



# INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**



---

**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público –  
Ositrán**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2025: Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica  
del Metro de Lima y Callao**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborados sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.*

Primera versión: junio de 2026

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

[estudioseconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioseconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

|                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>                                       | <b>5</b>  |
| <b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>                   | <b>7</b>  |
| I.1 Composición de la empresa .....                                  | 7         |
| I.2 Principales características del contrato de concesión .....      | 7         |
| I.3 Área de influencia.....                                          | 10        |
| I.4 Principales activos de la Concesión .....                        | 12        |
| I.5 Hechos de importancia.....                                       | 12        |
| <b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....</b> | <b>13</b> |
| <b>III. DEMANDA DEL SERVICIO PRESTADO .....</b>                      | <b>13</b> |
| III.1 Tráfico de Pasajeros .....                                     | 14        |
| III.2 Tráfico por estaciones.....                                    | 16        |
| <b>IV. TARIFAS .....</b>                                             | <b>18</b> |
| <b>V. INVERSIONES, RETRIBUCIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN.....</b>   | <b>19</b> |
| V.1 Inversiones.....                                                 | 19        |
| V.2 Cofinanciamiento .....                                           | 22        |
| V.3 Sistema de Retribución por Inversiones.....                      | 23        |
| V.4 Retribución por Operación y Mantenimiento .....                  | 23        |
| V.5 Pagos al Estado .....                                            | 25        |
| <b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>                                 | <b>26</b> |
| VI.1 Incidentes.....                                                 | 26        |
| VI.2 Reclamos .....                                                  | 30        |
| VI.3 Sanciones y penalidades .....                                   | 32        |
| <b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....</b>                              | <b>32</b> |
| VII.1 Estados de Resultados Integrales.....                          | 32        |
| VII.2 Estado de Situación Financiera.....                            | 36        |
| VII.3 Ratios financieros.....                                        | 40        |
| <b>VIII. CONCLUSIONES .....</b>                                      | <b>43</b> |
| <b>ANEXOS I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>                | <b>45</b> |
| <b>ANEXOS II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>                          | <b>50</b> |



## GRÁFICOS

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Gráfico 1 Composición accionariado del Metro de Lima Línea 2 .....                           | 7  |
| Gráfico 2 Tráfico de pasajeros, 2023 – 2025 .....                                            | 14 |
| Gráfico 3 Evolución mensual del tráfico de pasajeros, 2024 – 2025 .....                      | 15 |
| Gráfico 4 Tráfico de pasajeros según día de la semana, 2024 – 2025 .....                     | 16 |
| Gráfico 5 Tráfico anual de pasajeros por estación, 2023 – 2025 .....                         | 17 |
| Gráfico 6 Participación de pasajeros según estaciones, 2024 – 2025 .....                     | 17 |
| Gráfico 7 Evolución de la inversión ejecutada y avance acumulado, 2014-2025 .....            | 22 |
| Gráfico 8 Retribución por Operación y Mantenimiento – RPMO, 2023 – 2025 .....                | 24 |
| Gráfico 9 Pago de Aporte por regulación, 2015 – 2025 .....                                   | 26 |
| Gráfico 10 Incidentes de seguridad operativa del Metro Línea 2, 2023 – 2025 .....            | 27 |
| Gráfico 11 Incidentes de seguridad operativa, según tipo 2023 - 2025 .....                   | 27 |
| Gráfico 12 Incidentes de seguridad de bienes y personas por tipo, 2023 - 2025 .....          | 28 |
| Gráfico 13 Incidentes mensual de seguridad de bienes y personas, 2023 - 2025 .....           | 29 |
| Gráfico 14 Evolución mensual de averías e incidencias técnicas operativas, 2023 – 2025 ..... | 30 |
| Gráfico 15 Evolución de reclamos presentados y canal de atención, 2023 – 2025 .....          | 31 |

## CUADROS

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Cuadro 1 Modificaciones al Contrato de Concesión .....                               | 10 |
| Cuadro 2 Tarifas establecidas en el Contrato de Concesión .....                      | 18 |
| Cuadro 3 Compromiso de inversión del Metro Línea 2 .....                             | 20 |
| Cuadro 4 kilómetros tren recorridos y kilómetros comerciales, 2023 – 2025 .....      | 24 |
| Cuadro 5 Reclamos presentados ante el Concesionario según materia, 2023 – 2025 ..... | 31 |
| Cuadro 6 Ingresos por actividades ordinarias 2014 - 2025 .....                       | 33 |
| Cuadro 7 Costos por servicios 2014 - 2025 .....                                      | 34 |
| Cuadro 8 Gastos de administración 2014 - 2025 .....                                  | 35 |
| Cuadro 9 Resultados integrales 2014 - 2025 .....                                     | 36 |
| Cuadro 10 Estado de Situación Financiera 2014 - 2015 .....                           | 37 |
| Cuadro 11 Ratios de Liquidez, 2014 - 2025 .....                                      | 40 |
| Cuadro 12 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2014 - 2025 .....                  | 41 |
| Cuadro 13 Línea 2: Ratios de Rentabilidad, 2014 - 2025 .....                         | 42 |

## ILUSTRACIONES

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Ilustración 1: Mapa por etapas de la Línea 2 del Metro de Lima .....              | 9  |
| Ilustración 2: Área de influencia - Línea 2 del Metro de Lima .....               | 11 |
| Ilustración 3: Tarifas - Línea 2 del Metro de Lima .....                          | 19 |
| Ilustración 4: Nivel de avance de obras civiles - Línea 2 del Metro de Lima ..... | 21 |
| Ilustración 5: Régimen financiero de la concesión .....                           | 25 |



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño de la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A., titular de la concesión del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”, a diciembre de 2025.

La concesión fue otorgada el 28 de abril de 2014 por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, bajo la modalidad de Asociación Público-Privada cofinanciada. El Contrato de Concesión comprende el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico y de sistemas, provisión de material rodante, operación y mantenimiento del proyecto. La vigencia de la concesión es de treinta y cinco años contados desde la fecha de cierre. A diciembre de 2025, la sociedad concesionaria se encontraba conformada por Hitachi Rail S.T.S. S.p.A., Iridium Concesiones de Infraestructuras S.A., Vialia Sociedad Gestora de Concesiones de Infraestructuras S.L.U., WeBuild S.p.A. y Cosapi S.A.

La Línea 2 del Metro de Lima corresponde a un sistema ferroviario subterráneo totalmente automático, que se extenderá desde la estación Municipalidad de Ate hasta la estación Puerto del Callao. En conjunto con el Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta, el proyecto contempla 35 kilómetros de recorrido, 27 estaciones en la Línea 2, 8 estaciones en el Ramal de la Línea 4, dos patios taller y una flota de 35 trenes para la Línea 2 y 7 trenes para el Ramal. El área de influencia comprende 10 distritos de Lima Metropolitana y Callao, con una población potencial beneficiaria estimada en 2,5 millones de personas.

A diciembre de 2025 se encontraba en operación la Etapa 1A, iniciada el 21 de diciembre de 2023, conformada por las estaciones Evitamiento, Óvalo Santa Anita, Colectora Industrial, Hermilio Valdizán y Mercado Santa Anita. Respecto a la demanda, durante 2025 el tráfico de pasajeros de la Etapa 1A ascendió a 17,9 millones de usuarios, lo que representó un incremento de 37,1 % frente a los 13,0 millones registrados en 2024. Este resultado evidencia una mayor consolidación del servicio durante su segundo año completo de operación. A nivel de estaciones, Evitamiento y Mercado Santa Anita concentraron la mayor participación de la demanda, representando conjuntamente el 65,3 % del tráfico total de 2025.

En materia de inversiones, el compromiso de inversión de la concesión asciende a USD 4 530,9 millones sin IGV, equivalente aproximadamente a USD 5 346,5 millones incluido IGV. Al cierre de 2025, la inversión acumulada ejecutada alcanzó USD 3 896,5 millones incluido IGV, lo que representa un avance financiero acumulado de 72,9 % respecto del compromiso total. Durante 2025 se registraron avances relevantes en las etapas restantes del proyecto: en la Etapa 1B, la totalidad de estaciones presentó avances superiores al 90 % en obra civil; en la Etapa 2, la mayoría de las estaciones alcanzó avances cercanos al 90 %, con excepción de San Marcos; y en el Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta se observaron avances diferenciados entre estaciones.

Con relación al esquema financiero de la concesión, el Contrato contempla un cofinanciamiento de USD 3 695,1 millones, así como mecanismos de pago asociados a las inversiones mediante el Pago por Obras, el Pago por Material Rodante y la Retribución por Inversiones. Asimismo, durante la etapa de explotación corresponde el pago de la Retribución por Operación y Mantenimiento. En 2025, se aprobaron seis pagos bimestrales por concepto de RPMO, por un monto total de USD 36,3 millones sin IGV. Por su parte, los kilómetros tren recorridos ascendieron a 455 483,5 kilómetros, mientras que los kilómetros comerciales alcanzaron 454 329,8 kilómetros, lo que evidencia una alta correspondencia entre el recorrido efectuado y la prestación efectiva del servicio.

Durante 2025, el Concesionario efectuó pagos por Aporte por Regulación al Ositrán por S/ 15,9 millones, monto superior en 58,3 % al registrado en 2024. Dicho incremento se vincula con la evolución de la facturación del Concesionario y con la dinámica de reconocimiento de ingresos en el marco de la concesión.

En cuanto al desempeño operativo, durante 2025 se registraron 596 eventos vinculados a incidentes, averías y emergencias, cifra inferior en 17,9 % a la registrada en 2024. Los incidentes de seguridad operativa disminuyeron 28,4 %, los incidentes relacionados con seguridad de



bienes y personas se redujeron 6,8 %, y las averías e incidencias técnicas operativas disminuyeron 14,3 %. No obstante, se registró una emergencia el 29 de junio de 2025 asociada a un incendio en la sala de baterías del Patio Taller Santa Anita, lo que generó la suspensión temporal del servicio.

En materia de reclamos, durante 2025 los usuarios presentaron 44 reclamos ante el Concesionario, lo que representó una reducción de 47,0 % respecto de 2024. El principal canal de atención fue el Libro de Reclamaciones.

Finalmente, respecto al desempeño financiero, en 2025 los ingresos por actividades ordinarias ascendieron a USD 532,8 millones, registrando un incremento de 1,7 % respecto de 2024. Los costos por servicios alcanzaron USD 496,9 millones, con un crecimiento de 3,5 %, lo que incidió en la reducción de la utilidad bruta y de la utilidad operativa. La utilidad neta fue de USD 35,0 millones, menor en 9,7 % respecto del año previo. No obstante, la empresa mantuvo una posición financiera sólida: la liquidez general mejoró de 1,01 a 1,21, el ratio deuda/patrimonio disminuyó de 1,31 a 1,20, y el patrimonio aumentó 12,8 %, alcanzando USD 307,5 millones al cierre de 2025.

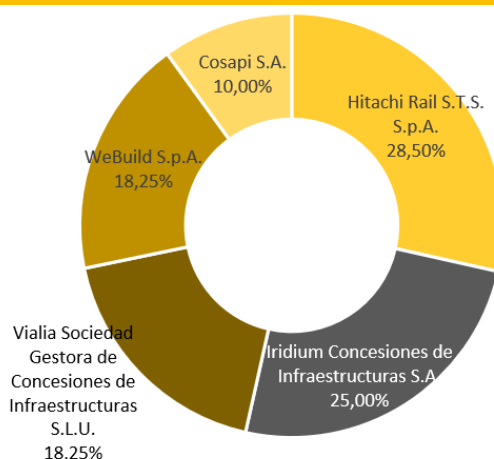


## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.1 Composición de la empresa

1. La sociedad Metro de Lima Línea 2 S.A. se constituyó el 15 de abril de 2014. A diciembre de 2025, la composición societaria de dicha compañía está conformada por Hitachi Rail S.T.S. S.p.A., Iridium Concesiones de Infraestructuras S.A, Vialia Sociedad Gestora de Concesiones de Infraestructuras S.L.U., WeBuild S.p.A. y Cosapi S.A.; empresas que lideran el ranking mundial en construcción y gozan de un elevado prestigio en el ámbito ferroviario y, en concreto, en metros alrededor del mundo<sup>1</sup>.
2. En el siguiente gráfico se presenta el detalle de la composición accionarial, donde se aprecia que la mayor participación es de Hitachi Rail S.T.S. S.p.A. con un 28,50 %; mientras que la menor participación la tiene Cosapi S.A. con un 10,00 %.

**Gráfico 1**  
**Composición accionariado del Metro de Lima Línea 2**



Fuente: Estados Financieros del Metro de Lima Línea 2 del año 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### I.2 Principales características del contrato de concesión

3. El 28 de abril de 2014, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente), suscribió con Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. (en adelante, Metro Línea 2 o Concesionario), el Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao (en adelante, Contrato de Concesión).
4. Mediante el Contrato de Concesión se transfirió al Metro Línea 2 la 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”. Dicho proyecto fue concesionado al sector privado bajo la modalidad de Asociación Pública Privada cofinanciada.
5. La Línea 2 del Metro de Lima es un sistema ferroviario subterráneo totalmente automático GoA4<sup>2</sup>, que se extiende desde la estación Municipalidad de Ate hasta la estación Puerto

<sup>1</sup> De acuerdo con la página web del Concesionario. Disponible en: <https://metrolima2.com/quienes-somos/>. Última revisión el 12 de junio de 2026.

<sup>2</sup> El Grado de Automatización 4 (GoA4 por sus siglas en inglés *Grade of Automation 4*), es el nivel más alto de automatización: el proceso mediante el cual la responsabilidad de operar el tren se transfiere del conductor al sistema de control del tren. Tomado de: <https://www.wsp.com/en-gb/insights/goa4-the-way-forward-for-metro-systems-worldwide>. Última revisión el 15 de junio de 2026.



del Callao, atravesando diversos distritos de Lima Metropolitana y de la Provincia Constitucional del Callao. Asimismo, la concesión comprende el Ramal de la Línea 4, que conecta las avenidas Faucett y Gambetta. En conjunto, el proyecto contempla 27 estaciones en la Línea 2, 8 estaciones en el Ramal de la Línea 4, dos patios taller (Santa Anita y Bocanegra) y una flota de 35 trenes para la Línea 2 y 7 trenes para el Ramal de la Línea 4

6. El plazo de vigencia de la concesión de la Línea 2 del Metro de Lima es de treinta y cinco (35) años contados desde la fecha de cierre (28 de abril de 2014). El plazo de la concesión puede ser prorrogado por el Concedente, previa opinión técnica del Regulador y siempre que el Concesionario no haya incurrido en incumplimientos graves de sus obligaciones contractuales. La solicitud debe ser presentada por el Concesionario al Concedente dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión. Cualquier prórroga está sujeta al plazo máximo permitido por la normativa aplicable y la decisión del Concedente no puede ser impugnada por el concesionario.
7. Las Inversiones Obligatorias que debe desarrollar el Concesionario se dividen en tres etapas:
  - **Primera Etapa:** la cual a su vez se subdivide:
    - o Primera Etapa A (o Etapa 1A): corresponde a las Inversiones Obligatorias que serán ejecutadas por el Concesionario en el Tramo 5 hasta su Puesta en Operación Comercial (en adelante, POC).
    - o Primera Etapa B (o Etapa 1B): corresponde a las Inversiones Obligatorias que serán ejecutadas por el Concesionario en los Tramos 3, 4, y 6 hasta su POC.
  - **Segunda Etapa:** corresponde a las Inversiones Obligatorias que serán ejecutadas por el Concesionario en los Tramos 1, 2, 7 y 8<sup>3</sup> hasta su POC.
  - **Tercera Etapa:** Corresponde a las Inversiones Obligatorias que serán ejecutadas por el Concesionario como consecuencia de haberse alcanzado la demanda establecida en el literal d) de la Cláusula 6.24 del presente Contrato.

---

<sup>3</sup> De acuerdo con las definiciones del Contrato de Concesión, cada uno de los tramos se define a continuación:

Tramo 1: Comprende las Obras que se desarrollan en los ejes de las Av. Guardia Chalaca y Av. Oscar R. Benavides, esto es desde la Estación Puerto del Callao hasta la Estación Oscar R. Benavides.  
Dicho tramo incluye la ejecución de las Estaciones: Puerto del Callao, Buenos Aires, Juan Pablo II, Insurgentes y Carmen de la Legua – L2.

Tramo 2: Comprende las Obras que se desarrollan en los ejes de las Av. Oscar R. Benavides, Av. Germán Amézaga, Av. Venezuela, Av. Arica, esto es desde la Estación Oscar R. Benavides hasta la Estación Plaza Bolognesi.  
Dicho tramo incluye la ejecución de las Estaciones: Oscar R. Benavides, San Marcos, Elío, La Alborada, Tingo María y Parque Murillo.

Tramo 3: Comprende las Obras que se desarrollan en los ejes de las Av. 9 de Diciembre, Av. Paseo de la República, Av. 28 de Julio, Av. Nicolás Ayllón, esto es desde la Estación Plaza Bolognesi hasta la Estación Nicolás Ayllón.  
Dicho tramo incluye la ejecución de las Estaciones: Plaza Bolognesi, Estación Central, Plaza Manco Cápac, Cangallo y 28 de Julio – L1/L2.

Tramo 4: Comprende las Obras que se desarrollan en los ejes de las desde la Av. Nicolás Ayllón, Av. Haya de la Torre, esto es desde la Estación Nicolás Ayllón hasta la Estación Evitamiento.  
Dicho tramo incluye la ejecución de las Estaciones: Nicolás Ayllón, Circunvalación y Nicolás Arriola.

Tramo 5: Comprende las Obras que se desarrollan en el eje de la Av. Haya de la Torre, esto es desde la Estación Evitamiento hasta la Estación Mercado Santa Anita.  
Dicho tramo incluye la ejecución de las Estaciones: Evitamiento, Óvalo Santa Anita, Colectora Industrial, La Cultura y Mercado Santa Anita.

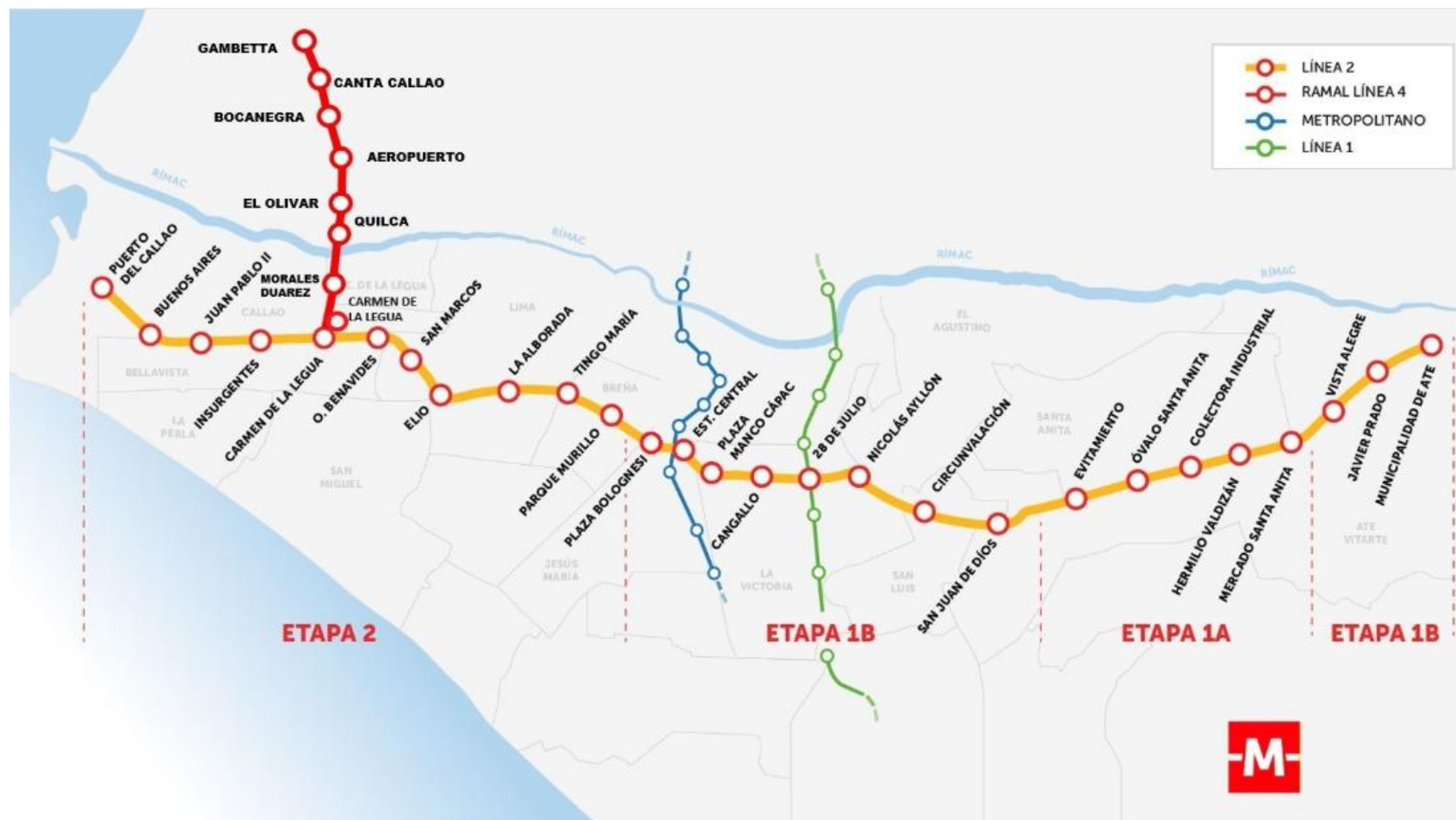
Tramo 6: Comprende las Obras que se desarrollan en el eje de la Av. Haya de la Torre, esto es desde la Estación Mercado Santa Anita hasta la Estación Municipalidad de Ate.  
Dicho tramo incluye la ejecución de las Estaciones: Vista Alegre, Prolongación Javier Prado y Municipalidad de Ate.

