

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DEL PERÚ**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**



¿Qué tan en el futuro están los rieles del futuro?: Análisis de los procesos de concesión e implementación de las líneas 1 y 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao

Tesis para obtener el título profesional de Licenciada en Ciencia Política y Gobierno presentado por:

Tuesta Salazar, Natalie Veronica

Asesor:

Dargent Bocanegra, Eduardo Hernando

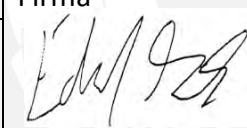
Lima, 2025

## Informe de Similitud

Yo, Dargent Bocanegra, Eduardo Hernando, docente de la Facultad de Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis/el trabajo de investigación titulado ¿Qué tan en el futuro están los rieles del futuro?: Análisis de los procesos de concesión e implementación de las Líneas 1 y 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao del/de la autor (a)/ de los(as) autores(as) Tuesta Salazar, Natalie Veronica dejo constancia de lo siguiente:

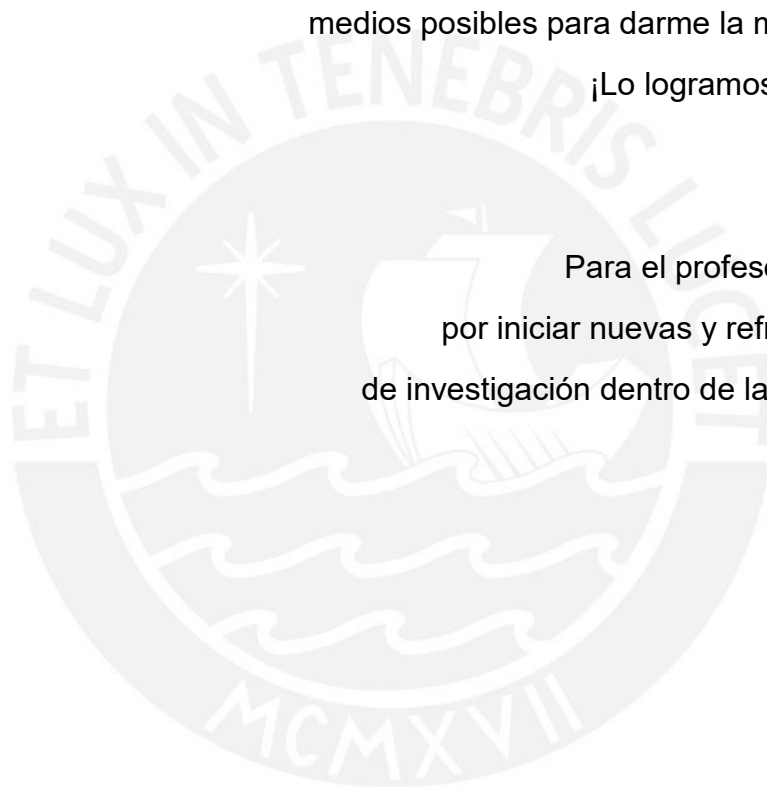
- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 13%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 07/03/2025.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 11 de marzo del 2025

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <u>Dargent Bocanegra, Eduardo Hernando</u>	
DNI: 07885701	Firma 
ORCID: 0000-0002-1844-246X	

Para Emy y Jorge,  
quienes siempre buscaron todos los  
medios posibles para darme la mejor educación.  
¡Lo logramos, mamá y papá!

Para el profesor Paco Durand,  
por iniciar nuevas y refrescantes líneas  
de investigación dentro de la ciencia política.



## Resumen

En Perú, la meta de la movilidad sostenible ha sido recientemente incorporada en la agenda política y uno de los megaproyectos de infraestructura que busca contribuir a alcanzarla es la Red Básica del Metro de Lima y Callao. Sin embargo, casi 40 años después del inicio de las obras, sólo una de las seis rutas está operativa: los 35KMs de la Línea 1 (L1). Esta, después de haber sido retomada en 2009, fue culminada por los respectivos gobiernos de turno en sólo cinco años. A comparación, con solo 5KMs puestos en marcha, en 2024 se cumple una década desde el inicio de la construcción de la Línea 2 (L2) y un ramal de la Línea 4. Con eso en mente, este trabajo buscó explicar el resultado diferenciado de la implementación de ambas líneas mediante tres variables: 1. La flexibilidad de los contratos de concesión en modalidad de asociación público-privada; 2. El interés político en el megaproyecto; y 3. La cooperación multiactor y multinivel. Para ello, la metodología se centró en la revisión de fuentes primarias con el fin de construir una línea de tiempo comparativa entre ambos casos de estudio. Como resultado de dicho análisis, esta tesis concluye que la concesión e implementación de la L1, cuestionada por haberse visto envuelta en presuntos actos de corrupción, fue realizada en condiciones relativamente más favorables que la L2. En contraste, esta última se ha enfrentado a diversas barreras de nivel técnico, político y de coordinación durante los diez años que lleva en proceso. Por lo tanto, realizar esta investigación es importante porque nos lleva a entender las dificultades de implementar proyectos complejos y de larga duración en el Perú, así como evaluar por qué en algunos casos es posible llevar las iniciativas a término, mientras que, en otros, no.

Palabras clave: movilidad sostenible, infraestructura, implementación, barreras, Metro de Lima y Callao

## Abstract

In Peru, the goal of sustainable mobility has recently been incorporated into the political agenda and one of the infrastructure megaprojects that seeks to contribute to achieving it is the Basic Metro Network of Lima and Callao. However, almost 40 years after the start of construction, only one of the six routes is operational: the 35KMs of Line 1 (L1). This, after being taken up again in 2009, was completed by the respective governments in office in only five years. In comparison, with only 5KMs underway, 2024 will mark a decade since the beginning of the construction of Line 2 (L2) and a branch of Line 4. With that in mind, this paper sought to explain the differentiated outcome of the implementation of both lines through three variables: 1. The flexibility of the concession contracts in public-private partnership mode; 2. The political interest in the megaproject; and 3. Multi-actor and multilevel cooperation. For this purpose, the methodology focused on the review of primary sources in order to build a comparative timeline between the two case studies. As a result of such analysis, this thesis concludes that the concession and implementation of L1, questioned for having been involved in alleged acts of corruption, was carried out under relatively more favorable conditions than L2. In contrast, the latter has faced several technical, political and coordination barriers during the ten years it has been in process. Therefore, conducting this research is important because it leads us to understand the difficulties of implementing complex and long-lasting projects in Peru, as well as to evaluate why in some cases it is possible to bring the initiatives to completion, while in others it is not.

Key words: sustainable mobility, infrastructure, implementation, barriers, Lima and Callao Metro.

## Índice

Introducción: ¿En qué terreno avanza el tren? .....	1
Capítulo 1. Paraderos ya recorridos: Revisión de literatura .....	6
1.1. Implementación de políticas públicas .....	6
1.2. Megaproyectos de infraestructura .....	8
1.3. La experiencia en la región .....	10
1.4. Asociaciones público-privadas .....	12
Capítulo 2. Conociendo nuestra ruta: Descripción de los procesos .....	16
2.1. Concesión e implementación de la Línea 1 .....	16
2.2. Concesión e implementación de la Línea 2 .....	24
Capítulo 3. Atando cabos: Análisis de los procesos respecto a las variables .....	42
3.1. Interés político en el avance del megaproyecto .....	42
3.2. Flexibilidad en los contratos bajo concesión en modalidad de APP .....	47
3.3. Cooperación multiactor y multinivel .....	51
Conclusiones .....	55
Referencias bibliográficas .....	61
Anexos .....	64
Anexo A: Enlace a línea de tiempo sobre los casos de estudio .....	64
Anexo B: Listado de fuentes por fechas - línea de tiempo .....	64
Funcionariado a cargo y procesos en curso .....	64
Línea 1 .....	70
Línea 2 .....	80
Anexo C: Construcción de la línea de tiempo sobre los casos de estudio .....	97

Índice de tablas

Tabla 1: Diferencias entre la concesión e implementación de la L1 y la L2 ..... 3



## Introducción: ¿En qué terreno avanza el tren?

En nuestro país, la movilidad sostenible se ha vuelto un tema recurrente en la agenda política. Por ejemplo, en 2021, un artículo en el diario nacional señalaba que se debía transitar hacia el cambio de la matriz de motorización para priorizar el uso de energía eléctrica o híbrida (El Peruano, 2021). Estos esfuerzos continuarían años más tarde a distintos niveles. Tal es así que, en 2023, mediante resolución ministerial, se creó un Grupo de Trabajo Multisectorial para la mejora de la calidad del aire a través de la implementación de transporte sostenible (El Peruano, 2023).

Pero este esfuerzo no es nuevo en nuestro país. Desde 2019, la Política Nacional de Transporte incluye como su objetivo general dotar a las ciudades del país de sistemas de transportes ambientalmente sostenibles (El Peruano, 2019). Similarmente, desde su creación en 2019, la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) también propone lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo que, entre otras características destacables, sea tecnológicamente moderna y ambientalmente limpia para la ciudad (El Peruano, 2018).

En el camino, el trabajo de ambas instituciones ha implicado el diseño e implementación de políticas, así como la supervisión y seguimiento de proyectos. Entre estos últimos, se incluye la concesión de megaproyectos, como la Red Básica del Metro de Lima y Callao. Esta iniciativa, puesta en marcha desde finales de los años ochenta, proponía poner seis rutas diferentes de trenes eléctricos en circulación y así acortar hasta en tres veces el tiempo habitual de viaje de las personas en servicios urbanos informales de transporte (Kohon, 2016).

