
E-26 Prolongacion Javier Prado	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	99.59%	99.95%
E-27 Municipalidad de Ate	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	99.57%	99.95%

Tabla 1. Avance físico de obra por estación y partida, Etapa 1B (julio 2026). Elaboración propia sobre datos de la Ficha Semana del CONSORCIO SUPERVISOR INTERNACIONAL LINEA 2. La fila "E-16 28 de Julio (L1)" es un marcador de posición para el futuro intercambiador con la Línea 1, sin datos de avance propios; no se cuenta entre las once estaciones de la Etapa 1B referidas en el texto.

Once estaciones, una fotografía muy despereja: siete superan el 98%, una —Plaza Bolognesi, en 95.38%— se ubica en una zona intermedia, y tres —Estación Central, 28 de Julio y San Juan de Dios— quedan claramente rezagadas. De ellas, Estación Central es un caso aparte: mientras su Obra Civil está prácticamente terminada (98.16%), sus Instalaciones Electromecánicas apenas llegan al 17.60%, la brecha más amplia de todo el tramo.

⁴Contrato de Concesión del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao", 28 de abril de 2014. https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/04/CONTRATO_ANEXOS_SINANEXO3_SINEIA.pdf
⁵MTC entregó área de concesión para que avancen obras en estación 28 de Julio de Línea 2", Andina, 24 de febrero de 2022.
⁶Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A., Plan de Negocios 2026, sección "IV. Principales Indicadores y Metas Alcanzadas en 2025" (documento interno proporcionado por el autor).

Solución imperfecta: mínimo negociable en Manco Cápac–Ate, con Bolognesi excluido del mínimo

Sumarme a la salida que propone Ositrán no significa aceptarla tal como está planteada. Mi propuesta mínima es que el Estado peruano y el Concesionario L2 acuerden abrir, sin más dilación, el tramo entre Manco Cápac y Municipalidad de Ate (Escenario 2), empalmando con la Etapa 1A ya operativa. Es el tramo donde siete de las once estaciones de la Etapa 1B —Manco Cápac, Cangallo, 28 de Julio, Nicolás Ayllón, Circunvalación, San Juan de Dios y Municipalidad de Ate— cerrarán sus partidas pendientes sin depender de Estación Central, con apertura comercial real hacia noviembre de 2027, una vez descontados los actos preparatorios de cobranza y la marcha blanca. La alternativa —abrir Bolognesi-Ate como bloque íntegro (Escenario 1), tal como lo plantea originalmente Ositrán— condiciona la apertura a que Estación Central también esté lista, y el propio Concesionario ubica esa Puesta en Operación Comercial recién en marzo de 2029.

La estimación de cierre por estación, obtenida por extrapolación lineal simple sobre el ritmo de avance de enero a julio de 2026, ilustra por qué conviene separar ambas decisiones. Para diez de las once estaciones, la proyección usa el ritmo de la columna «Total»; para Estación Central, en cambio, se usa el ritmo de su partida más atrasada —Instalaciones Electromecánicas, la más delicada en términos tecnológicos y la más lenta de instalar—, por lo que su fecha de cierre (Set. 2028) no se deriva del ritmo total de 1.61 pp/mes que muestra la tabla, sino de un ritmo específico y más bajo en esa partida crítica:

Estación	Avance ene-26	Avance jul-26	Ritmo (pp/mes)	Proyección de cierre
E-27 Municipalidad de Ate	96.45%	99.95%	0.58	Prácticamente lista
E-17 Nicolás Ayllón	95.39%	99.33%	0.66	Ago. 2026
E-14 Plaza Manco Cápac	98.53%	99.65%	0.19	Sept. 2026
E-15 Cangallo	98.57%	99.57%	0.17	Oct. 2026
E-18 Circunvalación	96.21%	98.16%	0.33	Ene. 2027
E-12 Plaza Bolognesi	92.48%	95.38%	0.48	Abr. 2027
E-16 28 de Julio (L2)	81.98%	88.68%	1.12	May. 2027
E-19 San Juan de Dios	82.06%	88.48%	1.07	May. 2027
E-13 Estación Central	68.01%	77.65%	1.61	Set. 2028