Tramo 7: Comprende las Obras que se desarrollan en el eje de la Av. Elmer Faucett, esto es desde la Estación Gambetta hasta la Estación Bocanegra.  
Dicho tramo incluye la ejecución de las Estaciones: Gambetta, Canta Callao y Bocanegra.

Tramo 8: Comprende las Obras que se desarrollan en el eje de la Av. Elmer Faucett, esto es desde la Estación Bocanegra hasta la Estación Carmen de la Legua – L4.  
Dicho tramo incluye la ejecución de las Estaciones: Aeropuerto, El Olivar, Quilca, Morales Duárez y Carmen de la Legua – L4.



Ilustración 1: Mapa por etapas de la Línea 2 del Metro de Lima



Fuente: Página web del Concesionario<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Disponible en: <https://www.metrolima2.com/mapa-por-etapas/>, última revisión el 15 de junio de 2026.



8. Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario de la Línea 2 del Metro de Lima al suscribir el Contrato de Concesión ascendieron a USD 5346,5 millones (incluido IGV), los cuales estuvieron destinados al diseño, estudios, obras y material rodante.
9. Asimismo, cabe precisar que, desde su suscripción, el Contrato de Concesión ha sido objeto de cuatro modificaciones contractuales (adendas), las cuales se detallan a continuación:

| <b>Cuadro 1</b>                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Modificaciones al Contrato de Concesión</b>                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Principales modificaciones</b>                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Adenda 1</b>                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Fecha de suscripción:                                                  | 26 de diciembre de 2014                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Principales temas:                                                     | Modifica aspectos operativos, errores materiales y cláusulas a solicitud de los acreedores permitidos vinculados al cierre financiero.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Adenda 2</b>                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Fecha de suscripción:                                                  | 13 de diciembre de 2018                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Principales temas:                                                     | a) Modifica definiciones e incorpora diversas definiciones nuevas.<br>b) Otorga al Concesionario el derecho de uso del área denominada Quilca para que se destine a la fabricación y almacenamiento de las dovelas destinadas a la ejecución del túnel con tuneladora.<br>c) Define nuevos plazos para la entrega de las Áreas de la Concesión y se acordó un Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución y Valorización del Avance. |
| <b>Adenda 3</b>                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Fecha de suscripción:                                                  | 25 de marzo de 2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Principales temas:                                                     | Se sustituyó la tasa LIBOR por la tasa de interés de referencia SOFR.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Adenda 4</b>                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Fecha de suscripción:                                                  | 2 de agosto de 2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Principales temas:                                                     | Cambió el método constructivo del túnel con la tuneladora TBM 1 en la Estación E-13: "Estación Central" de un paso en vacío a un paso en lleno.                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Fuente: Adendas al Contrato de Concesión                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

### 1.3 Área de influencia

10. El sistema de transporte masivo de la Línea 2 del Metro de Lima recorrerá la ciudad de Lima a lo largo de 35 kilómetros (27 kilómetros de la Línea 2 y 8 kilómetros del Ramal de la línea 4), atravesando en total 10 distritos y beneficiando a 2,5 millones de personas:
  - Ate Vitarte
  - El Agustino
  - Cercado de Lima
  - Bellavista
  - Breña
  - Callao
  - Carmen de la Legua
  - La Victoria
  - San Luis
  - Santa Anita
11. Cabe resaltar que el recorrido de la Línea 2 del Metro de Lima atraviesa algunos de los distritos más poblados de Lima Metropolitana, entre ellos Ate, el tercer distrito con mayor población de la capital<sup>5</sup>, además de Santa Anita, La Victoria y el Cercado de Lima. Asimismo, la línea conecta importantes zonas residenciales, comerciales e institucionales de Lima y el Callao, beneficiando potencialmente a millones de usuarios que se desplazan diariamente entre ambos extremos de la ciudad. En ese sentido, la Línea 2 constituye uno de los proyectos de transporte masivo más importantes del país, al contribuir a mejorar la conectividad y reducir los tiempos de viaje en el principal corredor este-oeste de Lima Metropolitana. Se estima que el tiempo de recorrido entre Ate y Callao se reducirá de 2 horas 30 minutos a 45 minutos.

<sup>5</sup> Conforme a la información disponible denominada "Perú: Principales Indicadores Departamentales 2014-2025" del INEI, durante el año 2025, San Juan de Lurigancho fue el distrito más poblado de Lima Metropolitana con 1 282 635 habitantes; mientras que Villa María del Triunfo y Villa El Salvador se ubicaron en el quinto y séptimo lugar con 462 141 y 442 292 habitantes, respectivamente. La versión digital de este documento se encuentra disponible en el siguiente enlace: <https://bit.ly/4chiV3v>.



Ilustración 2: Área de influencia - Línea 2 del Metro de Lima



Fuente: Página web del Concesionario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán empleando ChatGPT (OpenAI).



#### I.4 Principales activos de la Concesión

12. A diciembre de 2025, la principal infraestructura que posee la Línea 2 del Metro de Lima en la Etapa 1 A es la siguiente<sup>6</sup>:

- **Estaciones:** Se cuenta con 5 estaciones de pasajeros operativas:
  - Estación E-20: "Evitamiento"
  - Estación E-21 "Óvalo Santa Anita"
  - Estación E-22 "Colectora Industrial"
  - Estación E-23 "Hermilio Valdizán"
  - Estación E-24 "Mercado Santa Anita"
- **Pozos de ventilación y emergencia:** Se cuenta con seis pozos: Pozo PV19 Bis, Pozo PV20, Pozo PV21, Pozo PV22, Pozo PV23 y Pozo PV24.
- **Túneles:** Túnel de Línea 2 - Tramo 5 y Túnel Ramal Acceso al Patio-Taller Santa Anita.
- Patio taller de Santa Anita
- Cinco trenes
- Equipo electromecánico no ferroviario de climatización, ventilación, equipos auxiliares, hídrico sanitario, extinción de incendio, baja tensión, detección de incendios, supervisión y control de acceso, entre otros.
- Superestructura ferroviaria (rieles, durmientes, entre otros).

#### I.5 Hechos de importancia

13. A diciembre de 2025, se registraron los siguientes hechos relevantes en la concesión de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao:

- La Etapa 1A inició operación el 21 de diciembre de 2023. Este tramo comprende las estaciones de Evitamiento, Óvalo Santa Anita, Colectora Industrial, Hermilio Valdizán y Mercado Santa Anita.
- El 10 de noviembre de 2025, mediante Asiento del Libro de Obra N° 3398, el Concesionario comunicó la culminación de la fabricación de anillos en la planta de dovelas, señalando que se procedería con la desmovilización de las instalaciones.
- Respecto a la Etapa 1B, se registró un avance del 100 % en obras civiles en todo el tramo, con excepción de la Estación Central que alcanzó un avance aproximado del 95 %, y de las estaciones E-13 28 de Julio y E-19 San Juan de Dios, que registraron avances del 99 %.
- En relación con la Etapa 2, todas las estaciones registraron un avance aproximado del 90 % en obras civiles, con excepción de la estación San Marcos, que alcanzó un avance de 87,61 %.
- Respecto a las ocho estaciones del Ramal 4, seis registraron un avance promedio del 90 % en obras civiles; mientras que las estaciones Morales Duárez y Carmen de la Legua alcanzaron avances de 51 % y 19 %, respectivamente.

<sup>6</sup> Información tomada del Inventario Anual de los Bienes de la Concesión de la Etapa 1A, con fecha de cierre 31 de diciembre de 2025, remitida por el Concesionario mediante la Carta N° ML2-SPV-CARTA-2026-1787



- En cuanto a la entrega de las áreas de la Concesión, al cierre de 2025 se encontraban pendientes de entrega parcial cuatro áreas correspondientes a las estaciones E-04 Aeropuerto, E-01 Gambetta, E-02 Santa Callao y E-05 El Olivar.

## **II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA**

14. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la obligación principal del Concesionario es la prestación del servicio de transporte ferroviario (que comprende todo lo necesario para el movimiento de pasajeros y las operaciones relacionadas al material rodante) de manera segura, puntual y confiable a los pasajeros usuarios del sistema eléctrico de transporte público de pasajeros de Lima y Callao.
15. En particular, el Concesionario se encuentra obligado a la provisión del servicio de transporte a los usuarios de acuerdo con los Niveles de Servicio especificados en el Anexo 7 del Contrato de Concesión. No obstante, cabe precisar que las obligaciones asociadas a los Niveles de Servicio de la Etapa 1A, comprendidas en el Plan de Prestación del Servicio (PPS) y el Programa de Evaluación de Niveles de Prestación del Servicio (PENS), se encuentran suspendidas hasta el inicio del Sistema Listo para Operación Comercial (SMLO), por lo que la información operativa disponible se evalúa únicamente con fines de conocimiento y referencia.
16. De acuerdo con la cláusula 2.2.13 del Contrato de Concesión, el horario efectivo en el que debe prestarse el servicio de transporte de pasajeros va desde las 6:00 horas, hora de salida del primer tren, hasta las 23:00 horas, hora en la que sale el último tren. Los intervalos entre trenes se establecen, dependiendo si se trata de horarios de hora punta u hora valle, y para días laborables o festivos.

## **III. DEMANDA DEL SERVICIO PRESTADO**

17. Dicha información ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por Metro Línea 2 S.A. a través del Portal Web del Programa de Declaración Estadística (PDE)<sup>7</sup>, así como de la documentación presentada mediante la Mesa de Partes Virtual del Ositrán.
18. Ahora bien, debe considerarse que la Etapa 1A del Metro Línea 2 inició operaciones el 21 de diciembre de 2023 bajo un esquema de marcha blanca, en el marco de la Puesta en Operación Comercial bajo modalidad GoA2. No obstante, debido a dificultades vinculadas con el abastecimiento e implementación de las Tarjetas Interoperables de Transporte (TIT), se instruyó la operación con barreras abiertas, permitiendo el acceso de usuarios sin adquirir o validar dichas tarjetas, conforme a los Oficios N° 4280-2023-MTC/19.02 y N° 1007-2024-MTC/19.02. En ese sentido, la información que se tomará en cuenta para el presente Informe de Desempeño comprende el periodo desde diciembre de 2023 hasta el cierre del ejercicio 2025. Por ello, los resultados asociados a la demanda y al uso del servicio durante dicho periodo deben analizarse en el contexto de una etapa transitoria de marcha blanca, caracterizada por condiciones operativas excepcionales y por la gratuidad del servicio.
19. Para la prestación del servicio en la Etapa 1A, el Contrato de Concesión establece, en su Cláusula 6.24, que el Concesionario debe contar con el material rodante necesario para la operación de esta primera etapa, compuesto por un total de cinco trenes. Cada tren debe

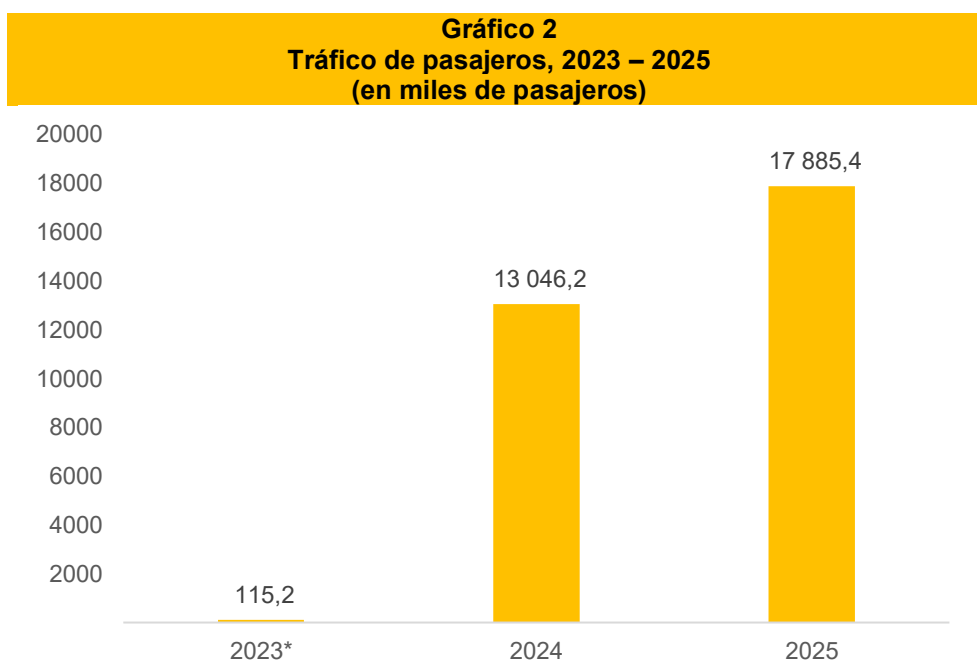
<sup>7</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



estar conformado, como mínimo, por seis coches, con una capacidad aproximada para transportar 1200 pasajeros por tren. Asimismo, durante esta etapa se prevé la programación de trenes con una frecuencia mínima de seis minutos.

### III.1 Tráfico de Pasajeros

20. De acuerdo con la Cláusula 4.12 del Contrato de Concesión, el control de pasajeros comprende el registro de los usuarios tanto al ingreso como a la salida del sistema. Para efectos del presente análisis, el tráfico de pasajeros de la Etapa 1A del Metro Línea 2 se determina a partir de los registros de ingreso a las estaciones operativas, a fin de evitar duplicidades en el conteo de usuarios.
21. El siguiente gráfico muestra la evolución anual del tráfico de pasajeros de la Etapa 1A del Metro Línea 2 durante el periodo 2023-2025. En 2023 se registró un nivel reducido de demanda, con 115,2 miles de pasajeros, debido a que la operación inició recién el 21 de diciembre de dicho año. En 2024, primer año completo de funcionamiento, el tráfico alcanzó los 13 046,2 miles de pasajeros, mientras que en 2025 aumentó a 17 885,4 miles de pasajeros. Este resultado evidencia un crecimiento de aproximadamente 37,1 % respecto de 2024, reflejando una mayor consolidación del servicio y una creciente utilización del Metro Línea 2 por parte de los usuarios.



Nota: La información de 2023 corresponde al periodo del 21 al 31 de diciembre de 2023.

Fuente: Metro de Lima Línea 2 S.A.

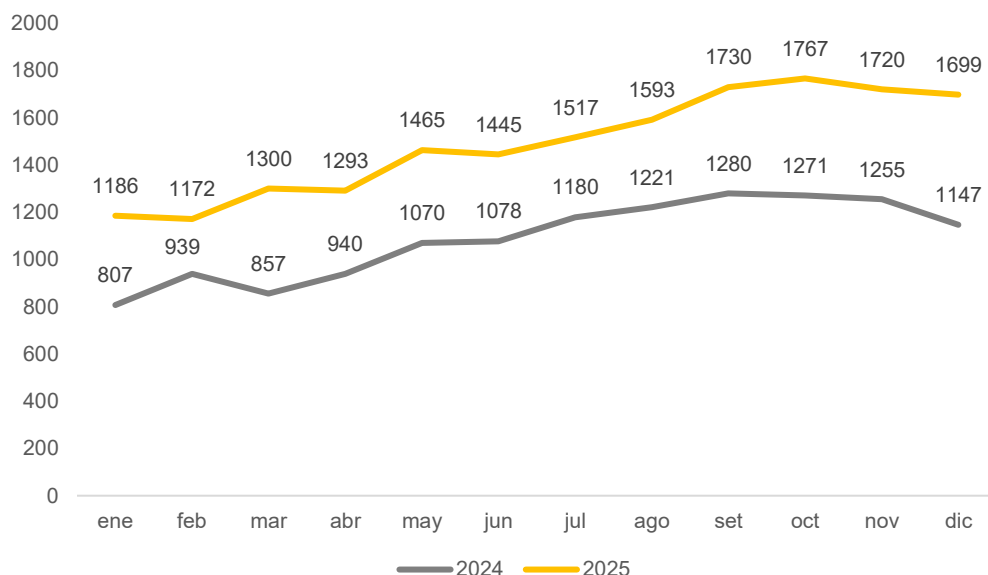
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

22. Asimismo, respecto a la evolución mensual del tráfico de pasajeros, el siguiente gráfico muestra el comportamiento registrado durante el periodo 2024-2025. Se observa que, en todos los meses de 2025, el nivel de pasajeros fue superior al registrado en 2024, con variaciones interanuales positivas que oscilaron entre 24,8 % y 51,7 %, lo que evidencia una mayor utilización del servicio durante su segundo año de operación. En 2024, el tráfico mensual presentó una tendencia creciente desde enero, con 807,4 miles de pasajeros, hasta setiembre, mes en el que alcanzó su mayor nivel con 1 280,3 miles de pasajeros. Posteriormente, se registró una ligera reducción hacia diciembre, mes en el que el tráfico fue de 1 147,1 miles de pasajeros.
23. En 2025, la demanda también mostró una trayectoria creciente, especialmente a partir de julio. El mayor nivel mensual se registró en octubre, con 1 767,0 miles de pasajeros, lo que



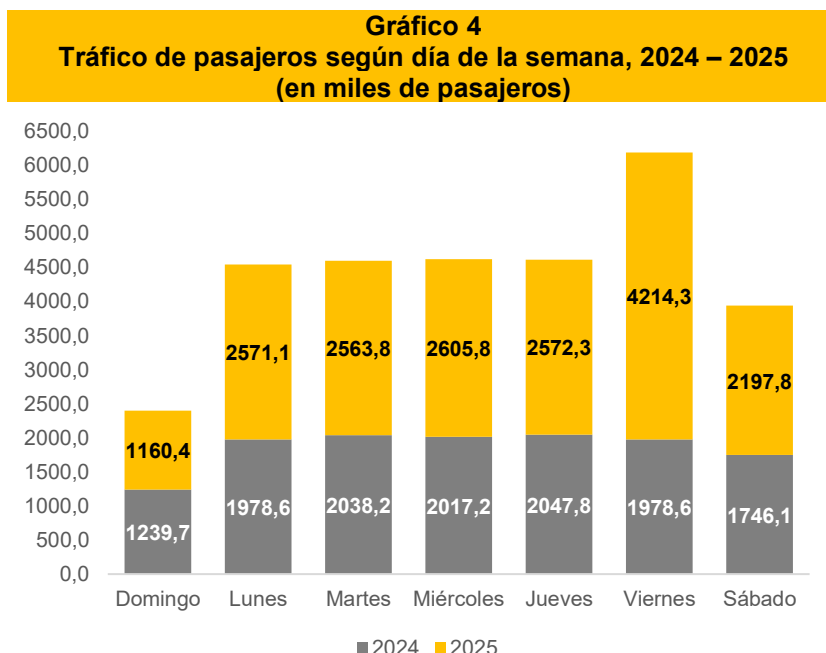
representó un incremento de 39,0 % respecto de octubre de 2024. Le siguieron setiembre y noviembre, con 1 729,9 y 1 720,5 miles de pasajeros, respectivamente, equivalentes a incrementos de 35,1 % y 37,1 % frente a los mismos meses del año anterior. Asimismo, diciembre registró 1 699,3 miles de pasajeros, manteniéndose por encima del nivel observado en 2024, con una variación interanual de 48,1 %.