Sin embargo, casi cuarenta años después, solo una línea ha sido implementada en su totalidad y, para 2024, la construcción de la segunda junto a un ramal de la Línea 4 (L4) cumplirán diez años en curso. En cuanto a la Línea 1 (L1), su implementación fue retomada en 2009, después de tres intentos de concesión para provisión de material rodante y ampliar el taller en la estación inicial del sur. Desde esa fecha hasta 2014, se logró inaugurar el primer servicio, completando dos tramos que cubrían 35 kilómetros entre distritos del noroeste y sur de la capital.

Con este antecedente, la entrega de la Línea 2 (L2) auguraba rapidez, de mano de distintos funcionarios abogando por la posibilidad de que ambos tramos de la obra pudieran estar listos en un periodo de 5 años. Empero, el desarrollo de ambos

proyectos llevó a desenlaces distintos, teniendo como resultado una red de metro atrasada y consecuentemente incompleta. En ese sentido, es especialmente relevante preguntarnos por los factores que explican el resultado diferenciado en la implementación de las dos primeras líneas del Metro de Lima y Callao.

En ese sentido y a partir de una revisión preliminar de literatura y construcción de líneas de tiempo, se plantea que los factores que establecen diferencias entre los procesos de implementación de las líneas 1 y 2 del Metro de Lima y Callao son tres: 1. La flexibilidad de los contratos bajo concesión en modalidad de asociación público-privada (APP); 2. Interés político de las y los funcionarios involucrados en el avance del megaproyecto; 3. Cooperación multiactor y multinivel entre todas las partes involucradas. Más detalle en la Tabla 1 a continuación:



Tabla 1  
Diferencias entre la concesión e implementación de la L1 y la L2

Variable	Línea 1	Línea 2
Flexibilidad de los contratos	La L1 se suscribió bajo una APP y tuvo cuatro adendas que le permitieron adecuar su servicio en función a la demanda. Sin embargo, estas modificaciones contractuales también habrían permitido autorizar el adelanto no justificado de pagos para los concesionarios, tanto el constructor como el supervisor, generando perjuicios millonarios para el Estado.	La L2 también funcionó como APP, pero la suscripción de adendas estaba enfocada en la corrección de errores materiales y la adecuación de los plazos de entrega. Asimismo, estas herramientas contractuales sirvieron para poder garantizar la interconexión entre las dos líneas existentes en la estación 28 de julio, así como replantear soluciones ante las interferencias que impedían la construcción de estaciones ya previstas.
Interés político en el avance del megaproyecto	Aunque fue abandonada durante los gobiernos de Fujimori y Toledo, la gestión de Alan García y, posteriormente, la de Humala retomaron el proyecto para obtener rédito político. Asimismo, las y los funcionarios a nivel técnico mostraban un especial interés en que este pudiera estar listo dentro del tiempo en que cada gestión se mantuviera en el poder. Años después se descubriría que esta intención de fomentar su avance estaba basada en una red de corrupción anclada en un sistema de lealtades a las personas que ocupaban la alta dirección de la AATE y el MTC.	El proceso de concesión de la L2 tuvo como ventana de oportunidad el entusiasmo frente a la inauguración de la L1. Así, el gobierno de Humala asumió el proyecto para obtener rédito político, impulsando una narrativa de celeridad. Sin embargo, la velocidad con la que se habían hecho los estudios generaría imprevistos y demoras a largo plazo. Dado que el proyecto estaba significativamente atrasado y había una dificultad con el cumplimiento de los plazos, no hubo incentivos para los gobiernos posteriores y se volvió muy políticamente costoso de apoyar al nivel que Humala lo había hecho.
Cooperación multiactor y multinivel	Debido a que existía una red de lealtades, acompañada de una presunta red de influencias, detrás de la concesión e implementación de ambos tramos de la L1, los procesos fueron rápidos y permitieron retomar el proyecto con éxito. Estas redes no solo incluían a funcionarios del sector, sino que también involucraban a los representantes de las empresas del concesionario, específicamente de Odebrecht. Aun así, existieron voces opositoras, como la de los gobiernos locales de los distritos por donde pasaba el tren. Sin embargo, sus críticas fueron frecuentemente atendidas o desestimadas por representantes del mismo gobierno central. Ejemplos de ello fueron los alcaldes de los distritos de Lima Sur, quienes habían sido apoyados por la entonces alcaldesa de Lima, Susana Villarán.	Al inicio del proceso de concesión de la L2, existían fuertes indicios de cooperación a nivel de la municipalidad de Lima Metropolitana y el gobierno central. No obstante, el caso Lava Jato y la red de corrupción detrás de la L1 iniciaron nuevos procesos legales a todos los implicados. Desde este punto, retomar la implementación fue muy costoso debido a las correcciones, demoras y pérdidas para el Estado y las empresas concesionarias. Ello motivó la creación de un proceso en el Tribunal CIADI de resolución de controversias. Asimismo, el país pasó por un periodo de crisis política con una alta rotación de funcionarios, cambiando a cada año las prioridades del sector transporte según el gobierno y/o la gestión ministerial de turno. Finalmente, en este caso, también hubo críticas desde los gobiernos locales, siendo el más significativo el caso de oposición del alcalde de Lima, Rafael López Aliaga.

Nota. Elaboración propia.

Abordar este tema de investigación es importante porque, primero, nos lleva a cuestionar el rumbo que ha tomado la implementación de proyectos de transporte en el país. Desde allí, podemos reflexionar alrededor de los motivos que explican por qué aún no contamos con un servicio de movilización masivo y eficiente en nuestra capital. Ante este problema, se han propuesto distintas alternativas de solución, entre las cuales se encuentra la construcción de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, y sus trenes eléctricos que transitarían Lima mediante seis líneas integradas.

Este proyecto inició alrededor de 1980 y su construcción continúa hasta hoy. Mientras que la Línea 1 fue terminada en 2014 ante el interés del gobierno de turno, la Línea 2 (L2) sigue en proceso desde entonces. En ese sentido, hablar de este proyecto y estudiar el proceso que ha seguido hasta hoy es importante, pues permite tener una primera aproximación para entender por qué los plazos y cronogramas establecidos pudieron ser cumplidos al retomar la construcción de la Línea 1 y por qué este efecto no se ha replicado en el caso de la Línea 2.

Segundo, es necesario contemplar que, sin contar a la Línea 2, aún hay cuatro rutas por ejecutar. De tal modo, conocer cuáles fueron los factores que explican la diferencia en los procesos de concesión e implementación de la Línea 1 y la Línea 2 nos permitirá tener una comprensión más amplia y no necesariamente técnica en cuanto al motivo de las demoras. Desde este punto, este conocimiento podría contribuir a aprender y mejorar la gestión para mirar hacia el futuro en la continuación de este megaproyecto de infraestructura.

Tercero, desde el lado social, contar con un sistema integrado de líneas de tren podría mejorar la calidad del transporte y reducir el tiempo de viaje diario de las personas en nuestro país. La culminación de la obra permitiría contar como una respuesta eficiente, rápida, relativamente económica y ecoamigable ante problemas de larga data como la alta congestión vehicular y sus derivados. Así, de concluir con el plan y ampliar el servicio a seis líneas, la inauguración de la Red Básica podría transformar la manera en que las personas se movilizan en la capital.

Cuarto y último, este trabajo es un aporte al estudio de los megaproyectos de infraestructura de transporte desde la perspectiva de la ciencia política. Actualmente, la producción académica respecto al tema se enfoca en cuestiones administrativas y/o

meramente técnicas. Por lo tanto, esta investigación también busca indagar la forma en la que factores como la multiplicidad de actores en la toma de decisiones, la alta rotación de funcionarios o los conflictos de interés existentes durante el proceso de ejecución estarían influyendo en la implementación de la L2.

Así, para llevar a cabo este estudio, el presente trabajo de investigación se dividió en dos capítulos principales. El primero tiene un enfoque empírico que muestra las diferencias de implementación en ambas líneas, de manera descriptiva y a partir de la documentación disponible sobre los años en los que el proyecto estuvo activo. Posteriormente, el segundo busca explicar qué hay detrás de estas diferencias o semejanzas, a partir del análisis de las líneas de tiempo y las perspectivas obtenidas a la luz de la información de las distintas fuentes primarias.

La metodología de este trabajo sigue una lógica de *process tracing*, por lo que el recojo de información se ha centrado en la revisión de fuentes primarias. Entre ellas, se han revisado diarios, periódicos, entrevistas a funcionarios en medios, contratos de concesión, informes de investigación, columnas de opinión, boletines institucionales, libros, videos de archivo sobre visitas a las obras de ambas líneas, etc. A partir de ello, se han acomodado los hechos más resaltantes en una línea de tiempo comparativa que analiza los procesos de concesión e implementación de la L1 y L2.

Entonces, a partir del análisis de las variables propuestas para esta investigación, el primer paso para conocer el desarrollo de los casos de estudio fue la construcción de estas herramientas de análisis. Así, mediante la información provista por fuentes primarias, se construyó un modelo que permitiese contrastar los procesos, tanto de la Línea 1 y la Línea 2, para hallar los puntos de concordancia y divergencia entre ambos. Asimismo, se buscó controlar los factores propuestos para evaluar su pertinencia y/o descartarlos, además de incorporar nuevos que surgiesen sobre la marcha.