Tabla 2. Estimación de cierre por estación (extrapolación lineal, ritmo ene-jul 2026). Elaboración propia. Se excluyen Vista Alegre (E-25) y Prolongación Javier Prado (E-26), con avances de 99.97% y 99.95% respectivamente al mismo nivel que Ate, por no ser estaciones relevantes para la decisión de dónde trazar el límite del Escenario 2; Ate sí se incluye por ser la estación terminal propuesta para ese límite.

La diferencia entre ambos escenarios no es solo geográfica; es temporal y cuantificable. El Escenario 2 (Manco Cápac–Ate) permite cerrar todas sus partidas pendientes entre agosto de 2026 y mayo de 2027 —meses en que cierran las dos últimas, 28 de Julio y San Juan de Dios. A esa fecha de fin de obra hay que sumarle, sin embargo, unos 6 meses adicionales de actos preparatorios de cobranza y marcha blanca⁷ antes de la apertura al público, lo que sitúa la apertura comercial real en noviembre de 2027. El Escenario 1 (Bolognesi–Ate) condiciona la apertura a la resolución de Estación Central; el propio Concesionario ubica la Puesta en Operación Comercial de toda la Etapa 1B en marzo de 2029, ya con marcha blanca incluida. Es decir: por cada mes que se posterga la decisión de abrir en Manco Cápac esperando a que Central esté lista para incluir a Bolognesi, el sistema deja de prestar servicio en siete estaciones terminadas y deja de generar flujo tarifario en un tramo cuya obra civil ya está concluida.

⁷Supuesto explícito del autor: 6 meses entre el fin de obra (partidas al 100%) y la apertura comercial al público, para actos preparatorios de cobranza (implementación del sistema de recaudo tarifario) y marcha blanca (pruebas operativas con el sistema en funcionamiento). No verificado contra un cronograma oficial de puesta en marcha del Concesionario.

Por qué Bolognesi no entra en el mínimo

El costo de oportunidad debe ponderarse, además, contra el riesgo contractual adicional que activaría sumar Bolognesi al tramo operativo. Hacerlo obligaría a que el tren pase por el túnel de Estación Central sin detenerse allí —una estación cuyas Instalaciones Electromecánicas están al 17.60% y cuya Arquitectura, al 72.38%—. Eso no es un simple corte operativo: es una modificación del modo de operación contratado (GoA4 —Grado de Automatización 4, operación totalmente automática sin conductor—, con parada programada en todas las estaciones del troncal) que el Concesionario puede reclamar como reequilibrio económico-financiero. Dado que el Estado ya enfrenta dos arbitrajes CIADI abiertos (ARB/21/41 y ARB/21/57) y un laudo ejecutorio de US\$352.6 millones en proceso de anulación parcial, cualquier alteración del contrato vinculable a un "hecho del Estado" aumenta el monto contingente en juego. El Escenario 2, en cambio, es un corte en una estación terminal ya definida (Manco Cápac), sin paso por infraestructura incompleta y, por tanto, sin alteración del modo de operación: es idéntico en naturaleza a la apertura modular de la Etapa 1A en diciembre de 2023, que no generó reclamo de reequilibrio.

La validez empírica del Escenario 2 no depende de analogías extranjeras, sino del propio historial del proyecto. La Etapa 1A abrió en diciembre de 2023 como segmento inconexo del resto de la línea, demostrando que el contrato admite —o al menos tolera— la operación provisional de tramos acotados sin que ello se interprete como entrega total de la obra. Abrir Manco Cápac–Ate replica esa lógica: siete estaciones que alcanzarán el 100% entre agosto de 2026 y mayo de 2027, con terminal propia en Manco Cápac, sin atravesar estaciones en construcción y sin reprogramar el sistema de señalización para configuraciones de “paso sin parada”. La pregunta no es si el tramo está listo —los números de julio de 2026 lo confirman—, sino si el Estado está dispuesto a replicar la misma fórmula que ya usó en 2023, esta vez con la diferencia de que el tramo a abrir representa el grueso de la Etapa 1B.