**Gráfico 3**  
**Evolución mensual del tráfico de pasajeros, 2024 – 2025**  
**(en miles de pasajeros)**



Fuente: Metro de Lima Línea 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

24. El siguiente gráfico muestra el tráfico de pasajeros de la Etapa 1A del Metro Línea 2 según día de la semana durante el periodo 2024-2025. En 2024, la demanda se concentró principalmente entre lunes y viernes, con niveles relativamente homogéneos que oscilaron entre 1978,6 y 2047,8 miles de pasajeros. En contraste, los menores registros se observaron durante el fin de semana, especialmente el domingo, con 1239,7 miles de pasajeros.
25. En 2025, el tráfico de pasajeros fue superior al registrado en 2024 en casi todos los días de la semana, destacando el viernes como el día de mayor afluencia, con 4214,3 miles de pasajeros, lo que representó un incremento de 113,0 % respecto de 2024. Asimismo, se registraron incrementos relevantes los días lunes, miércoles, sábado, martes y jueves, con variaciones de 29,9 %, 29,2 %, 25,9 %, 25,8 % y 25,6 %, respectivamente. El único día que presentó una reducción fue el domingo, con 1160,4 miles de pasajeros, equivalente a una disminución de 6,4 % frente al año anterior. Estos resultados evidencian que la mayor utilización del servicio se concentra principalmente en días laborables, destacando los viernes.



Fuente: Metro de Lima Línea 2 S.A.

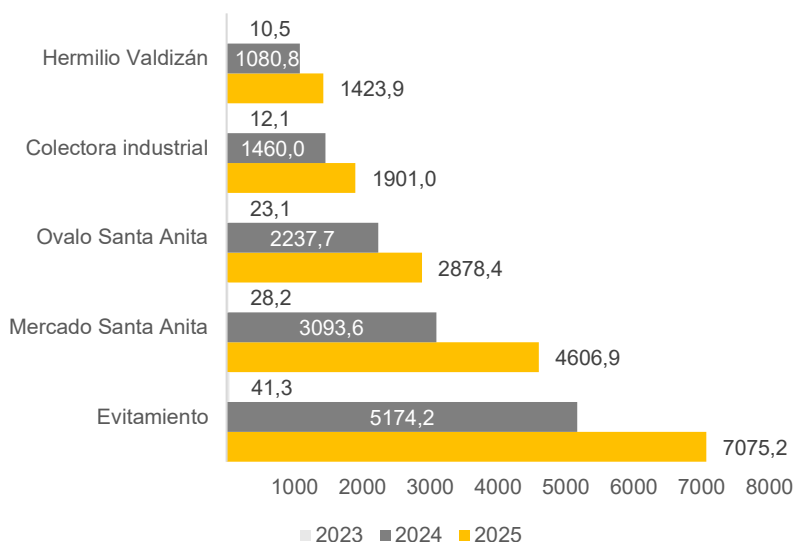
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.2 Tráfico por estaciones

26. Respecto al tráfico por estaciones, cabe precisar que la Etapa 1A del Metro Línea 2 comprende cinco estaciones operativas: Evitamiento, Óvalo Santa Anita, Colectora Industrial, Hermilio Valdizán y Mercado Santa Anita. El análisis de la demanda a nivel de estación permite identificar la distribución del tráfico de pasajeros dentro del tramo en operación, así como determinar las estaciones que concentran una mayor afluencia de usuarios durante el periodo evaluado.
27. La evolución del tráfico anual por estación muestra que, desde el inicio de operación en 2023, las estaciones con mayor afluencia fueron Evitamiento, Mercado Santa Anita y Óvalo Santa Anita. En 2025, todas las estaciones registraron incrementos respecto de 2024, destacando Evitamiento como la estación de mayor tráfico, al pasar de 5174,2 a 7075,2 miles de pasajeros, equivalente a un crecimiento de 36,7 %. Le siguió Mercado Santa Anita, que aumentó de 3093,6 a 4606,9 miles de pasajeros, registrando la mayor variación interanual entre estaciones, con 48,9 %. Asimismo, Hermilio Valdizán, Colectora Industrial y Óvalo Santa Anita presentaron incrementos de 31,8 %, 30,2 % y 28,6 %, respectivamente.



**Gráfico 5**  
**Tráfico anual de pasajeros por estación, 2023 – 2025**  
**(en miles de pasajeros)**



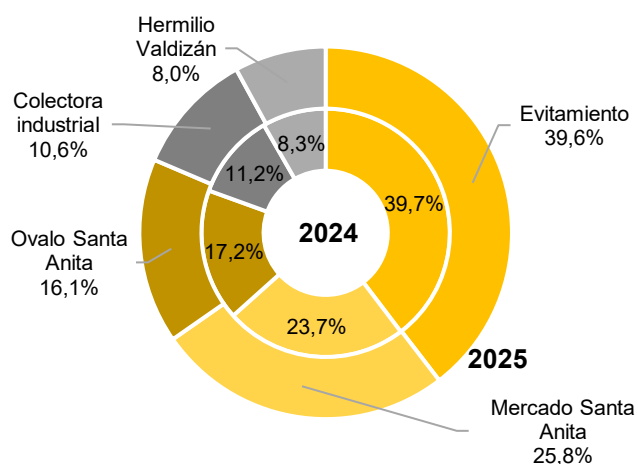
**Nota:** La información de 2023 corresponde al periodo del 21 al 31 de diciembre de 2023.

**Fuente:** Metro de Lima Línea 2 S.A.

**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. En términos de participación relativa, Evitamiento mantuvo el mayor peso dentro del tráfico total por estaciones, con 39,7 % en 2024 y 39,6 % en 2025, mientras que Mercado Santa Anita incrementó su participación de 23,7 % a 25,8 %. En contraste, Óvalo Santa Anita, Colectora Industrial y Hermilio Valdizán redujeron ligeramente su participación, pasando de 17,2 % a 16,1 %, de 11,2 % a 10,6 % y de 8,3 % a 8,0 %, respectivamente. Así, Evitamiento y Mercado Santa Anita representaron conjuntamente el 63,4 % del tráfico en 2024 y el 65,3 % en 2025, lo que evidencia que ambas estaciones explican la mayor proporción de la demanda de la Etapa 1A.

**Gráfico 6**  
**Participación de pasajeros según estaciones, 2024 – 2025**  
**(en miles de pasajeros)**



**Fuente:** Metro de Lima Línea 2 S.A.

**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



#### IV. TARIFAS

29. En el apartado “Definiciones” de la sección I del Contrato de Concesión, se indica que la tarifa corresponde a la contraprestación económica que se cobrará a los usuarios por la prestación del servicio, precisando que la misma no incluye los impuestos aplicables. Así el Contrato de Concesión señala lo siguiente:

**«DEFINICIONES**

*En este contrato, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:*

*[...]*

**Tarifa**

*Contraprestación económica que el CONCESIONARIO cobrará al Usuario por la prestación del Servicio sin incluir los impuestos que resulten aplicables a partir del día siguiente de la fecha de suscripción del Acta Conformidad.*

30. De acuerdo con las cláusulas 9.18 a 9.23 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario efectuar el cobro de las tarifas una vez culminado el periodo de Puesta en Operación Comercial de la etapa correspondiente. Asimismo, el Contrato establece tarifas sociales diferenciadas según tipo de usuario, considerando tarifas para adultos, universitarios y escolares
31. En particular, la cláusula 9.19 establece que el Concedente ha determinado la tarifa social que será cobrada por el Concesionario a partir de la culminación de la Puesta en Operación Comercial de la etapa que corresponda, conforme al siguiente detalle:

**Cuadro 2**  
**Tarifas establecidas en el Contrato de Concesión**  
**(en USD)**

| <b>Etapas</b>                                 | <b>Tarifa Adulto</b> | <b>Tarifa Universitario</b> |
|-----------------------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| Primera Etapa A (1A)                          | 0,75                 | 0,38                        |
| A la incorporación de la Primera Etapa B (1B) | 0,75                 | 0,38                        |
| A la incorporación de la Segunda Etapa        | 1,00                 | 0,50                        |

Fuente: Contrato de Concesión del Metro Línea 2.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Asimismo, la cláusula 9.21 del Contrato de Concesión establece que la tarifa cobrada por el Concesionario podrá ser modificada posteriormente por el Concedente, con opinión previa del Regulador. Dicha modificación podrá sustentarse en factores tales como variaciones en los costos de operación y mantenimiento, cambios en las tarifas del sistema de transporte urbano de pasajeros, entre otros factores que resulten pertinentes.
33. En ese marco, mediante Oficio N° 0432-2024-MTC/19.02, se dispuso la modificación de la tarifa aplicable a la Primera Etapa A de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, estableciéndose una tarifa de S/ 1,40 (USD 0,36) para pasajeros adultos y de S/ 0,70 (USD 0,18) para universitarios y escolares.
34. Además, el precio de venta al público de la Tarjeta Interoperable de Transporte (TIT) asciende a S/ 7,50.



Ilustración 3: Tarifas - Línea 2 del Metro de Lima

| TARIFAS ESTABLECIDAS EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN        |                    |                      |
|---------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|
| (en USD)                                                |                    |                      |
| ETAPA                                                   | TARIFA ADULTO      | TARIFA UNIVERSITARIO |
| <b>1A</b> Primera Etapa A (1A)                          | <b>0,75</b><br>USD | <b>0,38</b><br>USD   |
| <b>1B</b> A la incorporación de la Primera Etapa B (1B) | <b>0,75</b><br>USD | <b>0,38</b><br>USD   |
| <b>2</b> A la incorporación de la Segunda Etapa         | <b>1,00</b><br>USD | <b>0,50</b><br>USD   |

**MODIFICACIÓN DE TARIFA DISPUESTA POR EL MTC**  
Oficio N° 0432-2024-MTC/19.02

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), mediante Oficio N° 0432-2024-MTC/19.02, dispuso la modificación de la tarifa aplicable a la **Primera Etapa A (1A)** de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, estableciéndose las siguientes tarifas:

| ADULTO                       | UNIVERSITARIOS Y ESCOLARES   |
|------------------------------|------------------------------|
| <b>S/ 1,40</b><br>(USD 0,36) | <b>S/ 0,70</b><br>(USD 0,18) |

**PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO DE LA TARJETA INTEROPERABLE DE TRANSPORTE (TIT)**  
Se estableció que el precio de venta al público de la Tarjeta Interoperable de Transporte (TIT) asciende a:

**S/ 7,50**

Fuente: Contrato de Concesión y página web del Concesionario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán empleando ChatGPT (OpenAI)

35. Cabe precisar que el servicio gratuito correspondiente a la marcha blanca de la Etapa 1A se extendió inicialmente hasta el 4 de noviembre de 2024. Luego de dicho periodo, correspondía empezar el cobro de la tarifa determinada para la Etapa 1A. No obstante, debido a la problemática asociada a la adquisición de la Tarjeta Interoperable de Transporte, al cierre de 2025 el servicio continuaba brindándose de manera gratuita a los usuarios<sup>8</sup>.
36. Asimismo, conforme a la información publicada por Metro Línea 2, la tarifa para adulto aplica de lunes a domingo y feriados durante el horario de operación comercial. En el caso del medio pasaje universitario, este aplica de lunes a sábado, mientras que los domingos y feriados corresponde la tarifa para adulto. Por su parte, la tarifa escolar se aplica conforme a las condiciones y franjas horarias previstas para dicho tipo de usuario<sup>9</sup>.
37. Finalmente, cabe precisar que determinados usuarios se encuentran exonerados del pago de la tarifa, tales como los miembros de la Policía Nacional del Perú, el Cuerpo General de Bomberos, las personas con discapacidad severa debidamente acreditadas con carné de CONADIS y los niños menores de seis años, conforme a las condiciones de acceso establecidas para cada perfil de usuario.

## V. INVERSIONES, RETRIBUCIONES Y APOORTE POR REGULACIÓN

### V.1 Inversiones

#### Compromisos de inversión

38. De acuerdo con la Cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, el Concesionario es responsable del diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistema, 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". Asimismo, conforme a la Cláusula 2.4, forman parte del objeto de la Concesión el diseño y ejecución de las Inversiones Obligatorias y las pruebas de puesta en marcha.
39. En el apartado "Definiciones" del Contrato de Concesión, se establece que las Inversiones Obligatorias comprenden la elaboración de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI), la ejecución de las Obras y la provisión de Material Rodante para la etapa correspondiente,

<sup>8</sup> Incluso a la fecha de culminado este Informe de Desempeño no se cobraba por el servicio.

<sup>9</sup> Ver: Página web del Concesionario <https://www.metrolima2.com/horarios-y-tarifas/>



así como las inversiones de la Tercera Etapa, en los términos previstos contractualmente. En ese sentido, el compromiso de inversión del Concesionario no se limita a la construcción de infraestructura física, sino que comprende también el diseño, integración, equipamiento, provisión de trenes, pruebas y puesta en operación del sistema ferroviario.

40. El compromiso de inversión previsto en el Contrato de Concesión corresponde al Presupuesto de Inversión presentado por el Adjudicatario en su Sobre N° 3, el cual asciende a USD 4530,9 millones, sin incluir IGV. Dicho monto comprende las Inversiones Obligatorias de la Primera y Segunda Etapa, excluyendo las correspondientes a la Tercera Etapa. Según la desagregación contractual, el referido presupuesto está compuesto por USD 222,4 millones destinados a diseño, USD 3789,1 millones asociados a obras y USD 519,4 millones vinculados a material rodante. Considerando el IGV, el compromiso de inversión equivale aproximadamente a USD 5346,5 millones.

| <b>Cuadro 3</b>                                  |               |
|--------------------------------------------------|---------------|
| <b>Compromiso de inversión del Metro Línea 2</b> |               |
| <b>(en millones de USD, sin IGV)</b>             |               |
| <b>Concepto</b>                                  | <b>Monto</b>  |
| Diseño                                           | 222,4         |
| Obras                                            | 3789,1        |
| Material rodante                                 | 519,4         |
| <b>Total</b>                                     | <b>4530,9</b> |

Fuente: Contrato de Concesión del Metro Línea 2.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Cabe precisar que el Contrato dispone que la ingeniería debe presentarse por hitos, sean Hitos de Obra o Hitos de Material Rodante. Asimismo, establece que la sumatoria del presupuesto de los Estudios Definitivos de Ingenierías (EDIs) no debe diferir del monto total establecido por el Concesionario en el Presupuesto de Inversión contenido en su Propuesta Técnica y Económica. De igual manera, el Cronograma Detallado debe incluir los tiempos de ejecución de las partidas relativas a las Obras y a la Provisión de Material Rodante, así como los Hitos de Obra y los Hitos de Material Rodante correspondientes a la Primera y Segunda Etapa.
42. Respecto de la provisión de material rodante, el Contrato establece su incorporación progresiva en función de las etapas del proyecto. Para la Primera Etapa A, el Concesionario debía contar con cinco (05) trenes, con una conformación mínima de seis (06) coches cada uno y capacidad para transportar 1200 pasajeros por tren. Para la Primera Etapa se previó un total de veinte (20) trenes; mientras que, para la Primera y Segunda Etapa, se estableció un total de treinta y cinco (35) trenes para la Línea 2 y siete (07) trenes para el Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta.

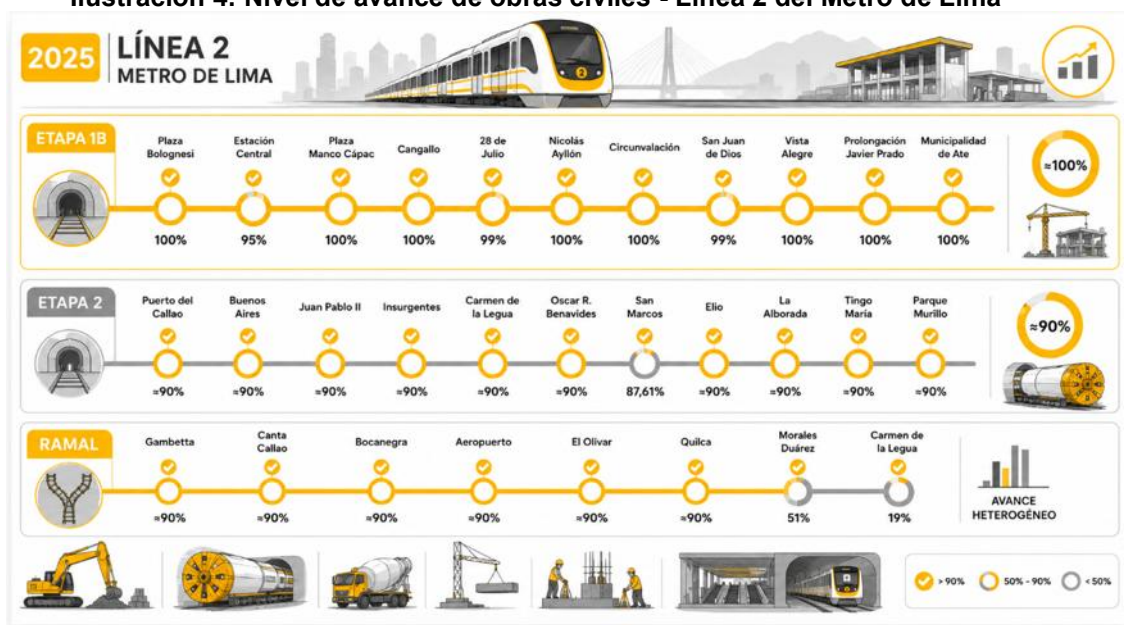
### **Inversiones reconocidas**

43. En materia de inversiones ejecutadas, la Línea 2 del Metro de Lima y Callao ha registrado avances relevantes en obras civiles, equipamiento ferroviario y adquisición de material rodante. Estos avances permitieron alcanzar un hito importante en 2023, con la aceptación de las obras de la Etapa 1A y el posterior inicio de operación del primer tramo del proyecto, comprendido entre las estaciones Mercado Santa Anita y Evitamiento. Dicha etapa incluyó cinco estaciones: Mercado Santa Anita, Hermilio Valdizán, Colectora Industrial, Óvalo Santa Anita y Evitamiento, además de la infraestructura y sistemas necesarios para su explotación comercial.
44. Durante 2024, la Etapa 1A continuó en operación, mientras se mantuvo la ejecución de obras correspondientes a las siguientes etapas del proyecto, principalmente la Etapa 1B, la Etapa 2 de la Línea 2 y el Ramal Av. Faucett–Av. Gambetta. En ese marco, las inversiones ejecutadas no solo se reflejaron en desembolsos financieros, sino también en el avance físico de estaciones, túneles, pozos de ventilación, sistemas ferroviarios, material rodante e infraestructura complementaria.



45. Finalmente, en 2025 se registraron avances significativos en la obra civil de las etapas restantes. En la Etapa 1B, comprendida entre la Estación 12 Plaza Bolognesi y la Estación 27 Municipalidad de Ate, se registró un avance del 100 % en obras civiles en todo el tramo, con excepción de la Estación Central que alcanzó un avance aproximado del 95 %, y de las estaciones E-13 28 de Julio y E-19 San Juan de Dios, que registraron avances del 99 %. Asimismo, en la Etapa 2 de la Línea 2, correspondiente al tramo entre la Estación 01 Puerto del Callao y la Estación 11 Parque Murillo, todas las estaciones registraron un avance aproximado del 90 % en obras civiles, con excepción de la estación San Marcos, que alcanzó un avance de 87,61 %. Por su parte, en el Ramal Av. Faucett–Av. Gambetta, las estaciones Morales Duárez y Carmen de la Legua alcanzaron avances de 51 % y 19 %, respectivamente; mientras que, las demás estaciones registraron un avance promedio del 90%.

**Ilustración 4: Nivel de avance de obras civiles - Línea 2 del Metro de Lima**



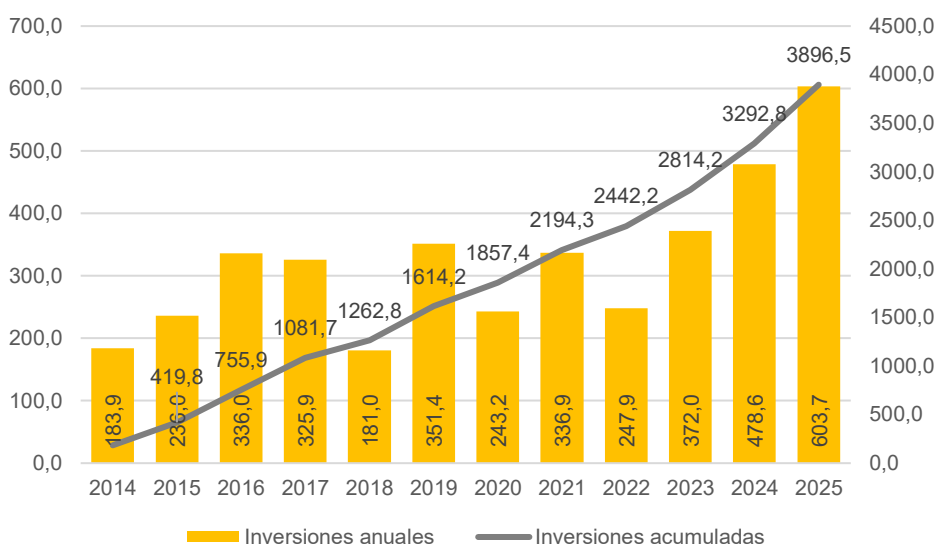
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán empleando ChatGPT (OpenAI).