## Capítulo 1. Paraderos ya recorridos: Revisión de literatura

### 1.1. Implementación de políticas públicas

Interesarse por conocer el ciclo de vida de una política pública y/o proyecto puede involucrar adentrarse al estudio de sus distintas fases. Sin embargo, buena parte de las investigaciones suelen enfocarse en el establecimiento en la agenda, la formulación y/o el diseño de una iniciativa. Esta tendencia no es nueva, pues Aguilar, como introducción del compendio “La implementación de las políticas”, indicaba que la visión más familiar para conocer el proceso solía involucrar los elementos alrededor de “la decisión de lo que hay que hacer y de cómo hacerlo” (1993, p. 15).

Aunque este autor cuenta la experiencia desde la realidad estadounidense, su propuesta presenta como alternativa que es válido pensar en que los resultados insatisfactorios de las políticas podían deberse a su fase de implementación, más que su diseño. De tal modo, se hacía posible pensar en que, incluso con un plan delimitado y objetivos específicos, la ejecución de los planes podía encontrar obstáculos en el camino. Más aún, que estas barreras no siempre responderían a cuestiones administrativas, sino que también podían ser de índole política.

Así, Aguilar (1993) indica que los estudios sobre las políticas fueron encontrando diversos factores que desafiaban la noción de que la promulgación de leyes y/o el buen diseño eran suficientes para asegurar el éxito de una política. Por el contrario, después de tomar la “gran decisión”, el proceso de implementación podía verse interrumpido por variables imprevistas que se gestaban en el camino, como resistencias locales, conflictos intergubernamentales, heterogeneidad en los intereses, indiferencia del público objetivo ante el proyecto, etc.

Frente a ello, las primeras aproximaciones para comprender la implementación buscaron centrarse en exhibir cómo los objetivos y plazos eran incumplidos, además de los costos excesivos de las políticas. De tal forma, los distintos estudios presentados por Aguilar (1993) rompían la percepción de que lo que sucediera después del *policymaking* no era del interés de la ciencia política, pues se sostenía que la implementación conllevaba actos y decisiones administrativas que cambiaban la política al determinar cómo aplicarla para que se traduzca en hechos efectivos.

Entre las propuestas, Van Meter y Van Horn (Aguilar, 1993) generaron un modelo para explorar la implementación y así entender el proceso mediante el cual las decisiones políticas se transforman en servicios dirigidos a la población. Los autores identificaron que este traspaso no había sido estudiado a complejidad, pues se solía suponer que una vez que las discusiones respecto al diseño de un plan llegaran a término y el gobierno decidiera aplicar una política, esta podría ejecutarse de manera que los resultados coincidan con las expectativas de sus autores.

Para Van Meter y Van Horn (Aguilar, 1993), esta percepción deviene de la idea de que los problemas cruciales ya han sido resueltos en el proceso de deliberación, en el que los actores ya han negociado sus intereses y expectativas sobre el proyecto, por lo que la implementación no debería experimentar resistencias. Empero, estos autores señalan que la implementación también involucra a otros actores, quienes no necesariamente han participado en la toma de decisiones y que deben realizar acciones con el objetivo de llevar a cabo los objetivos previamente decididos.

Por ello, los autores proponen entender este proceso desde dos variables: la magnitud del cambio requerido y el grado de consenso respecto a las metas de la política. Entonces, siendo la implementación una cuestión política y multiactor, Van Meter y Van Horn (Aguilar, 1993) arguyen que, respecto al primer factor, será más difícil ejecutar las iniciativas que requieran transformaciones profundas a comparación de otras que solo involucren cambios marginales en las relaciones entre individuos y hábitos de comportamiento establecidos.

Asimismo, en cuanto al segundo factor, indican que no se puede presuponer que la participación de funcionarios subordinados a quienes diseñaron la política llevará inherentemente al consenso en la implementación. Estas personas, hayan participado o no en el proceso de formulación, diseño y/o decisión, pueden obstaculizar, dificultar y/o demorar la aplicación si esta no se vincula con sus propias metas y objetivos, si no entienden su pertinencia, o si hay una resistencia o desacuerdo con los principios que esta defiende, etc.; así como puede suceder todo lo contrario.

Adicional a estas dos variables, Van Meter y Van Horn (Aguilar, 1993) proponen que también se deben tomar en cuenta otros elementos estructurales y/o circunstanciales para entender el desenlace de la implementación. Entre ellos, los

recursos disponibles para llevar a cabo la política; los incentivos e intereses a los que se encuentran expuestos las y los funcionarios encargados; las características de las instituciones a las que pertenecen; la calidad de la comunicación entre los actores involucrados; y otros factores circunstanciales del medio.

Estos elementos no solo condicionan los resultados de la implementación, sino que varían en función a las características del proyecto en cuestión. Por ejemplo, la puesta en marcha de las políticas sociales y/o programas de transferencias monetarias es diferente a la de los megaproyectos de infraestructura. Esto se debe a que estos últimos requieren de esfuerzos de gran envergadura, pues involucran presupuestos billonarios; la participación de diferentes múltiples actores como personas a nivel técnico, donantes y políticos.

En específico, los casos de las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima ejemplifican claramente la propuesta de los autores, pues, a pesar de tener una formulación y diseño similar, sus procesos de implementación tomaron caminos diferentes. Así, aunque ambas se formularon como concesiones en modalidad de asociación público privada, la primera se construyó bajo un contexto cuyas características permitieron mayores periodos de avance, mientras que la implementación de la segunda enfrentó y actualmente enfrenta más obstáculos en la ejecución del proyecto.

## 1.2. Megaproyectos de infraestructura

En esta sección, abordaremos las características y particularidades de este tipo de proyectos para entender la lógica y los contextos bajo los que se diseñan y, principalmente, implementan dentro de América Latina. En esta investigación, entenderemos a los megaproyectos de infraestructura como aquellas iniciativas que, según Flyvbjerg et. al. (2003), generan conexiones, pues tienen la función de facilitar la movilidad y eliminar las distancias entre las personas, además de agilizar los flujos de bienes, energía, información y dinero.

Más a fondo sobre sus características, Abedrapo (2011) señala que hay diferentes propuestas que buscan definir qué es un megaproyecto. Si consideramos aspectos cuantitativos, el autor indica que podríamos decir que estos son aquellos proyectos cuyo costo supera los mil millones de dólares. Sin embargo, también podríamos

clasificar como tales a las obras llevadas a cabo por megaconstructoras que operan a nivel global, pues estas acarrearán complejidades, riesgos e impactos, incluso si su costo no cubre un presupuesto millonario.

Por otro lado, el autor también indica que estos pueden entenderse desde características de tipo cualitativas. Así, Abedrapo (2011) sostiene que podríamos identificar una obra como un megaproyecto si su ejecución contempla un periodo extenso de años; exige un presupuesto considerablemente elevado para la economía del país que lo desarrolla; involucra una mirada de actores públicos y privados; y/o acarrea mayores tensiones institucionales, riesgos, complejidades tecnológicas, jurídicas, y ambientales al momento de su implementación.

En esta misma línea, Abedrapo (2011) complementa introduciendo la noción de infraestructura. Esta es definida como conjunto de ingeniería e instalaciones de larga vida útil donde se produce una prestación de servicios que permite la conectividad e integración entre personas y/o comunidades a diferentes niveles y en distintos contextos. Díaz (2009) concuerda con esta aproximación y sostiene que su ejecución incentiva la transformación de la ciudad a partir de la revisión de las formas tradicionales de planificación urbana y el alcance de las políticas predecesoras.

No obstante, mientras que los megaproyectos, como la construcción de puentes, autopistas, medios de transporte y demás, son propuestos como soluciones alrededor del mundo, muchos de ellos tienen un mal desempeño en cuanto a factores económicos, ambientales y un inestable apoyo popular. En ese sentido, Flyvbjerg et. al. (2003) identifican una paradoja en la que estas iniciativas gozan de alta popularidad entre la población a pesar de que la mayoría de ellas reportan un alto riesgo de producir sobrecostos sin alcanzar las ganancias inicialmente proyectadas.

La explicación que proponen estos autores es que los megaproyectos de infraestructura, incluidos los de transporte, suelen tener poca probabilidad de resultar de acuerdo con el plan, pues su implementación toma muchos años e involucra presupuestos billonarios. De tal modo, no siempre es posible predecir sus efectos a nivel económico, ambiental y social. En ese sentido, las externalidades requieren que los actores, tanto públicos como privados, se involucren para mitigar las posibles consecuencias ambientales y/o sociales (Flyvbjerg et. al., 2003).

A la luz de los casos que esta investigación analiza, la experiencia de la Red Básica del Metro de Lima puede ser considerada como un megaproyecto debido a sus características y particularidades. La L1 y la L2 fueron pensadas como soluciones de gran envergadura a problemas públicos, para acercar a la población y mejorar las alternativas de transporte en la capital. Aunque inicialmente contaban con un marcado apoyo popular, durante su implementación, han recibido distintas críticas por el manejo y la mitigación de las externalidades encontradas en el camino.

### 1.3. La experiencia en la región

En el caso de América Latina, la implementación de infraestructura también ha seguido esta misma línea. No obstante, en este contexto regional, a la probabilidad de generar sobrecostos, subganancias y externalidades, se le añaden los riesgos de una transferencia de política, destinada a implementarse en una realidad diferente. Según Zunino (2021), los paquetes de megaproyectos, con saberes, tecnología, técnica e, incluso, financiamiento, circulan globalmente, pero su ensamblaje ocurre a nivel local, adoptando los signos del contexto al que se transportan.