La fecha que el propio Concesionario ya reconoce

El argumento más contundente para no esperar a Bolognesi-Ate no lo aporta este artículo: lo aporta el propio Concesionario. El Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución de Obra (NCAEO), emitido al Concedente el 9 de setiembre de 2025, fija la Puesta en Operación Comercial de toda la Etapa 1B —el bloque Bolognesi-Ate íntegro, incluida Estación Central— en marzo de 2029, con la marcha blanca ya incorporada a esa fecha. Descontando los 6 meses de actos preparatorios y marcha blanca, la obra tendría que estar entregada hacia septiembre de 2028, lo que implica un ritmo de 3.17 pp/mes en Instalaciones Electromecánicas de Estación Central —su partida crítica, la más delicada tecnológicamente y la más lenta de instalar—: un refuerzo de 1.79x sobre el ritmo documentado en julio de 2026 para esa misma partida (no sobre el ritmo total de 1.61 pp/mes de la Tabla 2, que agrega las cinco partidas) —moderado-alto, pero muy por debajo de los 3x o 6x que un cierre acelerado exigiría. Es decir, el propio Concesionario sí está proyectando reforzar el ritmo de obra en Estación Central, pero a una intensidad muy inferior a la que permitiría competir en plazo con Manco Cápac–Ate.

	Manco Cápac–Ate	Bolognesi–Ate (bloque íntegro, NCAEO propuesta)
Estaciones incluidas	9	11
% de la Etapa 1B servido	~82%	100%
Fecha de entrega de obra (partidas al 100%)	Mayo 2027	Septiembre 2028 (implícita)
Intensidad de refuerzo requerida vs. ritmo actual	— (ya alcanzable al ritmo actual)	1.79x — refuerzo moderado-alto en Instalaciones Electromecánicas de Central

	Manco Cápac–Ate	Bolognesi–Ate (bloque íntegro, NCAEO propuesta)
+ 6 meses: actos preparatorios de cobranza y marcha blanca ⁸	Noviembre 2027	— (ya incluidos en la fecha oficial)
Fecha de apertura comercial real (muy conservador)	Noviembre 2027	Marzo 2029 (confirmado por el propio Concesionario)
Riesgo contractual (GoA4 / reequilibrio económico-financiero)	Ninguno — corte en estación terminal ya definida	Ninguno si se espera a la fecha oficial (Central ya estaría terminada)
Meses ganados por Manco Cápac–Ate	—	+16 meses

Tabla 3. Resumen ejecutivo: entrega de obra y apertura comercial real, Manco Cápac–Ate vs. Bolognesi–Ate (NCAEO oficial). Elaboración propia; incorpora 6 meses de actos preparatorios de cobranza y marcha blanca.

La brecha que resulta de homologar ambos tramos al mismo criterio —apertura comercial real, no fin de obra— es de 16 meses: noviembre de 2027 para Manco Cápac–Ate frente a marzo de 2029 para Bolognesi–Ate, la fecha que el propio Concesionario puso por escrito ante el Concedente. Esta comparación ya no depende de ningún supuesto de refuerzo adicional: la columna de Bolognesi–Ate usa la fecha oficial del NCAEO, y la de Manco Cápac–Ate aplica el mismo criterio de marcha blanca de forma simétrica. Ese es el número que debería anclar cualquier negociación: no una proyección externa, sino el compromiso que la propia Concesionaria ya puso por escrito.

Una advertencia para la negociación, no un argumento técnico

Vale la pena separar dos tipos de evidencia en este artículo. Los datos de avance por estación sostienen la propuesta técnica del tramo. La literatura sobre renegociación de concesiones en América Latina cumple una función distinta: advertir sobre cómo negociar, no sobre qué tramo abrir.