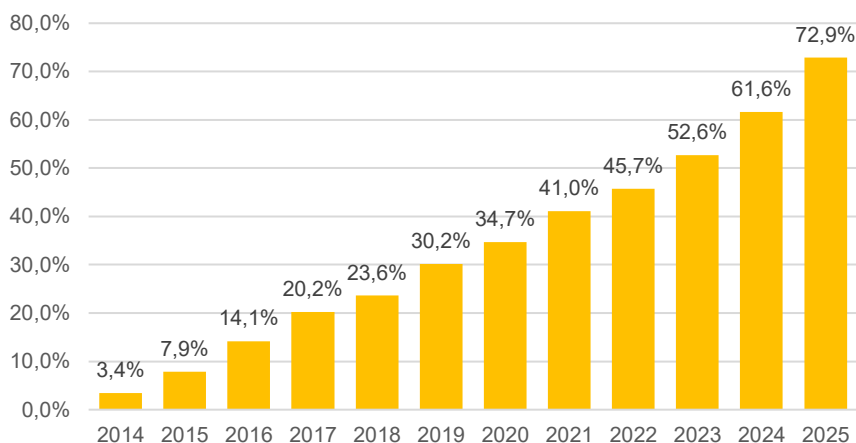
46. Los siguientes gráficos muestran la evolución de las inversiones ejecutadas en la Línea 2 del Metro de Lima y Callao durante el periodo 2014-2025. En términos anuales, se observa un comportamiento variable de la inversión, con mayores niveles de ejecución en los últimos años, destacando 2024 y 2025, con montos de USD 478,6 millones y USD 603,7 millones, respectivamente. Como resultado, la inversión acumulada alcanzó los USD 3896,5 millones en 2025. Asimismo, el avance acumulado respecto del monto total de inversión pasó de 3,4 % en 2014 a 72,9 % en 2025, evidenciando un incremento sostenido del avance financiero del proyecto, especialmente a partir de 2023.



**Gráfico 7**  
**Evolución de la inversión ejecutada y avance acumulado de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, 2014-2025**  
**(en millones de USD, incluye IGV)**



#### % de avance



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V.2 Cofinanciamiento

47. De acuerdo con las Cláusulas 10.4 a 10.10 del Contrato de Concesión, la Línea 2 y el Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta cuentan con un esquema de cofinanciamiento, mediante el cual el Concedente asume determinados compromisos de pago vinculados a la ejecución de las inversiones obligatorias del proyecto. El monto de cofinanciamiento previsto contractualmente asciende a USD 3695,1 millones, correspondiente a la propuesta económica presentada por el Concesionario.
48. Cabe precisar que dicho cofinanciamiento no constituye un pago único ni automático al Concesionario, sino que se materializa conforme al avance, reconocimiento y cumplimiento de las condiciones establecidas en el Contrato. En particular, durante la fase de ejecución de inversiones obligatorias, las obras ejecutadas con fondos de cofinanciamiento son reconocidas mediante el sistema de Pago por Obras (PPO), mientras que la provisión del material rodante es retribuida mediante el Pago por Material Rodante (PPMR).



49. Asimismo, las obras y la provisión de material rodante que no sean cubiertas con fondos de cofinanciamiento deben ser financiadas por el Concesionario y reconocidas posteriormente por el Concedente mediante el sistema de Retribución por Inversiones (RPI). En tal sentido, el cofinanciamiento corresponde a un mecanismo de pago asociado a la ejecución de inversiones, distinto de las retribuciones vinculadas a la operación y mantenimiento del servicio.

### **V.3 Sistema de Retribución por Inversiones**

50. De acuerdo con la Cláusula 10.11 del Contrato de Concesión, el Sistema de RPI constituye el mecanismo mediante el cual el Concedente reconoce al Concesionario las inversiones obligatorias de la Primera y Segunda Etapa que no sean cubiertas con fondos de cofinanciamiento. En ese sentido, el RPI se diferencia del PPO y del PPMR, dado que estos últimos están asociados a inversiones financiadas con cofinanciamiento, mientras que el RPI corresponde a obras y material rodante financiados directamente por el Concesionario. La misma cláusula establece que dichas inversiones ascienden a USD 1248,6 millones, sin incluir IGV.
51. Conforme a la Cláusula 10.12, el derecho del Concesionario a recibir el RPI se genera como consecuencia de la obtención de los Certificados de Avance de Obra (CAO) o Certificados de Avance de Material Rodante (CAO-MR), según corresponda. Por ello, el RPI no constituye una transferencia automática, sino una retribución sujeta al avance, certificación y reconocimiento de las inversiones obligatorias ejecutadas. Asimismo, dicha cláusula establece que el importe del RPI asciende a USD 194,7 millones anuales.
52. Asimismo, el pago de la parte proporcional del RPI asociada a los CAO o CAO-MR emitidos, denominada RPI-CAO, se efectúa trimestralmente y por un periodo de quince años. Este plazo se computa desde el inicio de la explotación de la Segunda Etapa; sin embargo, si dicho inicio se posterga por más de tres meses respecto de lo previsto contractualmente, el pago del RPI se inicia a partir del mes sesenta y cinco contado desde la Fecha de Cierre. Además, el pago se realiza a través del Fideicomiso de Administración, utilizando como primera fuente los ingresos provenientes del cobro de la tarifa.
53. Finalmente, conforme a las Cláusulas 10.15 y 10.16, si los recursos disponibles en la Cuenta de RPI y en la Cuenta de Reserva del Fideicomiso no fueran suficientes para atender las obligaciones de pago, el Concedente debe adoptar las acciones necesarias para transferir al Fideicomiso los recursos requeridos. Asimismo, el procedimiento para el reconocimiento del RPI se desarrolla en los Apéndices 1 y 4 del Anexo 5. En consecuencia, para evaluar el desempeño del concesionario, corresponde analizar los CAO y CAO-MR emitidos, los montos de RPI-CAO reconocidos, los pagos efectuados, los saldos pendientes y la oportunidad de dichos pagos.

### **V.4 Retribución por Operación y Mantenimiento**

54. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene derecho a percibir una Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO), destinada a cubrir los costos asociados a la operación, reposición y mantenimiento de la Concesión durante la etapa de explotación. Este concepto es distinto del cofinanciamiento de inversiones, toda vez que este último se encuentra vinculado a la ejecución de obras y provisión de material rodante, mientras que el RPMO remunera las actividades necesarias para la prestación continua del servicio.
55. De acuerdo con el esquema contractual, el RPMO se paga de manera bimestral, a través del Fideicomiso de Administración, desde el inicio de la explotación de la etapa correspondiente. Asimismo, el Contrato establece que el RPMO se compone de una porción fija y de componentes variables. La porción fija comprende, entre otros, costos de personal de operación, contratos de operación, personal de mantenimiento, costos fijos de energía eléctrica, mantenimiento industrial, mantenimiento de infraestructura y



equipamiento ferroviario y no ferroviario, seguros de operación, garantías y otros costos fijos.

56. Por su parte, los componentes variables del RPMO comprenden los costos de energía eléctrica, los costos de mantenimiento del material rodante y los costos de revisiones generales del material rodante. Cabe precisar que, algunos de estos componentes se calculan considerando variables operativas como los kilómetros tren recorridos (KTR).
57. En el siguiente cuadro se observa que los kilómetros comerciales presentaron valores muy cercanos a los kilómetros tren recorridos (KTR), lo que evidencia que la mayor parte del recorrido efectuado por los trenes estuvo asociada a la prestación efectiva del servicio. En 2024, los kilómetros comerciales representaron el 98,5 % de los KTR, mientras que en 2025 dicha proporción aumentó a 99,7 %, reflejando una alta correspondencia entre ambas mediciones. Asimismo, en 2025 los KTR registraron una ligera reducción de 2,0 % respecto de 2024, al pasar de 464 990,94 a 455 483,48 kilómetros; en tanto que los kilómetros comerciales disminuyeron en 0,8 %, al pasar de 457 878,96 a 454 329,80 kilómetros.

**Cuadro 4**  
**kilómetros tren recorridos y kilómetros comerciales, 2023 – 2025**

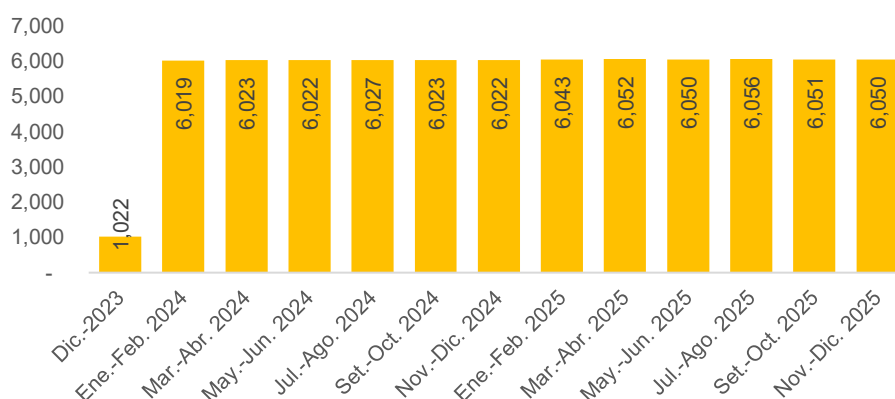
|                        | 2023      | 2024       | 2025       |
|------------------------|-----------|------------|------------|
| KTR                    | 13 263,16 | 464 990,94 | 455 483,48 |
| Kilómetros comerciales | 13 132,03 | 457 878,96 | 454 329,80 |

Fuente: Plan de Negocios 2026 del Metro Línea 2.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Durante el periodo analizado, los montos aprobados por concepto de RPMO muestran una periodicidad bimestral. En diciembre de 2023 se aprobó un monto de USD 1,0 millón, correspondiente al inicio de la explotación de la Etapa 1A. En 2024, los montos aprobados se ubicaron alrededor de USD 6,0 millones por bimestre, comportamiento que se mantuvo durante 2025.
59. En particular, durante 2025 se aprobaron seis pagos bimestrales por concepto de RPMO, por un monto total de USD 36,3 millones sin IGV. Los importes aprobados se mantuvieron relativamente estables, fluctuando entre USD 6,04 millones y USD 6,06 millones por bimestre. El mayor monto correspondió al bimestre julio-agosto, con USD 6,06 millones, mientras que el menor se registró en enero-febrero, con USD 6,04 millones. Este comportamiento evidencia una estructura de pagos regular durante el año, asociada al reconocimiento bimestral de los costos de operación y mantenimiento de la Etapa 1A.

**Gráfico 8**  
**Retribución por Operación y Mantenimiento – RPMO, 2023 – 2025**  
**(en millones de USD, no incluye IGV)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



60. A modo de síntesis, la siguiente ilustración presenta los principales mecanismos de financiamiento y retribución del Concedente al Concesionario, diferenciando los conceptos aplicables durante la fase de ejecución de inversiones obligatorias y la fase de explotación del servicio.



Monto correspondiente a la Propuesta Económica del Concesionario.

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán empleando ChatGPT (OpenAI).

## V.5 Pagos al Estado

61. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario se encuentra obligado a pagar al Regulador el Aporte por Regulación, el cual de acuerdo con el Artículo 14° de la Ley N° 26917<sup>10</sup> y al Artículo 10° de la Ley N° 27332<sup>11</sup>, asciende al 1 % de la facturación del Concesionario sin incluir el IGV. Además, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, estos pagos deben realizarse con una periodicidad mensual.
62. En el Gráfico N.º 9 se muestra el pago anual efectuado por el Concesionario al Ositrán por concepto de Aporte por Regulación durante el periodo 2015-2025. Se observa un comportamiento variable a lo largo del periodo, con montos relativamente altos entre 2015 y 2017, una reducción significativa entre 2018 y 2019, y una recuperación progresiva a partir de 2020. En particular, el aporte pasó de S/ 7,4 millones en 2019 a S/ 15,9 millones en 2025, lo que representa un incremento acumulado de 113,3 %. Asimismo, en los últimos años se aprecia un crecimiento sostenido, al pasar de S/ 6,8 millones en 2023 a S/ 10,0 millones en 2024 y S/ 15,9 millones en 2025. En términos relativos, el pago efectuado en 2025 registró un incremento de 58,3 % respecto de 2024 y de 132,7 % respecto de 2023, constituyéndose en el mayor monto anual registrado durante el periodo analizado.
63. De otro lado, los pagos mensuales efectuados por el Concesionario durante 2025 presentaron una concentración en determinados meses del año, principalmente en enero, abril, julio y octubre. Este comportamiento evidencia cierta periodicidad trimestral en la recaudación del Aporte por Regulación, destacando octubre como el mes con el mayor monto pagado, seguido de julio, abril y enero. Asimismo, se registraron pagos de menor

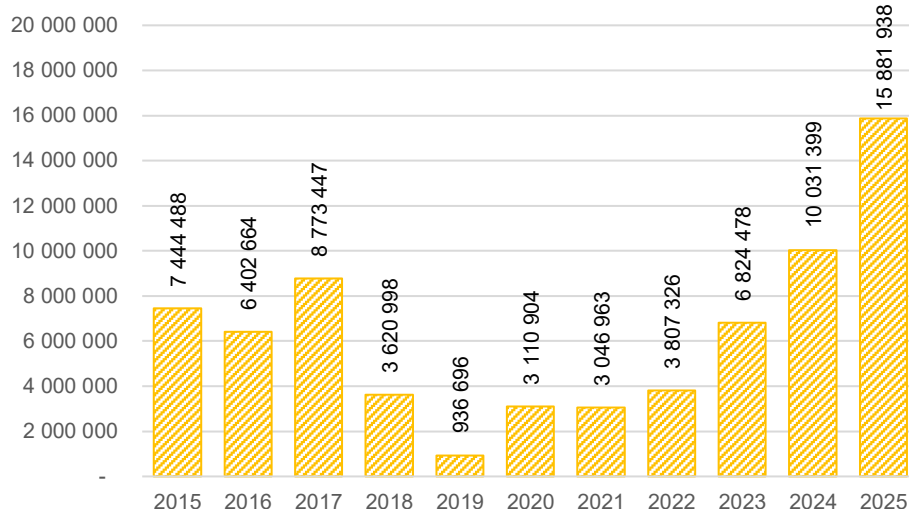
<sup>10</sup> Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo.

<sup>11</sup> Ley N° 27332, Ley Marco de Los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos.

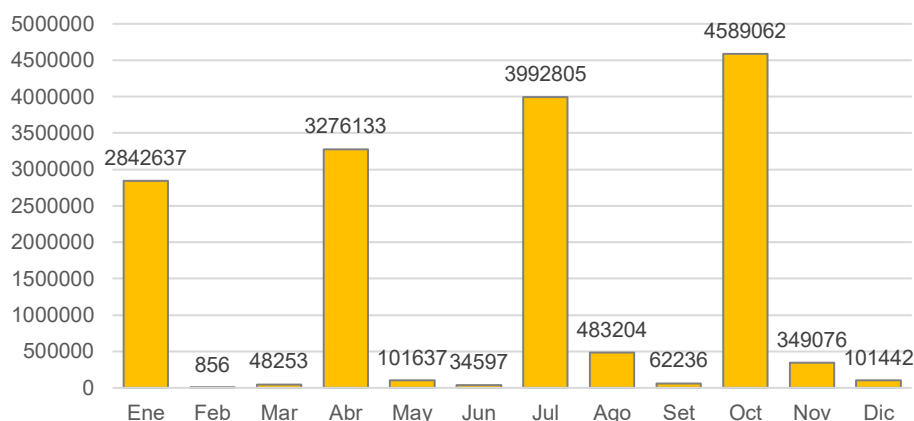


magnitud en otros meses, lo que refleja que la mayor parte del aporte anual se concentra en los meses asociados a dichos periodos de pago.

**Gráfico 9**  
**Pago de Aporte por regulación, 2015 – 2025**  
(En S/)



**Pago mensual en el año 2025**



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1 Incidentes

64. Los incidentes que registra la Concesión se encuentran divididos en cuatro categorías, a saber: (i) Número de incidentes de seguridad operativa; (ii) Incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas; (iii) Incidentes relacionados con averías; y (iv) emergencias. En 2025, el número de eventos que engloba todas estas categorías ascendió a 596 eventos, cifra inferior en 17,9 % de lo registrado en el 2024 (726 eventos).

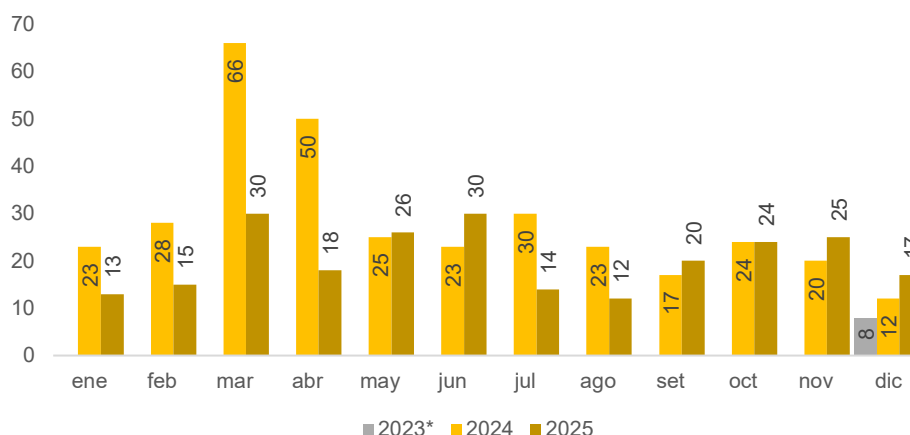
#### Número de incidentes de seguridad operativa

65. En 2025 se registraron 244 incidentes, cifra menor a los 341 incidentes reportados en 2024, lo que representó una reducción de 28,4 %. Esta disminución se explica principalmente por los menores registros observados entre enero y abril, destacando marzo y abril, meses en los que los incidentes disminuyeron de 66 a 30 y de 50 a 18, respectivamente. No obstante, en algunos meses de 2025 se observaron incrementos



frente al año anterior, como junio, noviembre y diciembre, con variaciones de 30,4 %, 25,0 % y 41,7 %, respectivamente. Cabe precisar que, en 2023, la información corresponde únicamente al mes de diciembre, periodo en el que se registraron 8 incidentes.

**Gráfico 10**  
**Incidentes de seguridad operativa del Metro Línea 2, 2023 – 2025**



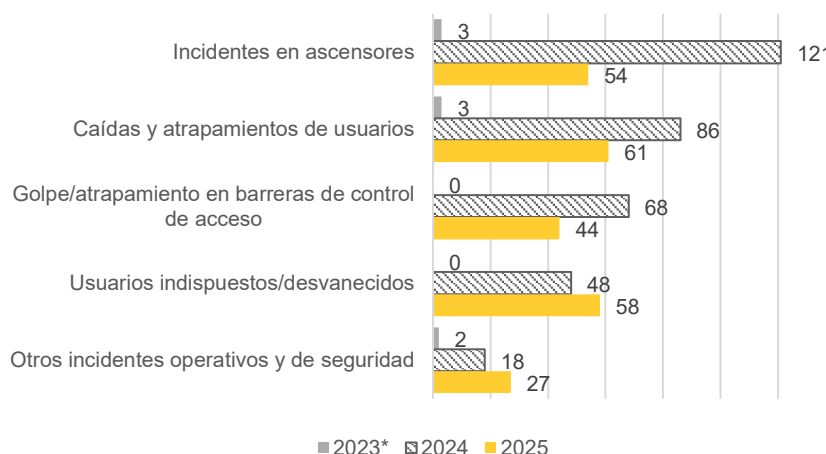
**Nota:** La información de 2023 corresponde al periodo del 21 al 31 de diciembre de 2023.

**Fuente:** Metro de Lima Línea 2 S.A.

**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. Según tipo de incidente, en 2025 los eventos más frecuentes correspondieron a caídas y atrapamientos de usuarios, con 61 casos, y a usuarios indispuestos o desvanecidos, con 58 casos, los cuales representaron el 25,0 % y 23,8 % del total anual, respectivamente. Le siguieron los incidentes en ascensores, con 54 casos, equivalentes al 22,1 %, y los golpes o atrapamientos en barreras de control de acceso, con 44 casos, que representaron el 18,0 %. Respecto de 2024, se observaron reducciones en los incidentes en ascensores (-55,4 %), golpes o atrapamientos en barreras de control de acceso (-35,3 %) y caídas y atrapamientos de usuarios (-29,1 %). En contraste, los eventos asociados a usuarios indispuestos o desvanecidos aumentaron en 20,8 %, mientras que otros incidentes operativos y de seguridad pasaron de 18 a 27 casos.