En el caso de países como México, Chile y Argentina, el desarrollo de megaproyectos de transporte masivo, rápido y seguro fueron incentivados por el crecimiento exponencial de la población y los saltos demográficos. Ejemplo de ello fueron los sistemas de metro, cuya implementación requirió de la importación del conocimiento de expertos, materiales e incluso contar con financiación extranjera. Mientras que algunos proyectos pasaban por revisiones constantes, algunos eran aprobados, pero no se concretaban por falta de recursos (Zunino, 2021).

De tal modo, es crucial considerar que, en América Latina, algunas de estas políticas tomaban más tiempo del proyectado y/o no terminaban de implementarse debido a la falta de capacidad local para ejecutar la política importada. Aun así, la popularidad de estas iniciativas se debía a la confianza en las historias de éxito, lo que llevaba a subestimar las barreras que implicaba aplicar un modelo de paquete que contenía políticas financieras, administrativas y operacionales que no respondían ni se ajustaban al contexto de la realidad local (Silva, 2020).

Esto ha marcado las políticas latinoamericanas de reordenamiento del transporte público y la implementación de sistemas de metro y/o BRT (Bus Rapid Transit). Un ejemplo ha sido la implementación del sistema integrado de transporte en Santiago de Chile o “Transantiago”. Mientras que la concesión, ejecutada como APP, debería haber comenzado operaciones en octubre de 2004, esta fue aplazada hasta el 2006, pasando por modificaciones en las bases de la licitación para asegurar su viabilidad técnica y económica (Saravia y Sepúlveda, 2010).

Según Saravia y Sepúlveda (2010), los problemas en la implementación respondían al incumplimiento de plazos estipulados en los contratos. Bajo este modelo de concesión, los retrasos costaban millones, pues, como concedente, el Estado chileno debía indemnizar a los concesionarios por pérdidas materiales, costos de maquinaria, recursos humanos, entre otros. Posteriormente, cuando el servicio fue puesto en marcha, la improvisación se hizo evidente, lo cual devino en un aumento de los costos operacionales y de mantenimiento.

Los autores relatan que prueba de ello fue que, al comenzar a circular bajo el sistema BRT, se pusieron en marcha solo 1400 unidades del total de las 5000 presupuestadas inicialmente. Aunado a ello, los buses recorrían calles sin pavimentar, no cabían por los desniveles de las vías, además de que su radio de giro no era suficiente para transitar por esquinas y se atascaban en los lomos de toro. Todo ello implicaba una reducción en el tiempo de vida de los buses y una disminución en la velocidad de circulación (Saravia y Sepúlveda, 2010).

Sin embargo, para Poole (2017), las fallas que Saravia y Sepúlveda (2010) identifican, en realidad tuvieron un efecto positivo en la implementación del Transantiago. Para este autor, estas evidenciaron las debilidades del modelo, lo cual devino en una serie de propuestas para optimizar los efectos positivos y mitigar los negativos. Frente a ello, sostiene que la flexibilidad provista por el contrato de concesión en modalidad de asociación público-privada permitió hacer dichos ajustes al diseño y responder con receptividad a las críticas de las y los involucrados.

En el caso de Lima Metropolitana y Callao en Perú, este autor identifica que es necesario que los planes de movilidad urbana mantengan cierto grado de dicha flexibilidad, para tener un rango de adaptabilidad que facilite el camino hacia la

implementación (Poole, 2017). Pero también insiste en que se requiere que esta sea acompañada de una serie de medidas que aseguren que los planes continúen más allá de un solo gobierno. De lo contrario, los cambios organizacionales pueden limitar sus resultados, pues los acuerdos no serían sostenibles en el tiempo.

No obstante, estos no serían los únicos factores que se requerirían para asegurar la continuidad de los procesos de implementación de megaproyectos de transporte en Lima y Callao. Según Tyler y Ramírez (2011) en un estudio que analiza la situación del transporte en Perú, el nivel de capacidad técnica e interés político también afectan el avance y la toma de decisiones en la implementación de proyectos. Como resultado, mientras que los planes existen, muy pocos alcanzan la fase de aplicación y/o no cuentan con reportes de limitantes, retos y/o lecciones aprendidas.

El ejemplo más resaltante es el de la Red Básica del Metro de Lima y Callao. Específicamente, las dos primeras líneas, también concesionadas como APPs. Aunque se comenzó en 1986 y se retomó en los 2000, hasta 2024, solo se contaba con una línea construida en su totalidad, por lo que los seis servicios restantes ya llevaban décadas de retraso. Asimismo, el proyecto había superado el presupuesto estimado para la construcción, además de que la L2 había tenido mayor dificultad en la coordinación entre actores para mitigar diferentes consecuencias.

#### 1.4. Asociaciones público-privadas

Según la evidencia, para megaproyectos de infraestructura, los gobiernos han recurrido a celebrar concesiones en modalidad de APPs. Estas pueden definirse como acuerdos de larga duración, que involucran un contrato entre entidades privadas y públicas para ejecutar y proveer un servicio público específico (Mena, 2018). Adicionalmente, una de sus particularidades es que el riesgo es trasladado hacia el sector privado, con la condición de que las empresas concesionarias serán posteriormente retribuidas por sus servicios (Bravo, 2012).

En estos casos, las APPs brindan un rango de libertad que funciona porque, según Flyvbjerg et.al (2003), los megaproyectos suelen tener poca probabilidad de resultar de acuerdo al plan, pues su implementación toma muchos años e involucra presupuestos billonarios. Por ello, Huaylla y Hickman (2021) explican que estos suelen

ser diseñados bajo la “teoría de contrato incompleto”, para luego ajustarse durante la implementación según los requerimientos de las partes frente a la incertidumbre generada por cambios en las prioridades, agendas y discursos políticos.

Por tanto, para una ejecución exitosa, Khan (2016) señala que tanto los tomadores de decisiones como otras partes involucradas deben considerar legítimo el proyecto y plantear metas posibles de cumplir, racionales y conscientes del tiempo disponible para alcanzarlas y entregar el megaproyecto dentro de los plazos establecidos. De lo contrario, poca o nula coordinación, además de la divergencia de opiniones e intereses entre instituciones, puede generar conflictos y confusiones entre ellas, así como afectar el progreso de los proyectos (Huaylla y Hickman, 2021)

En el caso de Perú, las APPs se erigieron como una opción viable para la ejecución de megaproyectos en un contexto en el que ya no se consideraba ventajoso encargar la implementación a un solo grupo de actores, público o privado. Por el contrario, se buscaba establecer una relación simbiótica entre ambos. Mientras que el concesionario se perfilaría como un posible aliado para cubrir la brecha de infraestructura existente, el concedente encontraría una manera sostenible de realizar los proyectos que, únicamente por su parte, sería imposible de asumir.

En esta misma línea, los contratos de concesión en modalidad de APPs serían proporcionales a las capacidades e intereses de los actores involucrados, evitando que los beneficios del proyecto se inclinen hacia los intereses de un grupo específico. Según Rojas (2019), mientras que el Estado no podía proveer obras de manera individual mediante contratación pública tradicional, la privatización total tampoco era una opción viable, pues solía priorizar las ganancias particulares antes que la expansión de la infraestructura y servicios demandados por la población.

Así, según Bravo (2012), la estrategia detrás de las APPs era establecer lazos de cooperación entre ambos sectores que permitieran redirigir los costos y el riesgo hacia la parte que pudiera afrontarlos de la mejor manera, tomando en cuenta el interés público y asegurando la calidad del proyecto. A cambio de ello, el Estado, como concedente, le garantizaba al privado, en su rol de concesionario, obtener una retribución por la conservación el mantenimiento y la explotación del proyecto en cuestión mientras dure el contrato de concesión.

De tal modo, para que las APPs funcionen, se requiere que los roles de cada parte involucrada estén claramente delimitados. Por ello es que Legorreta (2011) precisa que los recursos de por medio no se convierten en propiedad de un privado ni tampoco son bienes nacionalizados. De tal forma, estos son transformados y explotados por las empresas, pero sin dejar de ser de propiedad pública. Por tanto, la autora sostiene que el rol del Estado dentro de esta relación es de gestión y regulación en pro del interés, bienestar general y rendición de cuentas.

Similarmente, para autores como Echeopar (2009), las APPs podrían ser la solución para posibilitar el desarrollo de proyectos que, de otro modo, serían irrealizables. Esto sería así pues este modelo permitiría que los objetivos del sector público y privado se alineen para permitir ofrecer servicios de alta calidad y con marcada eficiencia. De lograrse, aplicar este modelo llevaría a un uso costoeffectivo de los recursos y tendería a mejorar progresivamente las condiciones del servicio a lo largo de los años que dure la concesión.

Empero, Mena (2018) es más cauteloso en cuanto al modelo de las APPs, pues menciona que este puede ser realmente exitoso sólo si tiene un marco legal claro y eficiente, con los roles y funciones de cada parte claramente delimitados para la implementación. Para ello, se requiere de grandes capacidades estatales de gestión, madurez normativa e institucional. Asimismo, Velásquez (2018) concuerda y añade que sus virtudes teóricas no se convertirán en desventajas en la práctica siempre y cuando haya una fiscalización pública eficiente durante su ejercicio.