Guasch⁹, en el estudio que analizó cerca de mil concesiones latinoamericanas para el Banco Mundial, documentó que la renegociación rara vez es neutral: una parte sustancial terminó en extensión de plazos y otra, mayor aún, en reducción de las obligaciones de inversión pactadas originalmente por el concesionario. Guasch, Laffont y Straub formalizaron después ese hallazgo en un modelo teórico¹⁰ y lo probaron con datos de cientos de concesiones de transporte y agua¹¹, mostrando que el resultado no es casual: responde a la ejecutabilidad imperfecta de los contratos y a una asimetría de poder que favorece sistemáticamente a quien ya tiene la obra en marcha y los costos hundidos.

Ese patrón es exactamente el riesgo que el Estado peruano debe anticipar en esta negociación puntual. Si abrir Manco Cápac–Ate se plantea como una concesión del Concedente hacia el Concesionario —y en la práctica lo es, porque relaja una exigencia contractual—, la literatura sugiere que el Concesionario intentará capitalizar ese gesto para obtener algo adicional a cambio: una ampliación de plazo mayor a la necesaria, el reconocimiento de sobrecostos no vinculados a esa apertura puntual, o una posición más favorable en alguno de los tres arbitrajes CIADI en curso. No es una hipótesis abstracta: es, literalmente, lo que la evidencia empírica sobre renegociaciones de infraestructura en la región documenta que ocurre con más frecuencia de la que debería.

⁸ La Etapa 1A tuvo un período de pruebas de puesta en marcha de aproximadamente cuatro meses antes de recibir pasajeros. Según el MTC, las pruebas sin pasajeros comenzaron en agosto de 2023 con el objetivo de comprobar los sistemas y subsistemas de automatización. El cronograma oficial estableció que estas pruebas se extenderían hasta fines de noviembre de 2023, para luego iniciar la operación con público en diciembre de ese año.

⁹Guasch, J. L. (2004). Granting and Renegotiating Infrastructure Concessions: Doing it Right. Washington, D.C.: Banco Mundial (WBI Development Studies). Obra institucional sin DOI, citada como referencia base por la literatura posterior.

¹⁰Guasch, J. L., Laffont, J. J., & Straub, S. (2006). "Renegotiation of Concession Contracts: A Theoretical Approach." Review of Industrial Organization, 29(1-2), 55-73. DOI: 10.1007/s11151-006-9109-5

¹¹Guasch, J. L., Laffont, J. J., & Straub, S. (2008). "Renegotiation of Concession Contracts in Latin America: Evidence from the Water and Transport Sectors." International Journal of Industrial Organization, 26(2), 421-442. DOI: 10.1016/j.ijindorg.2007.05.003

Por eso la propuesta mínima de este artículo se limita deliberadamente a un tramo (Manco Cápac-Ate) y deja la extensión a Bolognesi como una negociación separada: cuanto más acotado y verificable sea cada acuerdo puntual, menos espacio queda para que se use como puerta de entrada a concesiones adicionales no relacionadas con la apertura del tramo en sí.

Entre una apertura comercial real en noviembre de 2027 o en marzo de 2029, la aritmética del proyecto no deja duda: el Escenario 2 entrega el 63% de la Etapa 1B al público con 16 meses de anticipación, mientras el Escenario 1 condiciona el 100% a la fecha que el propio Concesionario ya puso por escrito. Esta vez la diferencia no depende de ninguna proyección externa ni de supuestos de refuerzo: es la comparación entre la fecha que arrojan los datos de avance de julio de 2026 (más marcha blanca) y la fecha que la propia Concesionaria comprometió ante el Concedente. Si el Estado abre Bolognesi–Ate sin un acuerdo que limite expresamente el uso de esa configuración como argumento en los arbitrajes CIADI, no estará eligiendo entre dos tramos; estará financiando con credibilidad contractual —y con 16 meses de servicio postergado— los sobrecostos que el Concesionario ya está calculando.