**Gráfico 11**  
**Número de incidentes de seguridad operativa, según tipo**  
**2023 - 2025**



**Nota:** La información de 2023 corresponde al periodo del 21 al 31 de diciembre de 2023.

**Fuente:** Metro de Lima Línea 2 S.A.

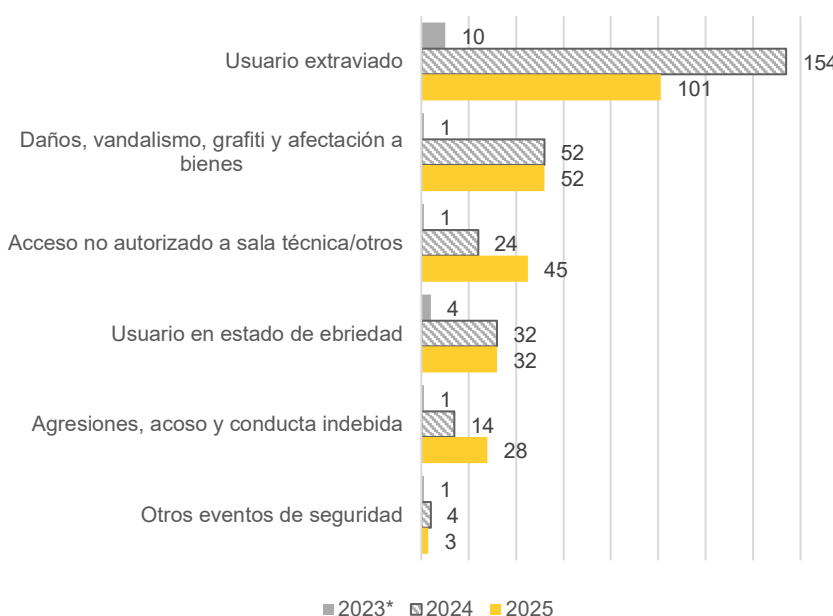
**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



### **Incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas**

67. Este indicador mide las ocurrencias que comprometen la seguridad de bienes y personas tanto dentro de las estaciones como en el perímetro externo, tales como: pintado con grafiti, accidentes vehiculares (impacto de vehículos contra la infraestructura externa de las estaciones y vías) y otro tipo de incidentes (agresiones entre pasajeros).
68. Durante el periodo 2023-2025 se registraron 559 eventos de seguridad, de los cuales 18 correspondieron a 2023, 280 a 2024 y 261 a 2025. En 2025, el total de eventos disminuyó en 6,8 % respecto de 2024, pasando de 280 a 261 registros. Cabe precisar que la información de 2023 corresponde al inicio de operación en diciembre de dicho año.
69. Según tipo de evento, en 2025 la mayor participación correspondió a usuarios extraviados, con 101 casos, equivalentes al 38,7 % del total anual, aunque esta categoría registró una reducción de 34,4 % respecto de 2024. Le siguieron los eventos asociados a daños, vandalismo, grafiti y afectación a bienes, con 52 casos, que representaron el 19,9 % del total y se mantuvieron sin variación frente al año anterior. Asimismo, los accesos no autorizados a sala técnica u otros ambientes concentraron el 17,2 % de los eventos, con 45 casos, registrando un incremento de 87,5 % respecto de 2024. Por su parte, los eventos relacionados con usuarios en estado de ebriedad representaron el 12,3 % del total, mientras que las agresiones, actos de acoso y conductas indebidas concentraron el 10,7 %, duplicándose respecto del año anterior. Finalmente, la categoría “otros eventos de seguridad” registró 3 casos, equivalentes al 1,1 % del total de 2025.

**Gráfico 12**  
**Número de incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas por tipo, 2023 - 2025**



**Nota:** La información de 2023 corresponde al periodo del 21 al 31 de diciembre de 2023.

**Fuente:** Metro de Lima Línea 2 S.A.

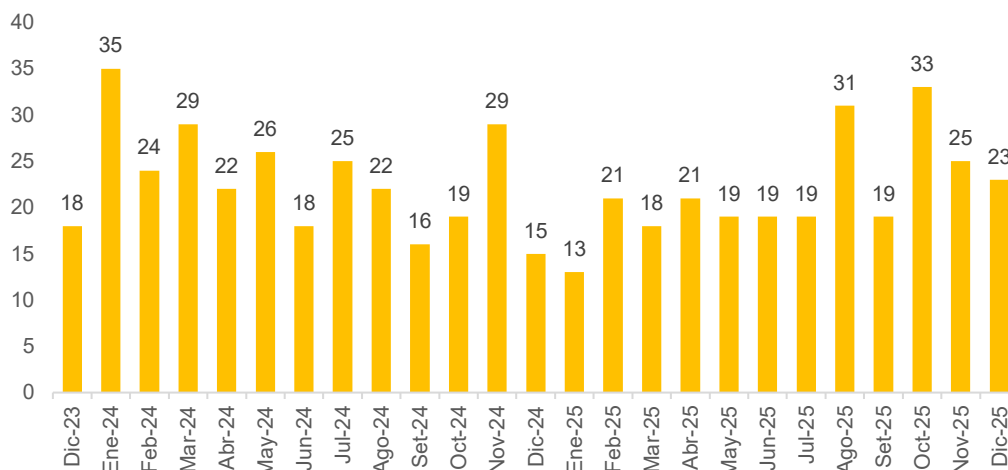
**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. A nivel mensual, no se observa una tendencia creciente sostenida, sino un comportamiento relativamente fluctuante. En 2024, los mayores registros se presentaron en enero, marzo y noviembre, con 35, 29 y 29 incidentes, respectivamente, mientras que los menores niveles se observaron en setiembre y diciembre, con 16 y 15 incidentes. En 2025, la mayoría de los meses registró entre 18 y 23 incidentes; sin embargo, se identificaron incrementos puntuales en agosto y octubre, con 31 y 33 incidentes,



respectivamente. Cabe precisar que el dato de 2023 corresponde únicamente a diciembre, mes en el que se registraron 18 incidentes.

**Gráfico 13**  
**Número de incidentes mensuales relacionados con la seguridad de bienes y personas, 2023 - 2025**



Fuente: Metro de Lima Línea 2 S.A.

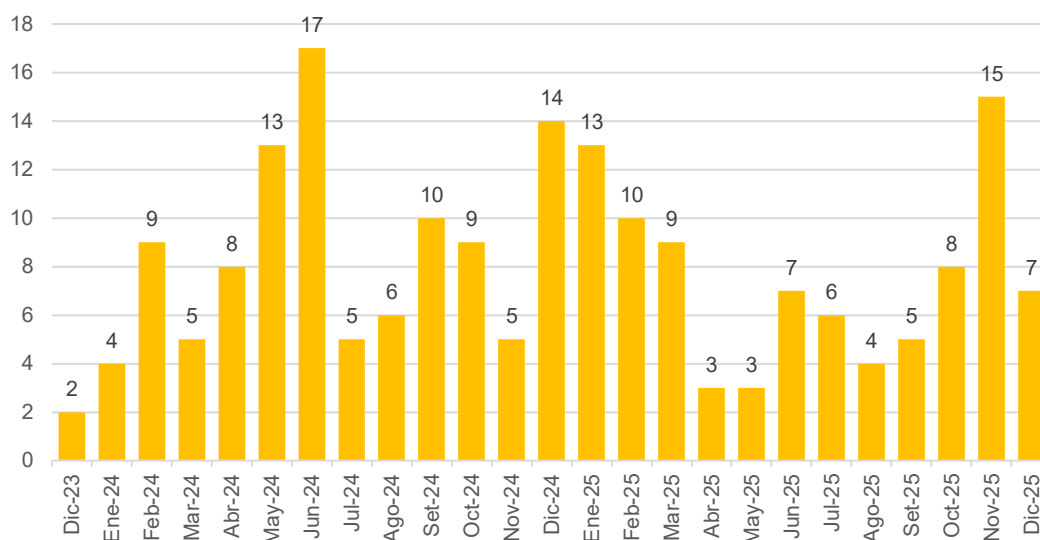
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### **Incidentes relacionados con averías**

71. Se consideran averías e incidencias técnicas operativas aquellos eventos asociados a fallas, desperfectos o mal funcionamiento del material rodante, sistemas ferroviarios, equipamiento electromecánico, sistemas de señalización, comunicaciones, energía, puertas de andén y demás componentes vinculados a la operación del servicio.
72. La evolución mensual de las averías e incidencias técnicas operativas muestra que en 2025 se registraron 90 eventos, cifra menor a los 105 reportados en 2024, lo que representó una reducción de 14,3 %. En 2024, los mayores registros se observaron en junio, diciembre y mayo, con 17, 14 y 13 eventos, respectivamente, por su parte en 2025, los niveles más altos se registraron en noviembre, enero y febrero, con 15, 13 y 10 eventos, respectivamente; mientras que abril y mayo presentaron los menores registros, con 3 eventos cada uno. Cabe precisar que durante el periodo de operación de 2023 solo se registraron 2 eventos.
73. Respecto a las principales causas de las averías e incidencias técnicas operativas, en 2025 estas se concentraron principalmente en eventos asociados al material rodante y sistemas del tren, con 40 casos, equivalentes al 44,4 % del total anual. Le siguieron las incidencias vinculadas a puertas de andén, puertas de emergencia y plataforma, con 17 casos, que representaron el 18,9 %; así como otros eventos operativos o pendientes de análisis, con 14 casos, equivalentes al 15,6 %. En menor medida, se registraron eventos asociados a señalización, control y comunicaciones, con 9 casos; alarmas, incendio y eventos externos, con 6 casos; y energía eléctrica o tracción auxiliar, con 4 casos. En conjunto, estos resultados muestran que la mayor parte de las incidencias técnicas se relacionó con componentes del tren y sistemas directamente vinculados a la operación ferroviaria.



**Gráfico 14**  
**Evolución mensual de averías e incidencias técnicas operativas del Metro Línea 2, 2023 – 2025**



Fuente: Metro de Lima Línea 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### **Emergencias**

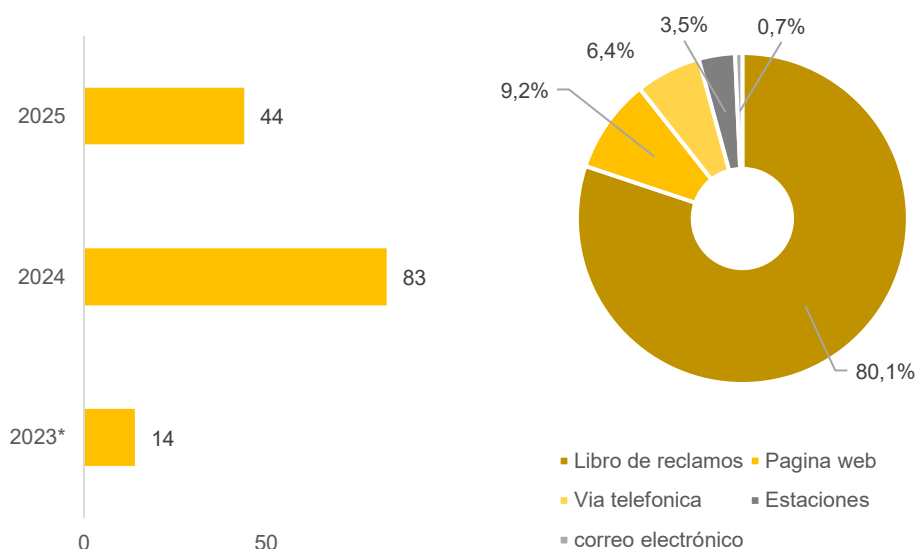
74. Respecto a las emergencias registradas, durante el periodo 2023-2025, se reportó un evento en 2025, ocurrido el 29 de junio en la Sala de Baterías de PTSA, asociado a un incendio en el banco de baterías. Ante la activación de la alarma de incendio, se aplicaron los protocolos de emergencia y se solicitó el apoyo del Cuerpo General de Bomberos. Como medida de seguridad, el servicio fue suspendido entre las 15:41 y las 23:00 horas, en el tramo comprendido entre Mercado Santa Anita y Evitamiento, debido al corte de energía requerido para la atención de la emergencia y la posterior recuperación de los sistemas afectados.

### **VI.2 Reclamos**

75. Cabe indicar que los usuarios de las infraestructuras supervisadas por el Ositrán están facultados para utilizar el mecanismo de reclamos ante la insatisfacción de los servicios prestados por las Entidades Prestadoras. Conforme al Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del Ositrán, los reclamos de los usuarios deben estar relacionados con la facturación o cobro de los servicios, la calidad y oportuna prestación de los servicios, defectos en la información proporcionada a los usuarios, entre otros aspectos. Cabe indicar que en primera instancia los reclamos son atendidos por la Entidad Prestadora, mientras que, en segunda Instancia, los reclamos son resueltos por el Ositrán.
76. Según se aprecia en el siguiente gráfico, la evolución de los reclamos presentados ante el Concesionario durante el periodo 2023-2025, así como su distribución según canal de atención. En 2023 se registraron 14 reclamos, considerando el periodo parcial de operación; mientras que en 2024 el número de reclamos ascendió a 83. En 2025, los reclamos se redujeron a 44, lo que representó una disminución de 47,0 % respecto de 2024. Asimismo, se observa que el principal canal utilizado por los usuarios fue el libro de reclamaciones, que concentró el 80,1 % del total de reclamos, seguido de la página web con 9,2 %, la vía telefónica con 6,4 %, las estaciones con 3,5 % y el correo electrónico con 0,7 %.



**Gráfico 15**  
**Evolución de reclamos presentados ante el Concesionario y distribución por canal de atención, 2023 – 2025**



**Nota:** La información de 2023 corresponde al periodo del 21 al 31 de diciembre de 2023.

**Fuente:** Metro de Lima Línea 2 S.A.

**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Respecto a la distribución de los reclamos según materia durante el periodo 2023-2025. En 2025, destacaron los reclamos vinculados al acceso a la infraestructura, con 12 casos, equivalentes al 27,3 % del total de reclamos de dicho año, registrando además un ligero incremento respecto de 2024, cuando se reportaron 11 casos. Le siguieron los reclamos asociados a la calidad y oportuna prestación del servicio, con 5 casos, que representaron el 11,4 % del total. Asimismo, las materias referidas a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios e información proporcionada a los usuarios registraron 2 reclamos cada una, equivalentes al 4,5 % en cada caso, mientras que no se presentaron reclamos asociados a facturación o cobro, a diferencia de los 6 casos registrados en 2024. Finalmente, la categoría “otros” concentró 23 reclamos en 2025, equivalente al 52,3 % del total, aunque mostró una reducción de 45,2 % respecto de los 42 casos registrados en 2024.

**Cuadro 5**  
**Reclamos presentados ante el Concesionario según materia, 2023 – 2025**

| Materia                                       | 2023*     | 2024      | 2025      |
|-----------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Acceso a la infraestructura                   | 2         | 11        | 12        |
| Facturación o cobro                           | 0         | 6         | 0         |
| Calidad y oportuna prestación del servicio    | 1         | 9         | 5         |
| Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios | 2         | 9         | 2         |
| Información proporcionada a los usuarios      | 1         | 6         | 2         |
| Otros                                         | 8         | 42        | 23        |
| <b>Total</b>                                  | <b>14</b> | <b>83</b> | <b>44</b> |

**Nota:** La información de 2023 corresponde al periodo del 21 al 31 de diciembre de 2023.

**Fuente:** Metro de Lima Línea 2 S.A.

**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. Cabe indicar que, respecto al estado de resolución de los reclamos, durante el periodo 2023-2025 predominó la declaración de reclamos infundados. En 2025, de los 44 reclamos registrados, 27 fueron declarados infundados, 7 fundados, 5 improcedentes y 2 inadmisibles, mientras que 3 reclamos se encontraban en proceso de atención al cierre del periodo. Asimismo, se verificó que ninguno de los reclamos fue apelado ante el Ositrán.



### **VI.3 Sanciones y penalidades**

79. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.
80. Durante el 2025, no se registraron sanciones administrativas aplicadas a la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. No obstante, sí se identificó una penalidad contractual correspondiente al expediente N° 011-2025, por el incumplimiento asociado al atraso de treinta y cuatro días calendario en el levantamiento de las observaciones formuladas al Plan de Prestación del Servicio-Revisión 11. Dicho incumplimiento se encuentra vinculado al Numeral 2.2.2 del Anexo 7 del Contrato de Concesión y dio lugar a la imposición de una penalidad de S/ 181 900,00.

## **VII. RESULTADOS FINANCIEROS**

### **VII.1 Estados de Resultados Integrales**

81. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo.
82. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de dichos conceptos, de manera previa a presentar el estado de resultados integrales. Dicho análisis parte desde el año 2014 (año en que se constituyó la Sociedad del Metro de Lima-Línea 2) hasta el 2025.

#### **Ingresos por actividades ordinarias**

83. La evolución de los ingresos por actividades ordinarias de la concesionaria durante el periodo 2014-2025 refleja la transición natural del proyecto, identificándose dos etapas. La primera fase, comprendida entre 2014 y 2022, los ingresos estuvieron compuestos principalmente por el reconocimiento de los ingresos asociados a la cuenta Trabajo por el activo financiero, la cual promedió ingresos anuales de USD 267,9 millones y alcanzó un pico en 2017 (USD 407,2 millones). Asimismo, durante dicho período se registraron ingresos por el activo financiero (intereses), aunque con una participación significativamente menor dentro de la estructura de ingresos.
84. A partir de 2023 se incorporaron los primeros ingresos por retribución por operación y mantenimiento, por un monto de USD 1,0 millón, reflejando el inicio de una nueva etapa en la ejecución de la concesión. Este componente experimentó una expansión en 2024 al situarse en USD 36,2 millones y se consolidó en USD 36,3 millones al cierre de 2025. De este modo, en los últimos ejercicios la concesión muestra una estructura de ingresos expansiva, alcanzando en 2025 un máximo histórico de USD 532,8 millones en ingresos totales, lo que significó un incremento de 1,7% respecto a los USD 524,1 millones registrados en 2024.
85. En cuanto a la composición de los ingresos en 2025, la principal fuente continuó siendo el Trabajo por el activo financiero, el cual aportó el 91,2% del total (USD 485,8 millones) y creció un 3,3% frente al año previo. En segundo lugar, los Ingresos por retribución por operación y mantenimiento representaron el 6,8% con USD 36,3 millones, manteniéndose prácticamente constantes respecto a 2024 con una leve variación positiva de 0,4%. Finalmente, los ingresos por el activo financiero ascendieron a USD 10,5 millones, equivalentes al 2,0% de los ingresos totales, mostrando una reducción de 40,2% en comparación con el ejercicio anterior. Asimismo, los ingresos por servicios complementarios representaron una fracción marginal del total, con USD 0,2 millones (0,04%).



**Cuadro 6**  
**Línea 2: Ingresos por actividades ordinarias 2014 - 2025**  
**(En miles de dólares)**

|                                                         | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           |
|---------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Ingresos por actividades ordinarias</b>              |                |                |                |                |                |                |
| Ingresos de contrato de cliente – activo financiero.    | 221 633        | 194 923        | 362 145        | 407 239        | 230 929        | 299 074        |
| Ingresos por retribución por operación y mantenimiento. | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| Ingresos por el activo financiero                       | 1628           | 6677           | 7102           | 8326           | 10 021         | 12 213         |
| Ingresos por servicios complementarios                  | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| <b>Total</b>                                            | <b>223 261</b> | <b>201 600</b> | <b>369 247</b> | <b>415 565</b> | <b>240 950</b> | <b>311 287</b> |

|                                                         | 2020           | 2021           | 2022           | 2023           | 2024           | 2025           |
|---------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Ingresos por actividades ordinarias</b>              |                |                |                |                |                |                |
| Ingresos de contrato de cliente – activo financiero.    | 219 954        | 277 998        | 196 980        | 322 581        | 470 209        | 485 830        |
| Ingresos por retribución por operación y mantenimiento. | -              | -              | -              | 1026           | 36 167         | 36 302         |
| Ingresos por el activo financiero                       | 6019           | 4215           | 3667           | 1134           | 17 527         | 10 482         |
| Ingresos por servicios complementarios                  | -              | -              | -              | 1              | 225            | 235            |
| <b>Total</b>                                            | <b>225 973</b> | <b>282 213</b> | <b>200 647</b> | <b>324 742</b> | <b>524 128</b> | <b>532 849</b> |

Fuente: Estados Financieros Auditados - Metro de Lima Línea 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### **Costos por servicios**

86. En el periodo 2014-2025, los costos totales por servicios de la concesión han mostrado una tendencia creciente, al pasar de USD 201,2 millones a USD 496,9 millones. Esta evolución histórica estuvo determinada de manera casi exclusiva por los Costos por servicios de construcción, los cuales representaron el 100 % de la estructura de costos hasta el año 2022, reflejando el fuerte componente de inversión en infraestructura física (certificación de obras, interferencias y material rodante). A partir de 2023, se observa un cambio en la composición de los costos, con la incorporación de los primeros costos por servicios de operación, asociados al inicio de las actividades de operación y mantenimiento de la concesión.
87. Al cierre de 2025, los costos totales por servicios ascendieron a USD 496,9 millones, lo que significó un incremento de 3,5 % en comparación con los USD 480,3 millones registrados en 2024. En cuanto a su composición interna en 2025, los Costos por servicios de construcción continuaron concentrando la mayor participación con el 96,2 % del total (USD 477,9 millones), impulsados netamente por el costo de certificación de avance de obra. Por su parte, los Costos por servicios de operación representaron el 3,8 % restante de la estructura al totalizar USD 19,1 millones, lo que implicó un aumento del 2,5 % respecto al año previo (USD 18,6 millones).