Adicional a ello, Poole (2017), Tyler y Ramírez (2011) indican que, para que la flexibilidad de los contratos pueda ser aprovechada como un factor positivo, también es crucial contar con el compromiso de las autoridades locales y nacionales. Esto se debe a que, para llevar las obras a término, debe haber cierto nivel de consenso entre los tomadores de decisión y actores clave para materializar su apoyo en arreglos institucionales a nivel local y nacional. Así, el factor de adaptabilidad del contrato se vería potenciado si confluye con la variable de apoyo político sostenido.

Así, se explica por qué la aplicación de este tipo de concesiones en Perú no fue automática. Ultimarlas requería de grandes esfuerzos de gestión, la creación de más marcos normativos y contratos estandarizados, los cuales el Estado no podía llevar a

cabo debido al recorte de sus funciones como resultado de la desregulación económica de los noventa (Shack, 2016). Por tal motivo, Rojas (2019) señala que el auge de las asociaciones no se dio hasta el periodo entre 2005 y 2014, dado que en esta etapa ya existía cierto nivel de madurez normativa e institucional.

Un ejemplo de ello ha sido el proyecto de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, cuya primera etapa de construcción para la Línea 1 se culminó para 2011 y la segunda, entre los años 2011 y 2014. Asimismo, la Línea 2 también se concesionó en esta modalidad alrededor de este periodo. Aunque se buscaba la cooperación de ambos sectores para mitigar las posibles externalidades y/u obstáculos encontrados en el camino, el modelo de APP y la flexibilidad que provee ha influido de manera distinta para cada etapa en cada una de las líneas.



## Capítulo 2. Conociendo nuestra ruta: Descripción de los procesos

Tal como se ha detallado en la metodología, la recopilación de información para este trabajo de investigación se ha realizado a través de la construcción de una línea de tiempo. Dentro de ella, se han consignado los hechos considerados más importantes alrededor de los procesos de concesión e implementación de los casos de estudio. Por lo tanto, las fechas, personajes y demás detalles mencionados en las siguientes secciones estarán referenciados en los anexos 1 y 2 de este texto, incluyendo todas fuentes bibliográficas de donde se obtuvo la información.

### 2.1. Concesión e implementación de la Línea 1

En febrero de 1986, durante el primer gobierno de Alan García, el proyecto es presentado oficialmente, contando con apoyo del gobierno y de la opinión pública. Mientras que estos últimos lo veían como una solución a la movilidad urbana en el contexto del aumento de la migración interna, a nivel gubernamental, la iniciativa de establecer un sistema eléctrico y de transporte masivo en Lima y Callao fue declarado un asunto de necesidad pública y preferente interés social. Por tanto, el proyecto fue trasladado desde el ámbito municipal hacia el Poder Ejecutivo.

De esa manera, el proyecto del tren quedó a cargo del entonces Ministerio de la Presidencia, y se creó la Autoridad Autónoma del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Rápido Masivo de Lima y Callao (AATE) como unidad ejecutora del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). En marzo de 1986, comenzaron los estudios y proyectos de ingeniería, y siete meses después, las obras iniciaron desde el distrito de Villa el Salvador, en el sur de la capital, financiadas por el tesoro público y a cargo de diversos contratistas nacionales.

Empero, este primer tramo de la futura Línea 1 aún no funcionaba bajo un contrato de concesión en modalidad de APP. En 1988, se firmó un Protocolo de Entendimiento con el gobierno italiano por un crédito de 100 millones de dólares; en 1989, se cerró contrato con el Consorcio TRALIMA, compuesto por proveedores italianos para suministro, instalación, pruebas y puesta en marcha de los 9KMs del primer tramo; y en 1990, antes de terminar su periodo, Alan García inauguraría sólo 1.5KMs de recorrido como tramo experimental del tren eléctrico.

Para 1993, ya en el tercer año del mandato de Alberto Fujimori, se reanudó la construcción después de años de paralización. Llegaron 32 vagones, se construyeron estaciones de pasajeros, el patio taller, vías férreas e instalaciones electromecánicas. Aun así, para 1995, la L1 pasaría ser considerada una obra inconclusa, pues durante el gobierno vigente, el proyecto fue abandonado por motivos políticos. Mantenerlo así permitía exhibir públicamente una muestra simbólica de la ineficiencia y corrupción del gobierno predecesor, a cargo del expresidente García (Durand, 2016).

Como consecuencia, hasta la fecha, se había completado la construcción de menos de la mitad de las estaciones. El plan original contemplaba que el recorrido original cubriese la construcción de 16 estaciones desde “Villa el Salvador” en el sur de la capital, hasta “Miguel Grau” en el centro de Lima. No obstante, con las demoras y el abandono del proyecto, sólo se habían completado 9.2KMs, compuestos por siete estaciones hasta Atocongo, en el distrito de San Juan de Miraflores, vecino cercano de la estación inicial en Villa el Salvador.

Frente a la construcción incompleta, se llevaron a cabo distintos debates sobre los siguientes pasos en función a las proyecciones de demanda del estado actual del tramo 1. Empero, la ruta no cubría distritos céntricos por lo que nunca inició operaciones comerciales, quedando como inutilizable. Por lo tanto, durante casi dos décadas, los trenes circularon periódicamente en vacío para evitar su deterioro y, en ocasiones, funcionaron como medio de transporte alternativo y gratuito cuando había huelgas o reclamos gremiales por parte de los transportistas de la capital.

En junio de 2001, durante el gobierno de transición de Valentín Paniagua, el proyecto regresaría al nivel municipal. Como un esfuerzo para promover la continuidad de las obras, mediante el Decreto de Urgencia 058-2001, la Municipalidad de Lima (MML o MUNI Lima) asumió la administración del ahora denominado “Tren Urbano de Lima”. Seguidamente, también se le transferiría la AATE, ahora denominada “Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico”. No obstante, esto no fue suficiente para reanudar el proyecto, el cual permanecería aún sin avances.

Entre 2003 y 2006, ya en el gobierno de Alejandro Toledo, habría un primer intento de concesión de la obra. A la fecha, la AATE no disponía de recursos suficientes para completarla por su cuenta. Por ello, el objetivo era implementar un contrato que

podiera asegurar la construcción, equipamiento y operación comercial del primer tramo de la L1. Empero, esta primera aproximación no tuvo éxito, debido a que las proyecciones de demanda no ofrecían los mejores resultados. Así, la incertidumbre y pocas garantías dificultaron involucrar a los postores.

Durante este periodo, se promulgaron dos leyes afines al proyecto. Primero, el 07 de diciembre de 2004, se publicó la Ley N° 28253, que declaraba de necesidad pública la continuación del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao. Dos años después, el 26 de enero de 2006, la Ley N°28670, que también declaraba de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos de inversión, entre ellos, las obras de extensión de la Línea 1 del Tren Urbano de Lima desde el Puente Atocongo hasta la Avenida Grau.

Al inicio del segundo gobierno de Alan García, entre 2007 y 2009, se dio el segundo intento de concesión. Para esta oportunidad, el entonces alcalde de Lima, Luis Castañeda Lossio, firmó un convenio con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN), encargándole llevar a cabo el proceso. De ese modo, el 07 de mayo de 2007, esta entidad aprobó las bases para la licitación del Tren, la cual se llevaría a cabo en modalidad de asociación público-privada. Posteriormente, el 13 de septiembre del mismo año se lanzaría la convocatoria.

Durante el proceso, seis grupos empresariales precalificaron. Sin embargo, la fecha de presentación de ofertas se postergó 14 veces. A pesar de que se intentó convencer a los postores de presentar sus propuestas, no se logró generar adhesiones. Asimismo, el gobierno de turno buscó trasladar el proyecto de la Municipalidad Metropolitana de Lima de vuelta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Para ello, no sólo requirieron trámites burocráticos, sino que también acuerdos políticos con el alcalde de Lima, Luis Castañeda Lossio.

Así, el 10 de febrero de 2009, sin avances hasta la fecha, se declaró el segundo intento de concesión como proceso desierto. Sin embargo, 17 días después, el Decreto de Urgencia 032-2009 encargaría la ejecución del proyecto nuevamente al ejecutivo, específicamente al MTC, tomando como base las leyes N° 28253 y 28670 antes mencionadas. Esta iniciativa contaba con el apoyo del alcalde de Lima, así como

el refrendo del presidente de la república, el presidente del consejo de ministros, el ministro de economía y el ministro de transportes y comunicaciones.

Para el 8 de abril de 2009, Luis Castañeda, Alan García y el presidente de la AATE, Víctor Pacahuala, tuvieron una reunión sobre el proceso de concesión. Posteriormente, en ese mismo año, hubo un tercer intento de concesión, cuya lógica fue diferente a los dos primeros. Mientras anteriormente se solicitaba, ahora ya no se esperaba que el sector privado firmara un contrato con una duración de 33 años, extensible hasta 60, y que, en su cumplimiento, asumiera las funciones de diseñar, financiar, construir, operar y, finalmente, transferir la obra al Estado.

Por el contrario, en esta oportunidad, el gobierno reestructuró la oferta, a partir de la cual se generaron dos procesos licitatorios separados. Para el primero, el Estado asumiría realizar las obras civiles y proveer los componentes electromecánicos mediante obra pública. El segundo implicaba una concesión al sector privado para prestar el servicio, incrementar el material rodante y ampliar el patio taller en Villa el Salvador, mientras que el Estado, como concedente, asumiría también el riesgo de demanda y remuneraría al concesionario por poner a los trenes a funcionar.