Una salida imperfecta

No es un horror sin fin, porque el metro se construye, y el tramo Manco Cápac-Ate podría abrir al público en noviembre de 2027, apenas 16 meses después de esta nota. Tampoco será un final de terror, porque ni la concesión ha colapsado ni el Estado ha dejado de pagar lo que le corresponde. Lo que tendremos es lo que ya tenemos: una salida imperfecta, construida a partir de actas provisionales, adendas parciales y arbitrajes que tardan años en resolver lo que un contrato bien diseñado debió prevenir desde el principio —mientras el propio Concesionario reconoce, en su documento oficial, que el bloque íntegro Bolognesi-Ate no estará en operación comercial antes de marzo de 2029. La incógnita no es si la Línea 2 abrirá sus puertas, sino cuánto costará —en tiempo, en dinero, y en la credibilidad del Estado como contraparte contractual— haber llegado a esa salida, una vez más, por el camino administrativo más largo posible.

Y ese costo no se agota en la Línea 2. El 8 de julio de 2026 —la misma semana en que Delia culminaba su excavación— el MTC y ProInversión firmaron el convenio que da inicio a la fase de formulación de las Líneas 3 y 4 del Metro de Lima y Callao, con una inversión conjunta que supera los US\$10,000 millones. El obstáculo para adjudicarlas pronto no es de imagen: es de espacio fiscal. La deuda pública peruana bordea hoy el 32% del PBI, contra un límite legal estructural de 30%, un margen tan estrecho que el propio ministro de Economía, Elmer Cuba, admitió esta semana que el MEF evalúa elevar ese techo a 32% y relajar la meta de déficit de 1% a 1.2% del PBI, advirtiendo que, de no corregirse compromisos de gasto ya aprobados, el déficit podría llegar a 3% y la deuda a 35% del PBI en los próximos cinco años. En ese margen casi inexistente, cada sol que el Estado deba destinar a honrar el laudo de la Línea 2, a lo que finalmente cueste la Adenda de sinceramiento pendiente, o a las contingencias de los dos arbitrajes CIADI aún abiertos, es un sol que no está disponible para estructurar y cofinanciar las Líneas 3 y 4. Y no es solo el pasivo heredado de L2: es el costo de tener tres líneas de metro en construcción simultánea, cada una demandando su propio flujo de pagos anuales por obra dentro de un presupuesto que ya opera al límite de lo que la regla fiscal permite. Con ese margen fiscal comprometido, no hace falta un mal titular de prensa para postergar L3 y L4: basta con que el Consejo Fiscal o el propio equipo técnico del MEF señalen que el espacio para asumir nuevos compromisos plurianuales de infraestructura sigue atado a una línea que debió cerrarse hace ocho años. Resolver la Línea 2 pronto y bien no es solo terminar una obra pendiente: es liberar el espacio fiscal —y, con él, el incentivo político para arriesgarse— que Lima necesita para que la Línea 3 y la Línea 4 no terminen recorriendo, otra vez, el mismo camino administrativo más largo posible.

Anexo I. Línea de tiempo: Adendas, CIADI y Actas de Suspensión de Obligaciones

Cronología integrada de los tres instrumentos que han regido la relación contractual entre el Estado peruano y Metro de Lima Línea 2 S.A. desde 2014 (véanse notas 1 y 5 en la sección principal). Los tres casos CIADI fueron verificados directamente en las fichas oficiales de icsid.worldbank.org.