**Cuadro 7**  
**Línea 2: Costos por servicios 2014 - 2025**  
(En miles de dólares)

| Costos por servicios                                 | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           |
|------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Costos por servicios de operación:</b>            |                |                |                |                |                |                |
| Costos de operación fijo                             | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| Gastos administrativos                               | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| Asesorías diversas                                   | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| Honorarios por supervisión y regulación de operación | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| Gastos de operación variable                         | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| Gastos de personal                                   | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| Costos por servicios complementarios                 | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| <b>Costos por servicios de construcción</b>          | <b>201 181</b> | <b>156 533</b> | <b>327 001</b> | <b>386 760</b> | <b>206 496</b> | <b>283 004</b> |
| Costo de certificación de avance de obra             | 54 781         | 149 667        | 282 441        | 227 057        | 161 141        | 234 059        |
| Costo de certificación de interferencias             | -              | 6 866          | 9 702          | 55 131         | 10 498         | 145            |
| Costo de material rodante                            | 146 400        | -              | 34 858         | 104 572        | 34 857         | 48 800         |
| <b>Total</b>                                         | <b>201 181</b> | <b>156 533</b> | <b>327 001</b> | <b>386 760</b> | <b>206 496</b> | <b>283 004</b> |

| Costos por servicios                                 | 2020           | 2021           | 2022           | 2023           | 2024           | 2025           |
|------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Costos por servicios de operación:</b>            |                |                |                | <b>971</b>     | <b>18 606</b>  | <b>19 080</b>  |
| Costos de operación fijo                             | -              | -              | -              | 494            | 11 101         | 11 329         |
| Gastos administrativos                               | -              | -              | -              | 22             | 3424           | 3427           |
| Asesorías diversas                                   | -              | -              | -              | 206            | 1263           | 1246           |
| Honorarios por supervisión y regulación de operación | -              | -              | -              | -              | 1125           | 1180           |
| Gastos de operación variable                         | -              | -              | -              | 6              | 782            | 1074           |
| Gastos de personal                                   | -              | -              | -              | 242            | 801            | 713            |
| Costos por servicios complementarios                 | -              | -              | -              | 1              | 110            | 111            |
| <b>Costos por servicios de construcción</b>          | <b>197 287</b> | <b>252 005</b> | <b>179 437</b> | <b>301 414</b> | <b>461 673</b> | <b>477 857</b> |
| Costo de certificación de avance de obra             | 196 988        | 231 091        | 179 437        | 300 617        | 461 620        | 477 857        |
| Costo de certificación de interferencias             | 299            | -              | -              | 797            | 53             | -              |
| Costo de material rodante                            | -              | 20 914         | -              | -              | -              | -              |
| <b>Total</b>                                         | <b>197 287</b> | <b>252 005</b> | <b>179 437</b> | <b>302 385</b> | <b>480 279</b> | <b>496 937</b> |

Fuente: Estados Financieros Auditados - Metro de Lima Línea 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### Gastos administrativos

88. A lo largo de la serie histórica los gastos administrativos totales de la concesión se observa un comportamiento fluctuante, pero con una tendencia general al alza, pasando de USD 20,5 millones a USD 26,8 millones. Durante el periodo 2014-2019, la estructura de estos gastos ha estado fuertemente influenciada por los Honorarios por supervisión de obra, los cuales alcanzaron picos significativos entre 2015 y 2016 (USD 25,9 millones anuales) para luego iniciar un descenso progresivo. En contraste, los Gastos de personal y las Asesorías diversas han ganado un protagonismo creciente en el tramo final de la serie, reflejando el incremento en las cargas administrativas asociadas al inicio de operaciones del proyecto.
89. Los gastos administrativos totales en el año 2025 sumaron USD 26,8 millones, lo que representó una contracción de 16,4 % respecto a los USD 32,0 millones registrados en 2024. Esta disminución se explica fundamentalmente por una reducción del 33,8 % en los Gastos de personal, los cuales pasaron de USD 11,4 millones a USD 7,6 millones, y por la caída de 40,5 % en los Honorarios por supervisión de obra (que pasaron de USD 5,9 millones a USD 3,5 millones). A pesar de estas reducciones, los Gastos de personal se mantuvieron como la principal cuenta con una participación del 28,3 % del total, seguidos por las Asesorías diversas con el 26,0 % (USD 7,0 millones). Finalmente, cabe destacar el crecimiento sostenido del Aporte por regulación, el cual aumentó un 67,5 % frente a 2024, alcanzando los USD 4,5 millones y capturando el 16,8 % de la estructura administrativa de 2025.



**Cuadro 8**  
**Línea 2: Gastos de administración 2014 - 2025**  
(En miles de dólares)

|                                                | 2014          | 2015          | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          |
|------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Gastos de personal                             | 760           | 1838          | 2373          | 2122          | 2230          | 3591          |
| Asesorías diversas                             | 4813          | 3543          | 2133          | 2437          | 5473          | 4701          |
| Asesoría técnica                               | 1133          | 808           | 802           | 1449          | 1568          | 1565          |
| Otros gastos**                                 | 11 238        | 1009          | 1215          | 1643          | 642           | 920           |
| Honorarios por supervisión de obra             | 168           | 25 908        | 25 908        | 12 052        | 11 337        | 11 337        |
| Resultados financieros - Diferencia de cambio* | 783           | 4144          | 240           | -1306         | 2193          | -6391         |
| Aporte por regulación                          | 1557          | 1140          | 2473          | 2082          | 990           | 347           |
| <b>Total</b>                                   | <b>20 452</b> | <b>38 390</b> | <b>35 144</b> | <b>20 479</b> | <b>24 433</b> | <b>16 070</b> |

|                                                | 2020          | 2021          | 2022          | 2023          | 2024          | 2025          |
|------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Gastos de personal                             | 2971          | 4995          | 5938          | 7270          | 11 427        | 7568          |
| Asesorías diversas                             | 2283          | 2386          | 3413          | 3150          | 7633          | 6972          |
| Asesoría técnica                               | 1768          | 2268          | 1566          | 1527          | 1918          | 1835          |
| Otros gastos**                                 | 905           | 1944          | 2568          | 3080          | 2513          | 2438          |
| Honorarios por supervisión de obra             | 8439          | 8225          | 5855          | 5855          | 5855          | 3482          |
| Resultados financieros - Diferencia de cambio* | 5603          | -             | -             | -             | -             | -             |
| Aporte por regulación                          | 698           | 1030          | 1028          | 1959          | 2681          | 4491          |
| <b>Total</b>                                   | <b>22 667</b> | <b>20 848</b> | <b>20 368</b> | <b>22 841</b> | <b>32 027</b> | <b>26 786</b> |

Fuente: Estados Financieros Auditados - Metro de Lima Línea 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

\*Para el año 2014 dicha partida incluye un pago de USD 9,99 millones a Proinversión.

### **Estado de Resultados Integrales**

90. Un análisis retrospectivo de la serie revela que la rentabilidad de la concesión ha estado influenciada por la naturaleza de sus etapas de inversión y el esquema de sus ingresos financieros. Durante todo el período 2014-2025, la Utilidad bruta se mantuvo en terreno positivo de manera consistente, alcanzando su nivel máximo en 2015 con USD 45,1 millones. Asimismo, la Utilidad de operación mostró un comportamiento positivo en todos los años de la serie con excepción del 2023. De esta manera, la utilidad neta logró sostenerse en positivo a lo largo de toda la serie histórica, respaldada tanto por la generación de resultados operativos como por el aporte creciente de los ingresos financieros, particularmente en los últimos años..
91. Así, en 2025, la utilidad y total de resultados integrales del año (utilidad neta) alcanzó los USD 35,0 millones, lo que representó una contracción de 9,7 % respecto a los USD 38,7 millones registrados en 2024. Este resultado se explica principalmente por una disminución de 22,8 % en la Utilidad de operación, la cual pasó de USD 11,8 millones a USD 9,1 millones, afectada por una caída del 18,1 % en la Utilidad bruta (que cerró en USD 35,9 millones en 2025). No obstante, esta compresión operativa fue mitigada parcialmente por el frente no operacional, entre los que destacan una ganancia por diferencia en cambio de USD 13,0 millones y una reducción de 78,2 % en el gasto por impuesto a la renta, el cual pasó de USD 26,0 millones en 2024 a USD 5,7 millones en 2025. Asimismo, la reducción de 16,4 % en los gastos administrativos contribuyó a moderar el impacto de la menor utilidad bruta sobre el resultado final del ejercicio.



**Cuadro 9**  
**Línea 2: Resultados integrales 2014 - 2025**  
(En miles de dólares)

|                                                          | 2014          | 2015          | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          |
|----------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Ingresos por actividades ordinarias                      | 223 261       | 201 600       | 369 247       | 415 565       | 240 950       | 311 287       |
| Costos de servicios de operación y construcción          | -201 181      | -156 533      | -327 001      | -386 760      | -206 496      | -283 004      |
| <b>Utilidad bruta</b>                                    | <b>22 080</b> | <b>45 067</b> | <b>42 246</b> | <b>28 805</b> | <b>34 454</b> | <b>28 283</b> |
| Gastos administrativos                                   | -20 452       | -38 390       | -35 144       | -20 479       | -24 433       | -16 070       |
| <b>Utilidad de operación</b>                             | <b>1628</b>   | <b>6677</b>   | <b>7102</b>   | <b>8326</b>   | <b>10 021</b> | <b>12 213</b> |
| Ingresos financieros                                     | -             | 1077          | 2315          | 2138          | 1755          | 13519         |
| Gastos financieros                                       | -             | -249          | -423          | -1339         | -1350         | -2570         |
| Diferencia en cambio, neto                               | -             | -             | -             | -             | -             | -             |
| <b>Utilidad neta antes del impuesto a la renta</b>       | <b>1628</b>   | <b>7 505</b>  | <b>8 994</b>  | <b>9 125</b>  | <b>10 426</b> | <b>23 162</b> |
| Impuesto a la renta                                      | -             | -2 360        | -2822         | -2776         | -2853         | -6945         |
| <b>Utilidad y total de resultados integrales del año</b> | <b>1628</b>   | <b>5145</b>   | <b>6172</b>   | <b>6349</b>   | <b>7573</b>   | <b>16 217</b> |

|                                                          | 2020          | 2021          | 2022          | 2023          | 2024          | 2025          |
|----------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Ingresos por actividades ordinarias                      | 225 973       | 282 213       | 200 647       | 324 742       | 524 128       | 532 849       |
| Costos de servicios de operación y construcción          | -197 287      | -252 005      | -179 437      | -302 385      | -480 279      | -496 937      |
| <b>Utilidad bruta</b>                                    | <b>28 686</b> | <b>30 208</b> | <b>21 210</b> | <b>22 357</b> | <b>43 849</b> | <b>35 912</b> |
| Gastos administrativos                                   | -22 667       | -20 848       | -20 368       | -22 841       | -32 027       | -26 786       |
| <b>Utilidad de operación</b>                             | <b>6019</b>   | <b>9360</b>   | <b>842</b>    | <b>- 484</b>  | <b>11 822</b> | <b>9126</b>   |
| Ingresos financieros                                     | 13 921        | 25 726        | 30 800        | 31 456        | 61591         | 25505         |
| Gastos financieros                                       | -2954         | -2757         | -2954         | -4978         | -7118         | -6924         |
| Diferencia en cambio, neto                               | -             | -5145         | 2825          | 1674          | -1 531        | 12 950        |
| <b>Utilidad neta antes del impuesto a la renta</b>       | <b>16 986</b> | <b>27 184</b> | <b>31 513</b> | <b>27 668</b> | <b>64 764</b> | <b>40 657</b> |
| Impuesto a la renta                                      | -4376         | -8135         | -10 407       | -9732         | -26 017       | -5680         |
| <b>Utilidad y total de resultados integrales del año</b> | <b>12 610</b> | <b>19 049</b> | <b>21 106</b> | <b>17 936</b> | <b>38 747</b> | <b>34 977</b> |

Fuente: Estados Financieros Auditados - Metro de Lima Línea 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## VII.2 Estado de Situación Financiera

92. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos en las respectivas cuentas para los años 2014 a 2025.



**Cuadro 10**  
**Línea 2: Estado de Situación Financiera 2014 - 2015**  
(En miles de dólares)

| ACTIVOS                                    | Al 31 de diciembre |                |                |                |                |                | PASIVO Y PATRIMONIO NETO            | Al 31 de diciembre |                |                |                |                |                |
|--------------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                                            | 2014               | 2015           | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           |                                     | 2014               | 2015           | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           |
| <b>ACTIVOS CORRIENTES</b>                  |                    |                |                |                |                |                | <b>PASIVO CORRIENTE</b>             |                    |                |                |                |                |                |
| Efectivo y equivalente de efectivo         | 61 322             | 47 633         | 80 647         | 33 016         | 13 090         | 5987           | Cuentas por pagar comer. y diversas | 27 954             | 3468           | 57 375         | 86 994         | 98 601         | 128 419        |
| Cuentas por cobrar y activos de contratos  | 221 724            | 53 474         | 75 237         | 103 861        | 140 532        | 99 341         | Impuestos a las ganancias por pagar | -                  | -              | -              | -              | -              | -              |
| Saldo a favor por impuesto a las ganancias | -                  | -              | -              | -              | -              | -              | Otras cuentas por pagar             | 202 777            | 84 785         | 100 282        | 89 047         | 163 158        | 130 798        |
| Impuestos y otros activos no financieros   | 526                | 73 222         | 73 871         | 104 253        | 66 536         | 98 415         | Obligaciones financieras            | -                  | -              | -              | 62 428         | 20 896         | 48 898         |
| <b>Total activos corrientes</b>            | <b>283 572</b>     | <b>174 329</b> | <b>229 755</b> | <b>241 130</b> | <b>220 158</b> | <b>203 743</b> | <b>Total pasivos corrientes</b>     | <b>230 731</b>     | <b>88 253</b>  | <b>157 657</b> | <b>238 469</b> | <b>282 655</b> | <b>308 115</b> |
| <b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>               |                    |                |                |                |                |                | <b>PASIVO NO CORRIENTES</b>         |                    |                |                |                |                |                |
| Cuentas por cobrar y activos de contratos  | -                  | -              | -              | 74 199         | 91 041         | 136 357        | Impuestos a las ganancias diferidos | -                  | 1910           | 3975           | 1977           | 4496           | 5297           |
| Impuestos y otros activos no financieros   | -                  | -              | -              | -              | 40 944         | 46 652         | <b>Total pasivos no corrientes</b>  | <b>-</b>           | <b>1910</b>    | <b>3975</b>    | <b>1977</b>    | <b>4496</b>    | <b>5297</b>    |
| Derecho a cobro-Activo financiero          | 8787               | 42 607         | 64 515         | 64 232         | 81 830         | 89 707         | <b>TOTAL PASIVOS</b>                | <b>230 731</b>     | <b>90 163</b>  | <b>161 632</b> | <b>240 446</b> | <b>287 151</b> | <b>313 412</b> |
| Inmuebles, maquinarias y equipos (neto)    | -                  | -              | 307            | 179            | 45             | 37             | <b>PATRIMONIO</b>                   |                    |                |                |                |                |                |
| Activos intangibles (neto)                 | -                  | -              | -              | -              | -              | -              | Capital social                      | 60 000             | 120 000        | 120 000        | 120 000        | 120 000        | 120 000        |
| <b>Total activos no corriente</b>          | <b>8787</b>        | <b>42 607</b>  | <b>64 822</b>  | <b>138 610</b> | <b>213 860</b> | <b>272 753</b> | Reserva legal                       | -                  | 163            | 677            | 1294           | 1929           | 2687           |
|                                            |                    |                |                |                |                |                | Resultados acumulados               | 1628               | 6610           | 12 268         | 18 000         | 24 938         | 40 397         |
|                                            |                    |                |                |                |                |                | <b>TOTAL PATRIMONIO</b>             | <b>61 628</b>      | <b>126 773</b> | <b>132 945</b> | <b>139 294</b> | <b>146 867</b> | <b>163 084</b> |
| <b>TOTAL ACTIVOS</b>                       | <b>292 359</b>     | <b>216 936</b> | <b>294 577</b> | <b>379 740</b> | <b>434 018</b> | <b>476 496</b> | <b>TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO</b>   | <b>292 359</b>     | <b>216 936</b> | <b>294 577</b> | <b>379 740</b> | <b>434 018</b> | <b>476 496</b> |

Fuente: Estados Financieros Auditados - Metro de Lima Línea 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



| ACTIVOS                                    | Al 31 de diciembre |         |         |         |         |         | PASIVO Y PATRIMONIO NETO            | Al 31 de diciembre |         |         |         |         |         |
|--------------------------------------------|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------------------------------|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                            | 2020               | 2021    | 2022    | 2023    | 2024    | 2025    |                                     | 2020               | 2021    | 2022    | 2023    | 2024    | 2025    |
| ACTIVOS CORRIENTES                         |                    |         |         |         |         |         | PASIVO CORRIENTE                    |                    |         |         |         |         |         |
| Efectivo y equivalente de efectivo         | 7148               | 20 296  | 9476    | 24 648  | 139 096 | 135 797 | Cuentas por pagar comer. y diversas | 116 264            | 145 714 | 133 012 | 133 811 | 196 291 | 181 055 |
| Cuentas por cobrar y activos de contratos  | 102 856            | 110 107 | 86 706  | 123 163 | 175 656 | 224 700 | Impuestos a las ganancias por pagar | -                  | 1954    | 3199    | -       | 11 318  | -       |
| Saldo a favor por impuesto a las ganancias | 991                | -       | -       | -       | -       | 12 690  | Otras cuentas por pagar             | 129 042            | 94 791  | 49 584  | 56 323  | 52 698  | 47 882  |
| Impuestos y otros activos no financieros   | 72 947             | 78 908  | 68 712  | 75 613  | 32 133  | 58 504  | Obligaciones financieras            | 37 733             | 62 074  | 59 034  | 63 750  | 81 732  | 128 154 |
| Total activos corrientes                   | 183 942            | 209 311 | 164 894 | 223 424 | 346 885 | 431 691 | Total pasivos corrientes            | 283 039            | 304 533 | 244 829 | 253 884 | 342 039 | 357 091 |
|                                            |                    |         |         |         |         |         |                                     |                    |         |         |         |         |         |
| ACTIVOS NO CORRIENTES                      |                    |         |         |         |         |         | PASIVO NO CORRIENTES                |                    |         |         |         |         |         |
| Cuentas por cobrar y activos de contratos  | 126 517            | 138 465 | 139 194 | 121 341 | 166 671 | 167 020 | Impuestos a las ganancias diferidos | 7442               | 9191    | 11 915  | 13 087  | 14 638  | 11 540  |
| Impuestos y otros activos no financieros   | 49 499             | 42 600  | 42 579  | 33 398  | 89 256  | 74 698  | Total pasivos no corrientes         | 7442               | 9191    | 11 915  | 13 087  | 14 638  | 11 540  |
| Derecho a cobro-Activo financiero          | 106 092            | 117 386 | 125 082 | 121 496 | 24 563  | 664     |                                     |                    |         |         |         |         |         |
| Inmuebles, maquinarias y equipos (neto)    | 125                | 705     | 844     | 1097    | 1092    | 1347    | TOTAL PASIVOS                       | 290 481            | 313 724 | 256 744 | 266 971 | 356 677 | 368 631 |
| Activos intangibles (neto)                 | -                  | -       | -       | -       | 743     | 721     |                                     |                    |         |         |         |         |         |
| Total activos no corriente                 | 282 233            | 299 156 | 307 699 | 277 332 | 282 325 | 244 450 | PATRIMONIO                          |                    |         |         |         |         |         |
|                                            |                    |         |         |         |         |         | Capital social                      | 120 000            | 120 000 | 120 000 | 120 000 | 120 000 | 120 000 |
|                                            |                    |         |         |         |         |         | Reserva legal                       | 4308               | 5569    | 7474    | 9585    | 11 379  | 15 254  |
|                                            |                    |         |         |         |         |         | Resultados acumulados               | 51 386             | 69 174  | 88 375  | 104 200 | 141 154 | 172 256 |
|                                            |                    |         |         |         |         |         | TOTAL PATRIMONIO                    | 175 694            | 194 743 | 215 849 | 233 785 | 272 533 | 307 510 |
|                                            |                    |         |         |         |         |         |                                     |                    |         |         |         |         |         |
| TOTAL ACTIVOS                              | 466 175            | 508 467 | 472 593 | 500 756 | 629 210 | 676 141 | TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO          | 466 175            | 508 467 | 472 593 | 500 756 | 629 210 | 676 141 |