Adicionalmente a que el proyecto era más asequible para el sector privado, las nuevas bases coincidían con la política contracíclica de impulso a la obra pública, promovida para afrontar la crisis financiera internacional de 2009. Con esta base, se solicitó el apoyo financiero y asesoramiento del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF). Como resultado de su asesoría, se le sugirió al Estado extender la obra de la L1 hacia el noroeste de la capital para expandir la cantidad de distritos que recorrería el tren y evitar la circulación de unidades vacías o poco llenas.

De tal modo, con el apoyo de la CAF, la finalización del primer tramo fue adjudicada al consorcio Tren Lima 1, compuesto por las empresas Graña y Montero (GyM) y Ferrovías. Estas obtuvieron el mejor puntaje al ofertar un menor precio por kilómetro garantizado del tramo 1 hasta la avenida Miguel Grau. La promesa del concesionario había sido cumplir con las especificaciones antes de cumplirse los dos años de inicio de obras. Poco después de la firma y 15 años después del abandono del proyecto, el 05 de enero de 2010 comenzaría la ejecución según contrato.

Para el 25 de junio de 2010, las obras de construcción se llevaban a cabo en los distritos de Surco, San Borja y San Luis. Desde esta última hasta la estación Grau sólo quedaban 2.4KMs de distancia. Al mismo tiempo, se estaban llevando a cabo los estudios del tramo 2, cuya extensión sería de 11.9KMs y que llegaría desde el final del tramo 1 hasta el noroeste de la capital, en el distrito de San Juan de Lurigancho. Respecto a esta siguiente fase, se planteaba que en agosto o septiembre de este mismo año se pudiera convocar a concurso para la licitación.

Debido a esta expansión, el proyecto debía pasar nuevamente por evaluación del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) como parte de la fase de preinversión. Pero, el 11 de marzo de 2010, mediante el Decreto Supremo N° 081-2010, el gobierno exoneró a los tramos 1 y 2 de la L1 de este proceso, pues se argumentaba que la ejecución de la obra era la continuación de lo comenzado hace 20 años, cuando no existía el SNIP. Este Decreto fue refrendado por el presidente, el ministro de transporte y comunicaciones, y la ministra de economía y finanzas.

Algunos meses después, en junio de 2011, cuatro semanas antes de culminar con el gobierno de Alan García, se le dio la buena pro al consorcio Odebrecht y GyM para la realización del tramo 2 de la Línea 1 hasta San Juan de Lurigancho. En suma, durante este periodo, ya se había obtenido el financiamiento parcial de la CAF. Tal como para el primer tramo, la empresa que supervisaría las obras sería el consorcio Cesel Ingenieros y Poyri. Finalmente, la fecha de inauguración del tramo 1 estaba prevista para realizarse este mismo mes, antes del cambio de mandato.

No obstante, el 27 de junio de 2011, la nueva alcaldesa de Lima Metropolitana, Susana Villarán, quien habría entrado en funciones en enero de 2011, mostró su desacuerdo con el adelanto de la fecha de inauguración de la primera etapa de la L1. La burgomaestre sostenía que no se debía apresurar la apertura porque el proyecto podría causar daños sociales a la población del sur de Lima, debido a que el gobierno central todavía no habría ejecutado acciones para enfrentar las externalidades causadas por este nuevo sistema de transporte.

En ese sentido, aunque saludó la iniciativa del tren, enfatizó que las obras estaban dividiendo a poblaciones enteras como un “Muro de Berlín”. Un claro ejemplo era el distrito de Villa María del Triunfo, donde existían dificultades de acceso para la llegada de bomberos, servicios de recolección de basura y afines. Similarmente, a lo largo del

recorrido, todavía no se habrían recuperado las zonas verdes, ni tampoco mejorado la señalización o rehabilitado los accesos para peatones. Asimismo, en varios puntos del recorrido aún había desmonte y basura acumulada.

En esta misma línea, los alcaldes de los distritos afectados, Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores y Villa el Salvador, anunciaron que iniciarían protestas por la falta de acción en sus distritos y por la premura en la inauguración. El espacio en discordia sería una parte de la obra ubicada en los dos primeros distritos y construida al ras del suelo. Según las autoridades ediles, incluso había habido casos de tratos discriminatorios en la construcción. Ellos habrían conversado inicialmente con la alcaldesa de Lima para darle a conocer todas estas inquietudes.

Un día después, el presidente García respondió a las críticas, alegando que los cuestionamientos estaban basados en información errada, pues el Tren Eléctrico no separaría ni dividiría a la población, sino que, por el contrario, uniría a las personas al conectar a la población de distintos distritos alejados con el centro en cuestión de minutos. Similarmente, el ministro de transportes, Enrique Cornejo, también manifestó su rechazo a las críticas y recordó que, un año atrás, él había visitado personalmente a todos los alcaldes cuyas jurisdicciones estaban en la ruta de la L1.

Adicionalmente, Cornejo indicó que en breve invitaría a los alcaldes implicados a su despacho para tratar el asunto, así como desestimó los comentarios de Villarán, comentando que existiría intencionalidad política y fastidio por parte de la alcaldesa ante la inauguración. En medio de este clima controvertido y a pesar de que aún faltaban culminar detalles menores, el 11 de julio de 2011, Alan García inauguró formalmente el tramo 1. Así, el tren inaugural recorrió los 22KMs desde Villa el Salvador en el sur hasta la avenida Miguel Grau en el centro de Lima.

Para el 06 de enero de 2012, ya durante el gobierno de Ollanta Humala, nueve de las estaciones de la L1 entraron en periodo de pruebas preoperativas para comenzar con la “marcha blanca”. Después de ello, si el ente regulador autorizaba, se comenzaría a cobrar por el servicio. Sobre las unidades en circulación, Fernando Deustua, gerente de relaciones institucionales del consorcio, indicó que los trenes fabricados en 1986 habían sido potenciados al inicio de las obras, así como también el consorcio había invertido en la compra de 19 unidades adicionales.

Mientras que los nuevos trenes comenzarían a llegar de dos en dos, cada mes, desde finales de 2012, para disminuir el tiempo de espera en las estaciones, el 03 de abril se confirmó que una semana después se iniciarían los trabajos en el tramo 2, comprendido por diez estaciones en un recorrido total de 12.5KMs. Este estaría listo en 25 meses. Sobre ello, Winston Villagomez, gerente de ingeniería del consorcio, comentó que uno de los puntos más complejos es la construcción de dos enormes puentes que cruzarían el río Rímac y la vía de Evitamiento.

En ese sentido, la dificultad del tramo 2 radicaba en que cada uno de estos puentes tendría 240 metros de largo y debían considerar posibles crecidas de los ríos debido a los cambios climáticos, así como el tránsito en la vía de Evitamiento y la implementación de la futura Línea Amarilla. Para ello, Villagomez aseguró que, como consorcio, utilizarían las más modernas técnicas de ingeniería. De ese modo, el 10 de abril de 2012, el director ejecutivo de la AATE indicó el inicio de las obras para completar los 34.6KMs del total de la L1.

Para finales de febrero de 2013, durante una visita de supervisión a las obras del tramo 2 por parte del presidente Ollanta Humala, se comunicó que, como resultado de un esfuerzo adicional, se terminarían las obras en abril de 2014 y no en septiembre como inicialmente se habría previsto. Durante su presencia, el mandatario participó de un paseo por los rieles del tren, presentaciones artísticas y toma de fotos oficiales. También recorrió las distintas instancias de las obras a bordo de un bus turístico junto al ministro de transportes y otros miembros del gobierno y el consorcio.

Inmediatamente después, cuando aún se encontraba en el lugar de las obras, Humala brindó una conferencia de prensa a distintos medios de comunicación, acompañado del ministro de transporte y distintos representantes del consorcio. El presidente comunicó que el avance del tramo 2 se encontraba a un 62% y enfatizó nuevamente que, aunque contractualmente se preveía que la fecha final de entrega fuera recién en septiembre, las obras actuales y los 34.6KMs totales de la Línea 1 estarían completados en 14 meses, para abril del año 2014.

Más adelante, el 24 de junio de 2013, Gustavo Guerra García, presidente del directorio del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (PROTRANSPORTE), señaló que, después de tiempo, Lima contaba con un ambiente de armonía entre las

autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las de la Municipalidad de Lima. Según su perspectiva, esta situación no había sucedido en muchos años, por lo que sería un buen augurio para la futura integración y mejoramiento de todo el sistema de transporte integrado en la ciudad.

El 04 de septiembre de 2013, la última viga del tramo 2 fue colocada, completando los 12.4KMs finales de ruta. El director ejecutivo de la AATE, Waldo Carreño, comentó que la obra registraba un avance total de 81%, mientras que los trabajos civiles se encontraban a un 95% y la parte electromecánica, entre 45% y 46%. Para terminar, Carreño aclaró que estaría pendiente terminar la construcción de los dos megapuentes de 240 y 272 metros de longitud que pasarían sobre el río Rímac y la vía de Evitamiento en los siguientes treinta días.

Dos meses después, el 06 de noviembre de 2013, el nuevo director ejecutivo de la AATE, Oswaldo Plasencia, indicó cuáles serían los mayores retos para asegurar la continuidad del proyecto. Primero, señaló que, para que la red de metro pueda estar lista en 15 o 20 años, se requería del total apoyo del gobierno de turno, tal como consideraba que lo había hecho la gestión del presidente Humala. El otro reto era el plazo de ejecución, que requería una estrategia y toma de decisiones para articular el resto de líneas. De no ser así, el proyecto se interrumpiría de nuevo.