Fecha (yy-mm)	ADENDAS		CIADI		ACTAS DE SUSPENSION DE OBLIGACIONES	
	N°	Tema	Caso	Tema / Hito	Instrumento	Detalle
14-04	Contrato	Firma del Contrato de Concesión original				
14-12	Adenda 1	Aspectos operativos, errores materiales, cláusulas a solicitud de acreedores permitidos (cierre financiero)				
17-02			ARB/17/3	Inicio de Arbitraje — retraso en entrega de áreas de concesión y EDIs (Registro CIADI: 1 feb. 2017)		
18-12	Adenda 2	Nuevas definiciones; derecho de uso del área Quilca (dovelas); nuevos plazos de entrega de Áreas de la Concesión; se acuerda el NCAEO				
20-03					Declaratoria Estado de Emergencia	Estado de Emergencia Sanitaria por COVID-19 (mar. 2020–25 may. 2023); origina sucesivas suspensiones de obligaciones
21-08			ARB/21/41	Inicio de Arbitraje — compensación por paralizaciones de obra y ampliación de plazo por COVID-19 (Registro: 20 ago. 2021)		
21-12			ARB/21/57	Inicio de Arbitraje — reconocimiento de fórmulas de revisión de precios y ajustes devengados (Registro: 6 dic. 2021)		
24-03	Adenda 3	Sustitución de la tasa LIBOR por la tasa de referencia SOFR	ARB/17/3	Laudo Final — condena al Estado a pagar US\$352.6 MM + EUR 40.9 MM + S/ 30.9 MM (21 mar. 2024)		
24-08	Adenda 4	Cambio del método constructivo del túnel (TBM1) en Estación Central E-13, de “paso en vacío” a “paso en lleno”				

Fecha (yy-mm)	ADENDAS		CIADI		ACTAS DE SUSPENSION DE OBLIGACIONES	
	N°	Tema	Caso	Tema / Hito	Instrumento	Detalle
25-10			ARB/21/41	Fase probatoria; audiencias oct. 2025 (fuente secundaria, no confirmado en ficha oficial)	Vencimiento suspensión previa	Vence la suspensión vigente hasta entonces (último vencimiento: 27/10/2025)
25-11					Acta de Suspensión Temporal de Obligaciones (95%)	Suscrita 24/11/25; suspende cláusulas 6.30/6.31 y Anexo 5. Vigencia: 28/10/25–28/10/26 o hasta la Adenda de sinceramiento
26-02			ARB/21/57	Último evento trazable — observaciones sobre costos del Demandado (19 feb. 2026)		
26-07			ARB/21/41	Último evento trazable — Orden Procesal N.º 18 sobre medidas provisionales (30 jul. 2026)		
Pend.	Adenda de sinceramiento*	En negociación: NCAEO emitido 9/9/2025 y mesas técnicas MTC-ATU-Ositrán (feb.-mar. 2026)				

Tabla 4. Línea de tiempo Adendas–CIADI–Actas de Suspensión (2014–2026). Elaboración propia.

Anexo II. Evolución de las fechas objetivo de conclusión

Comparativo de las fechas de conclusión anunciadas por cada instrumento a lo largo del proyecto: el contrato original (2014), la Adenda 2 (2018), el cronograma NCAEO presentado por la Concesionaria (2025), y las estimaciones/propuestas de Ositrán.

Fecha (yy-mm)	CONTRATO ORIGINAL (2014)		ADENDA 2 (2018)		NCAEO / CONCESIONARIA (2025)		OSITRAN (estimaciones y propuestas)	
	Etapas/Alcance	Fecha obj.	Etapas/Alcance	Fecha obj.	Etapas/Alcance	Fecha obj.	Etapas/Alcance	Fecha obj.
14-04	Primer tramo (Etapas 1)	2016						
14-04	Línea completa	2020						
18-12			Primer tramo	2020				
18-12			Línea completa (Ate-Callao)	2024				
25-03							Línea completa (estim. no oficializada)	2029
25-09					Etapas 1B	Marzo 2029		
25-09					Etapas 2 – Línea 2 (L2)	Agosto 2030		
25-09					Etapas 2 – Ramal Línea 4 (L4)	Junio 2031		
25-09					Línea completa (cronograma concesionaria)	2031		
26-02							Tramo Bolognesi-Ate (parcial, sin interconexión L1)	Dic.2027– inicios 2028

Tabla 5. Evolución de las fechas objetivo de conclusión, por fuente (2014–2026). Elaboración propia.

La fecha de “línea completa” se desplazó de 2020 (contrato, 2014) a 2024 (Adenda 2, 2018) a 2031 (cronograma NCAEO/Concesionaria, 2025): once años de proyecto sumaron once años de nuevo plazo.