Fuente: Estados Financieros Auditados - Metro de Lima Línea 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

93. Una revisión del comportamiento de la serie revela que los activos totales de la concesión han mantenido una tendencia de crecimiento sostenida en el largo plazo, expandiéndose un 131,3 % al pasar de USD 292,4 millones a USD 676,1 millones. Durante gran parte de la serie (específicamente entre 2018 y 2022), los Activos no corrientes lideraron la estructura del balance impulsados por el reconocimiento de las cuentas a largo plazo y derechos de cobro vinculados a la infraestructura. Sin embargo, entre 2024 - 2025, se observa un cambio significativo en la composición del activo a favor de los activos corrientes, explicado tanto por el incremento de las cuentas por cobrar y del efectivo como por la reducción de los derechos de cobro de largo plazo asociados al esquema financiero de la concesión.
94. De esta forma, en 2025, el total activos sumó USD 676,1 millones, lo que representó un incremento de 7,5 % en comparación con los USD 629,2 millones registrados al finalizar el año 2024. En cuanto a su composición, los Activos corrientes se consolidaron como el principal componente al representar el 63,8 % del total (USD 431,7 millones), logrando una expansión de 24,4 % con relación al año previo, principalmente por el dinamismo de las Cuentas por cobrar y activos de contratos a corto plazo, las cuales crecieron un 27,9 % (alcanzando USD 224,7 millones). En contraste, los Activos no corrientes disminuyeron un 13,4 %, situándose en USD 244,5 millones (36,2 % del total de activos), debido principalmente a la reducción de las cuentas Activos por impuestos y otros activos no financieros y Derecho a cobro-Activo financiero en 16,3 % y 97,3% respectivamente.
95. El histórico muestra que, en el periodo 2014-2025, las obligaciones totales de la concesión han registrado una tendencia incremental a largo plazo, elevándose un 59,8 % al pasar de USD 230,7 millones a USD 368,6 millones. A lo largo de los 12 años evaluados, la estructura de financiamiento externo de la sociedad ha estado concentrada de manera casi absoluta por encima del 95,0 % en promedio en el Pasivo corriente. Esta particularidad refleja un modelo donde las cuentas por pagar comerciales de corto plazo y el apalancamiento corriente han respaldado operativamente la ejecución del proyecto, manteniendo los pasivos de largo plazo en niveles marginales representados únicamente por impuestos diferidos.
96. Al cierre del ejercicio 2025, el total pasivos alcanzó los USD 368,6 millones, registrando un incremento de 3,4 % respecto a los USD 356,7 millones reportados al finalizar el 2024. En cuanto a su composición interna, el Pasivo corriente concentró el 96,9 % de las obligaciones totales con USD 357,1 millones, expandiéndose un 4,4 % interanual debido principalmente al incremento del 56,8 % en las Obligaciones financieras de corto plazo, las cuales pasaron de USD 81,7 millones a USD 128,2 millones. Este aumento compensó la contracción de 7,8 % en las Cuentas por pagar comerciales y diversas (que cerraron en USD 181,1 millones), la cuenta Impuestos a las ganancias por pagar, que cayó a cero y la reducción de las otras cuentas por pagar corrientes (que cayó 9,1%). Por su parte, el Pasivo no corriente se redujo un 21,2 %, situándose en USD 11,5 millones (3,1 % del total de pasivos), explicado íntegramente por la disminución en el saldo del pasivo por impuestos diferidos.
97. Al examinar la trayectoria histórica entre 2014 y 2025, se evidencia que el patrimonio neto de la concesión ha mostrado una tendencia de crecimiento sólido e ininterrumpido a largo plazo, multiplicándose casi cinco veces al pasar de USD 61,6 millones a USD 307,5 millones. Tras una inyección inicial que duplicó el Capital social en 2015 (fijándose en USD 120,0 millones de forma permanente), la principal palanca de expansión patrimonial ha sido la acumulación orgánica de beneficios. El continuo fortalecimiento de las reservas y utilidades no distribuidas denota una política de reinversión que ha incrementado sostenidamente la solidez financiera interna y el valor en libros de la sociedad concesionaria.
98. Al cierre del año 2025, el total patrimonio alcanzó los USD 307,5 millones, lo que representó un incremento de 12,8 % en comparación con los USD 272,5 millones registrados al finalizar el año 2024. En cuanto a su composición interna, los Resultados acumulados se consolidaron firmemente como la principal cuenta al representar el 56,0 % del patrimonio con USD 172,3 millones, logrando una expansión anual de 22,0 % frente a



los USD 141,2 millones del periodo previo. Por su parte, la Reserva legal aumentó un 34,1 %, situándose en USD 15,3 millones (5,0 % del total), como reflejo de las detracciones de ley sobre las utilidades netas generadas. Finalmente, el Capital social se mantuvo sin variaciones en USD 120,0 millones, diluyendo su peso relativo al 39,0 % de la estructura patrimonial debido al fuerte avance de los componentes de capital ganado.

### VII.3 Ratios financieros

#### a) Ratio de liquidez

99. Los ratios de liquidez son indicadores cuantitativos estructurados para evaluar la capacidad de la sociedad concesionaria para hacer frente a sus obligaciones financieras de corto plazo a medida que estas vencen. Así, estos coeficientes permiten medir el grado de solvencia corriente de la empresa, la disponibilidad de recursos inmediatos para la operación y la posición de capital de trabajo.

**Cuadro 11**  
**Línea 2: Ratios de Liquidez, 2014 - 2025**

| Ratios             | 2014  | 2015  | 2016  | 2017 | 2018   | 2019    |
|--------------------|-------|-------|-------|------|--------|---------|
| Liquidez general   | 1,23  | 1,98  | 1,46  | 1,01 | 0,78   | 0,66    |
| Capital de trabajo | 52841 | 86076 | 72098 | 2661 | -62497 | -104372 |
| Liquidez absoluta  | 0,27  | 0,54  | 0,51  | 0,14 | 0,05   | 0,02    |

| Ratios             | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024 | 2025  |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|------|-------|
| Liquidez general   | 0,65   | 0,69   | 0,67   | 0,88   | 1,01 | 1,21  |
| Capital de trabajo | -99097 | -95222 | -79935 | -30460 | 4846 | 74600 |
| Liquidez absoluta  | 0,03   | 0,07   | 0,04   | 0,10   | 0,41 | 0,38  |

Fuente: Estados Financieros Auditados - Metro de Lima Línea 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

100. La lectura de la serie histórica revela que la capacidad de cobertura de corto plazo de la concesión ha transitado por tres etapas claramente diferenciadas. La primera fase (2014-2017) mostró niveles de solvencia corriente holgados, con una Liquidez general<sup>12</sup> siempre por encima de la unidad y picos de Capital de trabajo<sup>13</sup> de hasta USD 86,1 millones en 2015. Posteriormente, durante la fase intermedia (2018-2022), el indicador experimentó un fuerte quiebre estructural que arrastró al capital de trabajo a terreno negativo alcanzando un déficit máximo de USD 104,4 millones en 2019 debido a la velocidad en la absorción de obligaciones corrientes para el avance de las obras civiles. Finalmente, el último trienio (2023-2025) evidencia una recuperación gradual de los indicadores de liquidez, permitiendo el retorno a niveles positivos de capital de trabajo en 2024 y su fortalecimiento durante 2025.
101. Al 31 de diciembre de 2025, el ratio de Liquidez general se situó en 1,21 veces, lo que representó una mejora significativa frente al resultado de 1,01 veces registrado al cierre de 2024, consolidando la tendencia de retorno a una posición de cobertura superior a la unidad. En línea con ello, el Capital de trabajo experimentó una expansión al pasar de USD 4,8 millones en 2024 a USD 74,6 millones en 2025, como consecuencia del mayor crecimiento de los activos corrientes respecto de los pasivos corrientes. Por el contrario, la Liquidez absoluta<sup>14</sup> (caja directa) mostró una ligera reducción al pasar de 0,41 a 0,38 veces entre ambos periodos; no obstante, este nivel se mantiene en rangos históricamente altos para la serie y asegura que la empresa cuenta con recursos disponibles inmediatos

<sup>12</sup> Calculado como Activo Corriente/Pasivo corriente.

<sup>13</sup> Calculado como Activo Corriente menos Pasivo corriente.

<sup>14</sup> Calculado como Efectivo/Pasivo Corriente



para cubrir el 38,0 % de sus pasivos exigibles de corto plazo sin depender de cobranzas adicionales.

#### b) Ratio de endeudamiento

102. Los ratios de endeudamiento son indicadores cuantitativos estructurados para evaluar la composición de la estructura de capital de la sociedad concesionaria, midiendo la proporción y el nivel de riesgo en que los activos del proyecto son financiados mediante recursos de terceros (pasivos) en relación con los fondos propios aportados por los accionistas (patrimonio).
103. Al evaluar la trayectoria temporal esta evidencia que la estructura de apalancamiento de la concesión ha mostrado una evolución heterogénea, caracterizada por una reducción significativa del apalancamiento tras la capitalización efectuada en 2015 y una posterior estabilización en niveles inferiores a los observados al inicio de la concesión. Tras un año de apertura (2014) con una alta dependencia del financiamiento externo reflejada en un ratio de Deuda/Patrimonio de 3,74 veces y un Endeudamiento del Activo<sup>15</sup> de 0,79, la capitalización de la empresa en 2015 reconfiguró de manera positiva sus niveles de riesgo. A partir de dicho hito, los indicadores de solvencia se estabilizaron de manera predecible, mostrando que el avance constructivo fue respaldado equilibradamente entre terceros y recursos propios. Por su parte, la Calidad de la Deuda<sup>16</sup> se ha mantenido prácticamente constante y cercana a la unidad en toda la serie, confirmando la naturaleza de corto plazo de las obligaciones financieras adquiridas.
104. Al cierre del balance de 2025, el ratio Deuda/Patrimonio (apalancamiento) se situó en 1,20 veces, lo que representó una disminución y una mejora marginal respecto a las 1,31 veces registradas al cierre de 2024. En concordancia con esta evolución, el Endeudamiento del Activo se corrigió a la baja de 0,57 a 0,55 entre ambos ejercicios, consolidando un nivel de riesgo saludable donde los acreedores financian únicamente el 55,0 % de la estructura de inversión. Este desapalancamiento relativo permitió que la Autonomía Financiera<sup>17</sup> escalara de 0,76 a 0,83 veces interanual, incrementando el respaldo de los socios sobre el total de activos. Finalmente, el Índice de Solvencia<sup>18</sup> cerró el periodo al alza en 1,83 veces (frente a las 1,76 veces de 2024), lo que muestra que el valor de los recursos totales de la sociedad concesionaria supera con holgura el total de sus obligaciones exigibles directas.

**Cuadro 12**  
**Línea 2: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2014 - 2025**

| Ratios                   | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Deuda/Patrimonio         | 3,74 | 0,71 | 1,22 | 1,73 | 1,96 | 1,92 |
| Endeudamiento del Activo | 0,79 | 0,42 | 0,55 | 0,63 | 0,66 | 0,66 |
| Calidad de la Deuda      | 1,00 | 0,98 | 0,98 | 0,99 | 0,98 | 0,98 |
| Autonomía Financiera     | 0,27 | 1,41 | 0,82 | 0,58 | 0,51 | 0,52 |
| Índice de Solvencia      | 1,27 | 2,41 | 1,82 | 1,58 | 1,51 | 1,52 |

| Ratios                   | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Deuda/Patrimonio         | 1,65 | 1,61 | 1,19 | 1,14 | 1,31 | 1,20 |
| Endeudamiento del Activo | 0,62 | 0,62 | 0,54 | 0,53 | 0,57 | 0,55 |
| Calidad de la Deuda      | 0,97 | 0,97 | 0,95 | 0,95 | 0,96 | 0,97 |
| Autonomía Financiera     | 0,60 | 0,62 | 0,84 | 0,88 | 0,76 | 0,83 |
| Índice de Solvencia      | 1,60 | 1,62 | 1,84 | 1,88 | 1,76 | 1,83 |

Fuente: Estados Financieros Auditados - Metro de Lima Línea 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>15</sup> Calculado como Pasivo total/Activo total.

<sup>16</sup> Calculado como Pasivo corriente / Pasivo total.

<sup>17</sup> Calculado como Patrimonio/Pasivo total.

<sup>18</sup> Calculado como Activo total/Pasivo total.



### c) Ratios de rentabilidad

105. Los ratios de rentabilidad permiten evaluar la eficiencia de la empresa tanto en el uso de sus activos como en la rentabilidad generada sobre su patrimonio. Así, el seguimiento de la serie 2014-2025 pone de manifiesto que los márgenes de rentabilidad de la concesión han exhibido una dinámica asimétrica, caracterizada por la compresión estructural del margen operativo frente a la notable expansión de la última línea del estado financiero. A lo largo de los 12 años analizados, el Margen Bruto<sup>19</sup> ha mostrado un comportamiento fluctuante, asociado a la evolución relativa de los costos de construcción y operación respecto de los ingresos. No obstante, el aspecto más relevante de la serie es el desacoplamiento del Margen Neto<sup>20</sup>, el cual, tras promediar apenas un 1,9 % en el quinquenio inicial (2014-2018), escaló sustancialmente a partir de 2019 impulsado por la sólida generación de ingresos no operacionales (financieros y cambiarios), contribuyendo a una mejora significativa de los márgenes netos respecto de los observados en los primeros años de la concesión.
106. Al 31 de diciembre de 2025, el Margen Bruto se situó en 6,7 %, registrando una corrección a la baja frente al 8,4 % alcanzado al cierre de 2024, ubicándose en uno de los niveles más ajustados del periodo histórico junto con el resultado de 2017 y 2023. En línea con esta tendencia, el Margen Operativo<sup>21</sup> experimentó una disminución interanual al pasar de 2,3 % en 2024 a 1,7 % en 2025, reflejando el encarecimiento proporcional de los costos de explotación. En contraste, el Margen Neto demostró una alta resiliencia al retroceder de forma marginal (solo 0,8 puntos porcentuales), situándose en 6,6 % al cierre de 2025. Esta estabilidad en la última línea ratifica que las eficiencias obtenidas en el frente no operacional y la reducción de la carga impositiva compensaron la presión sobre los márgenes operativos de la empresa.

**Cuadro 13**  
**Línea 2: Ratios de Rentabilidad, 2014 - 2025**

| Ratios           | 2014 | 2015  | 2016  | 2017 | 2018  | 2019 |
|------------------|------|-------|-------|------|-------|------|
| Margen Bruto     | 9,9% | 22,4% | 11,4% | 6,9% | 14,3% | 9,1% |
| Margen Operativo | 0,7% | 3,3%  | 1,9%  | 2,0% | 4,2%  | 3,9% |
| Margen Neto      | 0,7% | 2,6%  | 1,7%  | 1,5% | 3,1%  | 5,2% |
| ROE              | 2,6% | 4,1%  | 4,6%  | 4,6% | 5,2%  | 9,9% |
| ROA              | 0,6% | 2,4%  | 2,1%  | 1,7% | 1,7%  | 3,4% |

| Ratios           | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Margen Bruto     | 12,7% | 10,7% | 10,6% | 6,9%  | 8,4%  | 6,7%  |
| Margen Operativo | 2,7%  | 3,3%  | 0,4%  | -0,1% | 2,3%  | 1,7%  |
| Margen Neto      | 5,6%  | 6,7%  | 10,5% | 5,5%  | 7,4%  | 6,6%  |
| ROE              | 7,2%  | 9,8%  | 9,8%  | 7,7%  | 14,2% | 11,4% |
| ROA              | 2,7%  | 3,7%  | 4,5%  | 3,6%  | 6,2%  | 5,2%  |

Fuente: Estados Financieros Auditados - Metro de Lima Línea 2 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

107. El ROE<sup>22</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, en contraste el ROA<sup>23</sup> mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. De esta manera el examen del histórico de datos correspondientes al periodo 2014-2025 revela que los ratios de rentabilidad sobre el capital (ROE) y sobre los activos (ROA) han mantenido una trayectoria general de fortalecimiento y expansión de valor a largo plazo. Durante la primera mitad de la serie (2014-2018), ambos indicadores mostraron niveles modestos, con un ROE promedio de 4,2 % y un ROA que osciló en torno al 1,7 %, reflejando la etapa

<sup>19</sup> Calculado como la Utilidad bruta /Ingresos totales.

<sup>20</sup> Calculado como la Utilidad y total de resultados integrales del año/Ingresos totales.

<sup>21</sup> Calculado como la Utilidad operativa/Ingresos totales.

<sup>22</sup> Calculado como Beneficio Neto después de impuestos / Patrimonio Neto

<sup>23</sup> Calculado como Beneficio Neto después de impuestos / Activo Total



de maduración temprana del proyecto donde las inversiones aún no se traducían plenamente en retornos netos de doble dígito. Posteriormente, a partir de 2019, ambos indicadores se ubicaron en niveles superiores a los observados en la etapa inicial, en línea con el incremento de las utilidades netas registradas por la sociedad concesionaria. Asimismo, se aprecia que el ROE se mantuvo sistemáticamente por encima del ROA durante todo el periodo analizado, situación consistente con la utilización de financiamiento de terceros dentro de la estructura de capital de la empresa.

108. En el ejercicio del 2025, el retorno sobre el patrimonio (ROE) se situó en 11,4 %, lo que representó una moderación a la baja frente al pico histórico de 14,2 % alcanzado al cierre de 2024. Por su parte, el retorno sobre los activos (ROA) cerró el periodo en 5,2 %, corrigiéndose ligeramente en comparación con el 6,2 % registrado en el ejercicio anterior. Esta evolución se encuentra asociada a la reducción de la utilidad neta del periodo 2025 en comparación con la obtenida en 2024. No obstante, ambos indicadores finalizaron el horizonte de análisis en niveles superiores a los registrados durante gran parte de la serie histórica, reflejando la capacidad de la sociedad concesionaria para generar rentabilidad tanto sobre los recursos aportados por los accionistas como sobre el conjunto de activos empleados en el desarrollo del proyecto.

## **VIII. CONCLUSIONES**

109. De la evaluación del desempeño de la Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el 2025, la Etapa 1A del Metro Línea 2 registró un tráfico de 17,9 millones de pasajeros, lo que representó un incremento de 37,1 % respecto de los 13,0 millones registrados en 2024. Este resultado evidencia una mayor consolidación del servicio durante su segundo año completo de operación. A nivel mensual, todos los meses de 2025 presentaron niveles superiores a los observados en 2024, destacando octubre como el mes de mayor afluencia, con 1,8 millones de pasajeros. Asimismo, a nivel de estaciones, Evitamiento y Mercado Santa Anita concentraron conjuntamente el 65,3 % del tráfico total, manteniéndose como los principales puntos de demanda de la Etapa 1A.
  - (ii) En materia tarifaria, el Contrato de Concesión establece tarifas sociales diferenciadas para adultos, universitarios y escolares, aplicables a partir de la culminación del periodo de Puesta en Operación Comercial de la etapa correspondiente. Para la Primera Etapa A, mediante disposición del MTC, se estableció una tarifa de S/ 1,40 para pasajeros adultos y de S/ 0,70 para universitarios y escolares. No obstante, al cierre de 2025, el servicio continuaba brindándose de manera gratuita a los usuarios, debido a la problemática asociada a la adquisición e implementación de la Tarjeta Interoperable de Transporte.
  - (iii) En materia de ejecución de inversiones, el compromiso de inversión de la concesión asciende a USD 4 530,9 millones, sin incluir IGV, equivalente aproximadamente a USD 5 346,5 millones incluido IGV. Al cierre de 2025, la inversión acumulada ejecutada alcanzó los USD 3 896,5 millones incluido IGV, lo que representa un avance financiero acumulado de 72,9 % respecto del monto total comprometido. Durante dicho año, la inversión anual ejecutada ascendió a USD 603,7 millones, monto superior al registrado en 2024, evidenciando una mayor dinámica de ejecución del proyecto.
  - (iv) El Contrato contempla un cofinanciamiento de USD 3 695,1 millones, así como mecanismos de pago asociados a la ejecución de inversiones, tales como el Pago por Obras, el Pago por Material Rodante y la Retribución por Inversiones. Asimismo, durante la etapa de explotación, el Concesionario tiene derecho a percibir la Retribución por Operación y Mantenimiento. En 2025, se aprobaron seis pagos bimestrales por concepto de RPMO por un monto total de USD 36,3 millones, sin



incluir IGV, manteniéndose una estructura de pagos relativamente estable durante el año.