Así, mientras que desde abril de 2014 se estarían impulsando las coordinaciones para llevar a cabo la construcción de la línea 2, el tramo 2 concluiría y sería inaugurado por el presidente Humala en mayo del mismo año. Posteriormente, el 25 de julio de 2014, se iniciarían las operaciones comerciales de esta segunda etapa. Finalmente, el recorrido total abarcaría, de sur a noroeste, las avenidas Separadora Industrial, Pachacútec, Tomás Marsano, Aviación, Miguel Grau, el jirón Locumba, la 9 de Octubre, Próceres de la Independencia y Fernando Wiese.

Cinco años después, el 13 de enero de 2019, se descubriría que este proceso de licitación y ejecución habría causado perjuicios para el Estado por un total de veinte millones de dólares según un informe de la Contraloría General de la República.

Dicho informe sostenía que el consorcio encargado del tramo 2 habría resultado favorecido, a pesar de no cumplir con lo estipulado en las bases del concurso de concesión. De la misma manera, no habría presentado su análisis de gastos

generales, habría trasgredido el derecho de vías y no habría cumplido con las exploraciones con la profundidad mínimamente exigible. Todas estas deficiencias iniciales llevaron a sobrecostos posteriores, así como a pagos adelantados para insumos o materiales, una función que no correspondía al consorcio.

## 2.2. Concesión e implementación de la Línea 2

Meses antes del término del gobierno de Alan García, el 23 de diciembre de 2010, se aprueba el proyecto de la Red Básica del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, conformado por cinco líneas. Entre ellas, la L2, sobre la cual ya se contaba con un trazado inicial que incluía un ramal de la Línea 4. Dicho recorrido comprendería desde la zona este a oeste en el Callao, específicamente entre las avenidas Guardia Chalaca, Venezuela, Arica, Guzmán Blanco, 28 de julio, Nicolás Ayllón y Víctor Raúl Haya de la Torre (Carretera Central).

En este caso, su construcción se anunció el 15 de febrero de 2012 por el presidente Ollanta Humala en conferencia de prensa desde Palacio de Gobierno, acompañado del primer ministro, Oscar Valdés; el ministro de transporte, Carlos Paredes; y el alcalde del Callao, Juan Sotomayor. El mandatario detalló que la L2 sería subterránea y que PROINVERSIÓN se encargaría de los estudios técnicos previos a la concesión. Asimismo, indicó que el costo total sería de dos mil millones de dólares, pero que esta cantidad se precisaría una vez que los estudios estén listos.

Después, Paredes indicó que la construcción tomaría entre cinco y seis años, ocupando alrededor de dos años de estudios técnicos y tres de obras. También precisó que la L2 se interconectaría con otros servicios como el Metropolitano (BRT) en la Estación Central, y la L1 en la Estación Grau. Comunicó que el objetivo del gobierno era entregar el proyecto en el menor tiempo posible. Para ello, ya se habría coordinado con PROINVERSIÓN y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) para elaborar el cronograma de actividades, considerando los tiempos del SNIP y otros procesos.

Luego, Valdés comentó que un proyecto de esta envergadura y el transporte en general requeriría ser conducido por una autoridad de alto nivel. Adicionalmente, destacó que también se necesitaría y llevarían a cabo las coordinaciones con las municipalidades de Lima Metropolitana y Callao cuyos distritos se encuentren a lo largo de la línea. Para culminar con la conferencia, también se recibieron los

comentarios de Sotomayor, quien se mostró entusiasta, pues reconocía que la L2 traería beneficios para los ciudadanos del Callao.

Un día después, distintos actores se pronunciaron respecto al proyecto. Por ejemplo, el alcalde de Chosica, Luis Bueno, solicitó la ampliación del recorrido del proyecto hasta su distrito para facilitar el acceso a espacios recreativos. En suma, Fernán Muñoz, decano nacional del Colegio de Ingenieros del Perú, destacó las ventajas de elegir este tipo de transporte para Lima. Entre ellas, que el suelo de la capital era idóneo para un subterráneo, además de que se evitarían impactos urbanísticos en el paisaje y conflictos sociales por expropiaciones.

En esta misma línea, para el 23 de febrero de 2012, la alcaldesa de Lima, Susana Villarán, indicó a través de una entrevista que la municipalidad comprometía su apoyo al gobierno central con la implementación de los servicios proyectados para el metro. También mencionó que coordinaría con el MTC para articular dichas rutas con las del metropolitano y para que, una vez que la L2 esté lista y comience operaciones, los corredores complementarios asuman la función de buses alimentadores para las estaciones subterráneas.

No pasó mucho tiempo para que el ministro de transportes y comunicaciones anunciara, el 13 de marzo de 2012, que la L2 estaría funcionando para 2016. Asimismo, enfatizó que era el objetivo del estado ejecutar este proyecto en tiempo récord, siendo la decisión que los estudios imprescindibles se realicen de inmediato para continuar con los siguientes pasos. Sobre el costo del proyecto, señaló que este bordearía los tres mil millones de dólares, pero que dicha cantidad se ajustaría con el tiempo, ya que no había precedentes de este tipo de proyecto en el país.

Paredes también confirmó que, en breve, se crearía una autoridad única que se encargue y planifique el sistema integrado de transporte. Entre los detalles, comentó que, a través de ella, se facilitaría la toma de decisiones en el proceso de implementación de proyectos y se evitarían duplicidades debido a la cantidad de instituciones encargadas hasta ese momento. Específicamente sobre la Red Básica, comentó que la construcción del Metro requeriría de concentrar las decisiones, pero sin dejar de implicar a las autoridades municipales.

Sin embargo, el 29 de agosto de 2012, se comunica que la L2 podría no ser totalmente subterránea, por lo que habría que modificar el trazo original del proyecto.

Sobre ello, el viceministro de transportes y comunicaciones, Alejandro Chang, indicó que la consultora Geodata Engineering estaba evaluando las alternativas para definir el trayecto, el cual podría ser elevado, como la L1, o alternado. Para septiembre, la empresa debía emitir un informe final para el MTC. Después de ello, se elaboraría un estudio de factibilidad para finales del año o el primer trimestre de 2013.

Entre las opiniones, el alcalde de la Victoria alegó que la consultora querría cambiar el tramo que pasaría por la avenida 28 de Julio hacia la avenida Grau, a pesar de que todos los estudios técnicos indicaban que el tren debía pasar por la primera. Advirtió que, de hacer este cambio, los costos de las expropiaciones podrían evitar que el proyecto se realice. Esta información fue corroborada por el presidente de PROTRANSPORTE, Juan Tapia Grillo, quien señaló que, en reuniones con el MTC, se comentó que la L2 probablemente no sería subterránea en la Victoria.

Tiempo después, el ministro de transportes informó el 05 de noviembre de 2012 que la convocatoria a concurso se haría antes de fin de año. Para el 13 de diciembre, se oficializó el trazado mediante resolución ministerial. Paredes comentó que, luego de recibir el informe de Geodata, se eligió el trazado de 27 estaciones como la mejor opción entre las cinco presentadas por la consultora. Así, la ruta final iría por la avenida Venezuela, pero seguiría hacia la Colonial rumbo al Callao, además de que se mantendría el camino por la avenida 28 de Julio y no la de Grau.

Adicionalmente, el ministro afirmó que en la avenida Faucett se construiría un tramo adicional, que conectaría con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. El mismo día, el presidente Humala lanzó la convocatoria para la licitación de la L2. Según el mandatario, la construcción iniciaría el segundo semestre de 2013 y concluiría tres años después, en 2016. En cuanto al costo total, el ministro Paredes anunció que el presupuesto sería de cinco mil millones de dólares, lo que superaba ampliamente las cantidades inicialmente proyectadas.

No obstante, ni el presidente ni el ministro dieron más detalles respecto al incremento de los costos, más allá de especificar que tres mil millones serían para obras civiles y los dos mil restantes, para material rodante y trabajos complementarios. Aunque las posturas de la opinión pública respecto a este aumento estaban divididas, Paredes recordó que el gobierno central contaba con el compromiso de la MUNI Lima

para modificar las rutas de los corredores, los cuales serían licitados en 2013, en el caso de que coincidan con el recorrido de la línea.

Entre las reacciones sobre el trazado de la ruta, el 08 de enero de 2013, el alcalde de la Victoria, Alberto Sánchez, saludó que PROINVERSIÓN haya ratificado la construcción de la estación subterránea en la gran zona comercial de Gamarra, cerca de la avenida 28 de Julio y no para el lado de la avenida Grau. Según el burgomaestre, esto había sido logrado con el apoyo de otros actores como el presidente de la Asociación Peruana de Industriales Confeccionistas, Manuel Yto, y el titular del Patronato del Damerao de Gamarra, Guillermo de Vivanco.

Para el 21 de febrero de 2013, el ministro de economía y finanzas, Luis Castilla, resaltó que las ganancias que el proyecto generaría para el país ascenderían a nueve mil millones de dólares. Esto se debería al ahorro de tiempo de viaje diario que harían los ciudadanos que opten por este servicio. En esta misma fecha, PROINVERSIÓN realizó el primer evento informativo sobre la L2, cuyo público objetivo fue las empresas reconocidas en el rubro de infraestructura ferroviaria y/o especializados en construcción, material rodante, operación y mantenimiento.