- (v) Durante 2025, Metro Línea 2 efectuó pagos a favor del Ositrán por concepto de Aporte por Regulación ascendentes a S/ 15,9 millones, lo que representó un incremento de 58,3 % respecto de 2024. La evolución de dichos pagos muestra un comportamiento variable durante el periodo 2015-2025, con una reducción significativa entre 2018 y 2019 y una recuperación progresiva en los años posteriores. No obstante, en el tramo más reciente se observa un crecimiento sostenido, alcanzando en 2025 el mayor monto del periodo analizado. A nivel mensual, los pagos se concentraron principalmente en enero, abril, julio y octubre, evidenciando una periodicidad vinculada a la dinámica de facturación del Concesionario.
- (vi) En relación con el desempeño operativo de Metro Línea 2 durante el año 2025, se verificó lo siguiente:
- En 2025 se registraron 596 eventos asociados a incidentes, averías y emergencias, cifra inferior en 17,9 % respecto de los 726 eventos registrados en 2024. Esta reducción se explica por la disminución de incidentes de seguridad operativa, incidentes relacionados con seguridad de bienes y personas, y averías técnicas operativas.
  - Los incidentes de seguridad operativa ascendieron a 244 eventos, lo que representó una reducción de 28,4 % respecto de 2024. Los eventos más frecuentes correspondieron a caídas y atrapamientos de usuarios, usuarios indispuestos o desvanecidos, incidentes en ascensores y golpes o atrapamientos en barreras de control de acceso.
  - Los incidentes relacionados con la seguridad de bienes y personas alcanzaron 261 eventos, registrando una disminución de 6,8 % frente a 2024. Los principales eventos correspondieron a usuarios extraviados, daños o afectación a bienes, accesos no autorizados a salas técnicas u otros ambientes, usuarios en estado de ebriedad y agresiones, acoso o conductas indebidas.
  - Las averías e incidencias técnicas operativas sumaron 90 eventos en 2025, cifra menor en 14,3 % respecto de 2024. La mayor parte de estas incidencias estuvo asociada al material rodante y sistemas del tren, seguido de eventos vinculados a puertas de andén, puertas de emergencia y plataforma.
  - Durante 2025 se registró una emergencia ocurrida el 29 de junio en la sala de baterías del Patio Taller Santa Anita, asociada a un incendio en el banco de baterías. Como medida de seguridad, el servicio fue suspendido temporalmente entre Mercado Santa Anita y Evitamiento, mientras se atendía la emergencia y se recuperaban los sistemas afectados.
  - En materia de reclamos, durante 2025 los usuarios presentaron 44 reclamos ante el Concesionario, lo que representó una reducción de 47,0 % respecto de 2024. El principal canal utilizado fue el Libro de Reclamaciones, seguido de la página web, la vía telefónica, las estaciones y el correo electrónico. Asimismo, ningún reclamo fue apelado ante el Ositrán.
- (vii) Respecto al desempeño financiero, durante 2025 los ingresos por actividades ordinarias ascendieron a USD 532,8 millones, lo que representó un incremento de 1,7 % respecto de 2024. Dichos ingresos estuvieron explicados principalmente por el trabajo por el activo financiero, que representó el 91,2 % del total, seguido por los ingresos por retribución por operación y mantenimiento. Por su parte, los costos por servicios ascendieron a USD 496,9 millones, con un incremento de 3,5 %, lo que incidió en la reducción de la utilidad bruta y de la utilidad operativa. En dicho contexto, la utilidad neta alcanzó USD 35,0 millones, menor en 9,7 % respecto del resultado registrado en 2024.



## ANEXOS

### ANEXOS I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

| FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN                                                                                                   |                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Concesionario: Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. Sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao Línea 2 |                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                      |
| Nº                                                                                                                               | Tema                     | Contenido                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Ref.                                                                                                 |
| 1                                                                                                                                | Infraestructura          | Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Cláusula 2.3.                                                                                        |
| 2                                                                                                                                | Fecha de suscripción     | 28 de abril de 2014.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Contrato de concesión.                                                                               |
| 3                                                                                                                                | Plazo de concesión       | Treinta y cinco (35) años contados a partir de la Fecha de Cierre.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Cláusula 4.1.                                                                                        |
| 4                                                                                                                                | Adendas                  | <ul style="list-style-type: none"><li>Adenda 1: 26 de diciembre de 2014.</li><li>Adenda 2: 13 de diciembre de 2018.</li><li>Adenda 3: 25 de marzo 2024</li><li>Adenda 4: 2 de agosto 2024</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Adenda 1<br>Adenda 2<br>Adenda 3<br>Adenda 4                                                         |
| 5                                                                                                                                | Prórroga de la concesión | La solicitud de prórroga de concesión deberá presentarse con una antelación no menor de tres (03) años previos al vencimiento del plazo de la Concesión. En ningún caso el plazo de la Concesión, sumado al plazo de cualquier prórroga o prórrogas que se concediesen, podrá exceder al plazo máximo de 60 años.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Cláusulas 4.4. y 4.7.                                                                                |
| 6                                                                                                                                | Factor de competencia    | <ul style="list-style-type: none"><li>a) Importe del Cofinanciamiento</li><li>b) Retribución por Mantenimiento y Operación (RPMO)<ul style="list-style-type: none"><li>b.1) Importe del RPMO<sub>A-C</sub> (Línea 2 Ate-Callao)</li><li>b.2) Importe del RPMO<sub>F-G</sub> (Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta)</li></ul></li><li>c) <i>Cons</i>: Consumo en Dólares de energía eléctrica por KTR (Kilómetros tren recorridos).</li><li>d) <i>CuM</i>: Costo unitario por KTR de mantenimiento de Material Rodante en Dólares.</li><li>e) <i>CuRG</i>: Costo unitario por tren y en Dólares de revisiones generales de Material Rodante.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Numeral 7.2.<br>Anexo 7 TUO Bases.                                                                   |
| 7                                                                                                                                | Modalidad                | Concesión cofinanciada – Asociación Público-privada.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Cláusula 2.8.                                                                                        |
| 8                                                                                                                                | Régimen de bienes        | Bienes de la concesión: <ul style="list-style-type: none"><li>a) El Área de la Concesión, a partir de la Toma de Posesión correspondiente.</li><li>b) Las Obras, una vez suscrita el Acta de Aceptación correspondiente.</li><li>c) El Material Rodante, una vez suscrita el Acta de Aceptación correspondiente.</li><li>d) Las Inversiones Adicionales que no puedan ser separadas sin afectar el adecuado funcionamiento de la Concesión, según corresponda, tomando en cuenta la naturaleza de cada bien y lo establecido para cada uno de ellos.</li><li>e) Cualquier derecho de paso o servidumbre que el Concesionario adquiera u obtenga, según sea el caso, como consecuencia del Contrato o el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.</li><li>f) Cualquier otro bien que se haya integrado a la Concesión y no pueda ser separado sin afectar el adecuado funcionamiento de la misma.</li><li>g) Los bienes inmuebles que se generen por las Inversiones Opcionales una vez producida la Caducidad de la Concesión y que no puedan ser separados de la misma de manera que no afecte el adecuado funcionamiento de la Concesión.</li></ul> | Cláusula 5.10.                                                                                       |
| 9                                                                                                                                | Inversiones obligatorias | <ul style="list-style-type: none"><li>El concesionario deberá presentar:<ul style="list-style-type: none"><li><u>EDI de Material Rodante</u>:</li><li><u>EDI de Obras</u>: deberá contar con la aprobación del Concedente:<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Primera Etapa A</b></li><li>- <b>Primera Etapa B</b></li><li>- <b>Segunda Etapa</b>.</li></ul></li><li><u>Libro de Obra</u>: a partir de la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias.</li><li><u>Cronograma Detallado</u>:</li><li><u>Ejecución de Obras</u>:</li></ul></li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Cláusula 6.4.<br>Cláusula 6.14.<br>Cláusulas 6.15 y 6.16.<br>Cláusula 6.21.<br>Cláusulas 6.63.-6.68. |



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. Sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao Línea 2**

| Nº | Tema              | Contenido                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Ref.                 |
|----|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
|    |                   | <ul style="list-style-type: none"><li>- El plazo máximo para la culminación de las Obras de la Primera Etapa A es de 2471 Días Calendario contados a partir de la Fecha de Cierre.</li><li>- El plazo máximo para la culminación de las Obras de la Primera Etapa B es de 3 360 Días Calendario contados a partir de la Fecha de Cierre.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Adenda 1<br>Adenda 2 |
|    |                   | <ul style="list-style-type: none"><li>- El plazo máximo para la culminación de las Obras de la Segunda Etapa es de 3798 Días Calendario contados a partir de la Fecha de Cierre.</li><li>▪ <b>Provisión de Material Rodante:</b> El Concesionario deberá tener disponible el Material Rodante para las Pruebas de Puesta en Marcha, conforme a lo siguiente:<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Primera Etapa A:</b> Un total de 5 trenes de 6 coches cada uno, con capacidad para transportar 1 200 pasajeros por tren, a más tardar a los 80 meses luego de la Fecha de Cierre.</li><li>- <b>Primera Etapa:</b> Un total de 20 trenes de 6 coches cada uno, con capacidad para transportar 1 200 pasajeros por tren, a más tardar a los 106 meses luego de la Fecha de Cierre.</li><li>- <b>Primera y Segunda Etapa:</b> Un total de 35 trenes para la Línea 2 y 7 trenes para el Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta, cuya conformación será como mínimo de 6 coches cada uno, con capacidad para transportar 1 200 pasajeros por tren, a más tardar a los 120 meses contados desde la Fecha de Cierre.</li></ul></li><li>▪ <b>Inversiones adicionales:</b><ul style="list-style-type: none"><li>- El Concedente podrá determinar la necesidad de realizar Inversiones Adicionales, a su solicitud o la del Concesionario. Dicha solicitud podrá ser efectuada hasta dos (2) Años Calendario antes del término del plazo de la Concesión y la duración de dichas inversiones no deberá exceder el plazo de la Concesión. El detalle de las Inversiones Adicionales y su forma de pago serán determinados de común acuerdo entre las Partes mediante la modificación contractual a que se refiere la Sección XVIII del Contrato, en concordancia con el DL 1012 y su Reglamento.</li></ul></li></ul> |                      |
| 10 | Cierre financiero | <p><b>Inversiones Obligatorias retribuidas con Cofinanciamiento a través del PPO</b></p> <p>A más tardar a los seis (06) meses desde la Fecha de Cierre, el Concesionario deberá acreditar que cuenta con los recursos financieros o los compromisos de financiamiento para la ejecución de al menos un (01) Avance de Obra o Avance de Provisión. En caso el Concesionario no haya cumplido con la acreditación al vencimiento del plazo, este podrá solicitar por única vez una ampliación de tres (03) meses.</p> <p><b>Inversiones Obligatorias retribuidas con RPI</b></p> <p>En un plazo de doce (12) meses, el Concesionario deberá acreditar que cuenta con los recursos financieros o los compromisos de financiamiento equivalentes como mínimo al monto consignado en los EDI de Obras respectivos y el EDI de Material Rodante, debidamente aprobados. En caso el Concesionario no haya cumplido con la acreditación al vencimiento del plazo, este podrá solicitar por única vez una ampliación de seis (06) meses.</p> <p><b>Inversiones Obligatorias de la Tercera Etapa</b></p> <p>Una vez que se den las condiciones establecidas en el literal d) de la Cláusula 6.24, el Concesionario deberá acreditar que cuenta con los recursos financieros o los compromisos de financiamiento para la ejecución de las Inversiones Obligatorias de la Tercera Etapa, de acuerdo al plan de adquisición del Material Rodante y sus modificatorias. El plazo para acreditar el Cierre Financiero será establecido por el Concedente dependiendo de la modalidad de pago que acuerden las Partes.</p>                                                                                                                                                                                              | Cláusula 9.1.-9.6.   |



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. Sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao Línea 2**

| Nº | Tema                          | Contenido                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Ref.                   |
|----|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 11 | Fideicomiso de Administración | <ul style="list-style-type: none"> <li>El Fideicomiso mantendrá bajo dominio fiduciario lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> <li>- El importe correspondiente por el cobro de la Tarifa.</li> <li>- Los aportes del Concedente para el pago de las obligaciones.</li> <li>- Los importes equivalentes al porcentaje que le corresponde al Concedente por los Ingresos Complementarios e Ingresos Opcionales.</li> </ul> </li> <li>El Fideicomiso además se encargará de cumplir con los pagos a favor del Concesionario por las Inversiones y por la Operación y Mantenimiento.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Cláusula 9.17.         |
| 12 | Tarifas                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Corresponde al Concesionario el cobro de las Tarifas al culminar el periodo de Puesta en Operación Comercial de la Etapa correspondiente.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Cláusulas 9.18.-9.23.  |
|    |                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Las <u>Tarifas sociales</u> a ser cobradas por el Concesionario son:<br/> <b>Primera Etapa A</b> y a la incorporación de la <b>Primera Etapa B</b>: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adulto USD 0,75</li> <li>- Universitario USD 0,38</li> <li>- Escolar USD 0,38</li> </ul> A la incorporación de la <b>Segunda Etapa</b>: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adulto USD 1,00</li> <li>- Universitario USD 0,50</li> <li>- Escolar USD 0,50</li> </ul> </li> <li>Las Tarifas serán cobradas a los Usuarios en Nuevos Soles, para lo cual serán convertidas utilizando el Tipo de Cambio del 1 de febrero de cada Año Calendario a partir del inicio de Explotación de la Primera Etapa.</li> <li>A la Fecha de Cierre, las Tarifas se encuentran exoneradas del IGV.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                        |
| 13 | Equilibrio económico          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Las Partes reconocen que a la fecha de suscripción del contrato, este se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derecho, responsabilidades y riesgos asignados.</li> <li>El Regulador determinará, en los treinta (30) Días siguientes de recibida la solicitud del Concesionario o del Concedente, la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ol style="list-style-type: none"> <li>Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio, relacionados específicamente a la prestación del Servicio y reconocidos por el Concedente y/o el Regulador.</li> <li>El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio, relacionado a la prestación del Servicio, aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes y Disposiciones aplicables.</li> </ol> </li> </ul>                                                                                                                                                                 | Cláusula 9.9.-9.13.    |
| 14 | Régimen financiero            | <ul style="list-style-type: none"> <li>El Concedente se compromete a otorgar un Cofinanciamiento ascendente a USD 3 695 094 879,32, el cual corresponde a la Propuesta Económica presentada por el Concesionario.</li> <li>Durante la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias, las Obras a ser ejecutadas con fondos de Cofinanciamiento serán reconocidas y pagadas al Concesionario mediante el sistema de <b>Pago por Obras (PPO)</b> en cada Avance de Obra.</li> <li>Durante la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias, la provisión del Material Rodante será retribuido al Concesionario con fondos del Cofinanciamiento mediante el sistema de <b>Pago por Material Rodante (PPMR)</b>.</li> <li>Durante la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias, las Obras y provisión de Material Rodante de la Primera y de la Segunda Etapa, que no sean cubiertas con fondos de Cofinanciamiento, serán financiadas por el Concesionario y reconocidas por el Concedente mediante el sistema de <b>Retribución por Inversiones (RPI)</b>. El monto a ser financiado por el Concesionario asciende a USD 1 248 600 000,00.</li> </ul> | Cláusulas 10.4.-10.11. |



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. Sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao Línea 2**

| Nº | Tema                                           | Contenido                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Ref.                    |
|----|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 15 | RPMO                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>El Concesionario tendrá derecho a una Retribución por Operación y Mantenimiento (RPMO) que a su vez se compone de una Retribución por Operación y Mantenimiento correspondiente a la Línea 2 (RPMO<sub>A-C</sub>) y una Retribución por Operación y Mantenimiento correspondiente al Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta (RPMO<sub>F-G</sub>).</li><li>Al final de cada bimestre de la Concesión, luego de iniciada la Explotación de cada Etapa, se calculará por separado el valor del RPMO correspondiente a la Línea 2 (RPMO<sub>A-C</sub>) y al Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta (RPMO<sub>F-G</sub>).</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Cláusulas 10.18.-10.20. |
| 16 | Garantías a favor del concedente               | <u>Garantía de Fiel Cumplimiento:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>USD 280 000 000,00 desde la Fecha de Cierre hasta el inicio de la Fase de Ejecución de las Inversiones Obligatorias.</li><li>50% del valor del RPMO, el mismo que no deberá ser menor de USD 70 000 000,00 desde el inicio de la Fase de Ejecución de Inversiones Obligatorias hasta dos (02) años posteriores al Plazo de la Concesión.</li><li>Provisión de Material Rodante: USD 50 000 000,00 desde el 3er año de la Concesión, hasta seis (06) meses adicionales a la aceptación de la Provisión de Material Rodante de la 2da Etapa.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Cláusula 11.3 – 11.5    |
| 17 | Garantías a favor de los Acreedores Permitidos | El Concesionario podrá otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"><li>El derecho de la concesión.</li><li>Los ingresos del Concesionario, luego de deducido el Aporte por regulación.</li><li>Las acciones o participaciones del Concesionario:</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Cláusula 11.6.          |
| 18 | Régimen de seguros                             | <ul style="list-style-type: none"><li><u>De responsabilidad civil:</u> por el monto mínimo determinado en el estudio de riesgos, que cubra daños y perjuicios que se causen a los pasajeros y a terceros afectados, como consecuencia de la ejecución de las Inversiones Obligatorias y de la Explotación.</li><li><u>Seguro durante la ejecución de Obras:</u> un seguro contra todo riesgo denominado pólizas CAR (Construction All Risk) que contemple la cobertura Básica ("A"), entre otras.</li><li><u>Seguro sobre los Bienes de la Concesión:</u> la modalidad de las pólizas deberá ser de primer riesgo de acuerdo a la naturaleza de cada activo integrante de los Bienes de la Concesión.</li><li><u>Seguros personales para trabajadores:</u> se deberá contratar todas las pólizas exigidas por las Leyes y Disposiciones Aplicables.</li><li><u>Otras pólizas:</u> de acuerdo a su propio manejo y distribución de riesgos.</li></ul> | Cláusula 12.3.          |
| 19 | Caducidad de la concesión                      | <ul style="list-style-type: none"><li>a) Vencimiento del plazo de la concesión.</li><li>b) Mutuo acuerdo.</li><li>c) Resolución por incumplimiento del Concesionario.</li><li>d) Resolución por incumplimiento del Concedente.</li><li>e) Decisión unilateral del Concedente.</li><li>f) Fuerza mayor o caso fortuito.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Cláusula 15.1.          |
| 20 | Solución de controversias                      | <ul style="list-style-type: none"><li>Trato directo.</li><li>Arbitraje: de conciencia, de derecho</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Cláusula 16.12.-16.13.  |
| 21 | Competencias administrativas                   | <ul style="list-style-type: none"><li>Opiniones previas.</li><li>Competencias y Facultades del Regulador:<ul style="list-style-type: none"><li>De la función de supervisión.</li><li>De la función sancionadora.</li><li>Aporte por regulación y pago adicional por Supervisión del Servicio.</li></ul></li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Cláusula 17.1.-17.21.   |



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A. Sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao Línea 2**

| Nº | Tema        | Contenido                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Ref.                       |
|----|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 22 | Penalidades | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Regulador se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales.</li><li>▪ El monto de las penalidades será abonado por el Concesionario al Concedente a la cuenta de RPMO del Fideicomiso.</li><li>▪ El pago de penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Concesión ni tampoco podrá ser invocado por la ruptura del equilibrio económico-financiero.</li></ul> | Cláusula 17.12.-<br>17.17. |



## ANEXOS II: RESUMEN ESTADÍSTICO

|               |                            |
|---------------|----------------------------|
| Concesionaria | Metro de Lima Línea 2 S.A. |
| Modalidad     | Cofinanciada               |
| Periodo       | 2023 - 2025                |

| Indicador              | 2023*   | 2024       | 2025       |
|------------------------|---------|------------|------------|
| Total de pasajeros     | 115 221 | 13 046 248 | 17 885 395 |
| Pasajeros por estación |         |            |            |
| Colectora industrial   | 12 147  | 1 459 965  | 1 901 004  |
| Evitamiento            | 41 276  | 5 174 159  | 7 075 198  |
| Hermilio Valdizán      | 10 456  | 1 080 823  | 1 423 907  |
| Mercado Santa Anita    | 28 203  | 3 093 610  | 4 606 854  |
| Ovalo Santa Anita      | 23 139  | 2 237 691  | 2 878 432  |

Nota: La información de 2023 corresponde al periodo del 21 al 31 de diciembre de 2023.

Fuente: Metro de Lima Línea 2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**

Calle Los Negocios 182, Surquillo  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioseconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioseconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y  
Estudios Económicos**

Cintha López Vásquez  
**Ejecutiva de la Jefatura de  
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefa de Regulación**

#### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente  
Marisol Huamán Velasque – Asistente  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante  
Lady Andrea Osorio Alcantara – Practicante  
Enrique Serrano Salas – Practicante  
Rafael Lozano Jiménez – Practicante