Dos meses más tarde, el 23 de abril, el presidente Humala apuntó que la L2 sería concesionada en el segundo semestre de 2013, y que costaría un total de 5 300 millones de dólares. No obstante, recién el 15 de agosto, la jefa de proyectos ferroviarios de PROINVERSIÓN, Christy García, explicó que el gobierno, a través del MTC y el MEF, la había declarado viable, tanto económica como socialmente. Además, este último ministerio confirmaría que la inversión necesaria para este servicio y el ramal de la Línea 4 sería de 6 500 millones de dólares.

Seguidamente, la funcionaria mencionó que la concesión se entregaría con los estudios de preinversión sobre factibilidad ya hechos y las evaluaciones aprobadas. En suma, ya se contaría con una segunda versión del contrato aprobada, cuya versión final se elaboraría según los comentarios de los postores y las opiniones favorables de la OSITRAN, el MTC, el MEF y el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN. Hasta la fecha, 35 empresas habían adquirido derechos de participación y la buena pro estaría programada para la segunda semana de diciembre.

El 19 de noviembre de 2013, se aprobó una nueva resolución ministerial para cambiar nuevamente el trazado de la ruta. En esta modificación, se mantenía el

modelo subterráneo, pero se reemplazaba a la avenida Guzmán Blanco por un tramo de Paseo de la República y Paseo Colón. De tal forma, se haría posible interconectar a la L2 con el Metropolitano en la Estación Central. El cambio contó con la opinión técnica favorable de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, así como de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC.

En cuanto al proceso de concesión, el 30 de enero de 2014, tres consorcios habían precalificado para competir por la buena pro, pero PROINVERSIÓN reveló que Odebrecht, Cosapi e ICA, miembros del Consorcio Metro de Lima Línea 2, serían las empresas. Sin embargo, el 18 de febrero, a solo 10 días de la asignación final prevista para el 28 de febrero, la entidad anunciaría que la decisión sería postergada hasta el 28 de marzo a pedido de los otros dos postores precalificados. Estos serían los consorcios Nuevo Metro de Lima y Metro Subterráneo de Lima.

Solo un día después, el 19 de febrero, los expertos del sector se pronunciarían sobre el proyecto. Uno de ellos fue Lelio Balarezo, presidente de la Cámara Peruana de Construcción (CAPECO), quien sostenía que no era necesario hacer un tren subterráneo tan profundo y que, en lugar de 25 metros, podría seguirse el modelo del Metro de Santiago, cuya profundidad era tan solo de ocho o diez. Por lo tanto, pensaba que el gobierno no habría elegido el mejor modelo posible en cuanto a la selección del mejor diseño en función a los costos de llevarlo a cabo.

De forma similar, Gonzalo Priale, presidente de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), también indicaba que no había necesidad de que la profundidad de las estaciones subterráneas fuera de 25 metros, pues proyectos similares solo consideraban seis metros. Así, mientras que en los tramos bajo el centro de Lima y la carretera central era comprensible por la cantidad de tráfico en la superficie, Priale señaló que, para distritos como el Callao, incluso era preferible pensar en una sección elevada como en la L1 ante el riesgo de tsunamis.

El 26 de febrero, PROINVERSIÓN comunicaría que, de optar por un metro de poca profundidad, entre seis o siete metros, las obras requerirían el cierre de vías principales como la Carretera Central, las avenidas Nicolás Ayllón, 28 de Julio, Venezuela, Faucett, parte de la Colonial y la Plaza Bolognesi, generando caos vehicular y afectando servicios públicos. Por el contrario, al optar por un intervalo entre

diez y 25 metros subterráneos, se minimizarían las interferencias con la infraestructura existente como viaductos, puentes vehiculares y peatonales.

Un mes después, el 21 de marzo, el consorcio Nuevo Metro de Lima fue el único que quedó en la carrera al presentar los sobres dos y tres con su propuesta técnica y económica para el proyecto. Finalmente, el 28 de marzo de 2014, 14 meses después del inicio de la convocatoria, la L2 fue concesionada por PROINVERSIÓN. Como resultado, este grupo de empresas de Perú, España e Italia, Cosapi, Iridium, FCC, Salini Impregilo, Ansaldo STS y Ansaldo Breda, asesoradas por el Metro de Madrid, ganaron la licitación para diseñar, construir, operar y mantener la vía.

No obstante, el Colegio de Ingenieros de Lima presentó una queja al MTC porque algunos de los ingenieros firmantes de los planos de la L2 no habrían estado habilitados para hacerlo. Asimismo, sectores empresariales y políticos se opusieron al proyecto por su costo y cuestionaban la aprobación de una única oferta. Frente a ello, se le reclamó al presidente que se declare el concurso desierto tras la retirada de los otros dos postores. Pero PROINVERSIÓN decidió seguir adelante alegando que había existido suficiente competencia a lo largo de la licitación.

El 23 de junio de 2014, Ollanta Humala juramentaría a tres nuevos ministros de reemplazo, entre ellos, José Gallardo para la cartera de transportes y comunicaciones. Este cambio se daría en medio de un clima de incertidumbre e investigaciones alrededor de Carlos Paredes. Unas semanas antes, el ex jefe de la cartera se presentó el 04 de junio en la Comisión de Vivienda para sustentar la expropiación de los terrenos requeridos para el patio taller de la L2 y el ramal de la L4. Empero, en la rueda de preguntas, admitió no saber cuáles serían los predios elegidos.

Más adelante, el 19 de septiembre de 2014, se suspendió el evento de inauguración del inicio de las obras, en el que participaría el presidente Humala. Esta iba a tomar lugar en el patio taller de Santa Anita, junto al Mercado Mayorista, donde los comerciantes venían desarrollando un paro de 24 horas. Hasta este punto, la intención del gobierno era inaugurar las primeras cinco estaciones para 2016, mientras que el consorcio tenía previsto terminar la obra para 2019, cuando Lima Metropolitana fuese sede de los Juegos Panamericanos.

Desde el MTC, no hubo una explicación clara sobre los motivos de la cancelación. Aun así, fuentes del Palacio de Gobierno señalaron que el retraso se debía a que dos adendas hechas al contrato aún no estarían listas. Por ello, se señaló que el presidente habría decidido postergar el evento hasta que ambas estuviesen firmadas y así asegurar la realización de las obras adicionales. Adicionalmente, se añadió que Humala habría convocado a las empresas miembro del Consorcio a una reunión de trabajo para precisar los términos de dichas adendas.

En suma, estas fuentes admitieron que habría habido una descoordinación entre los funcionarios del MTC y el Consorcio en el proceso burocrático de las modificaciones contractuales. Mientras que las adendas habían sido acordadas, estas aún no habrían sido redactadas, firmadas e incorporadas al contrato. Por ello, el presidente no habría querido realizar la ceremonia de inauguración sin que todos los procesos hayan sido resueltos. No obstante, el MTC lo negó y refirió que la cancelación se debía a motivos de seguridad ante la protesta en curso.

Al siguiente día, el presidente y el nuevo ministro, José Gallardo, recibieron a los representantes del consorcio. El objetivo de la reunión fue discutir sobre el desarrollo de las etapas de la L2 y la línea de tiempo que se manejaría para su construcción, la cual iniciaría en pocas semanas. Posteriormente, el 13 de noviembre, la empresa Edelnor aseguró que se había acordado con el consorcio la provisión de energía eléctrica para alimentar la infraestructura y, provisionalmente, a las tuneladoras y/u las obras que requieran de suministro eléctrico.

Para el 24 de noviembre de 2014, Carlos Royo, el presidente del consorcio, confirmaría el inicio de las obras para el mes siguiente. Sin embargo, explicó que, aunque ya se había conversado con el MTC, la demora se debía al proceso de las adendas de bancabilidad y cuestiones operativas, pues el terreno de construcción tendría muchas interferencias que las previstas. En suma, aclaró que, en 2016, habría algunos tramos en funcionamiento, pero no la totalidad de los 5KMs de la etapa 1A. Así, se esperaba que la obra esté lista en cinco años y medio.

Royo también señalaría que los bonos para financiar el proyecto se emitirían en enero de 2015, pues no se había alcanzado los plazos establecidos para participar durante el presente año. Esto se debería a que el mercado cerraría en seis días, en

la primera semana de diciembre de 2014, y todavía se encontraba pendiente culminar con la adenda de bancabilidad. No obstante, comentó que esta modificación contractual ya estaría negociada, por lo que obtener las firmas finales debería ser un proceso breve y de índole más operativa.

A finales de 2014, en 04 de diciembre, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) anunciaría la aprobación de un paquete de préstamos por 750 millones de dólares para el proyecto de la L2 y el ramal de la Línea 4. Esta era denominada por el banco como la mayor obra emprendida por una APP en la historia del Perú. Un día después, también llegaría el crédito de la CAF por 150 millones de dólares para financiar parte de la L2 y el ramal. Este sería el tercer préstamo que se le daría al Perú, después de los créditos para los tramos 1 y 2 de la L1.

Finalmente, ocho meses después de la adjudicación del proyecto, el 29 de diciembre de 2014, la construcción comenzó en el patio taller de Santa Anita y contó con la presencia de Humala, Gallardo, Royo y los principales directivos de las empresas miembro. Meses después, el 20 de mayo de 2015, se iniciaría la aplicación gradual del plan de desvío para las obras de la L2. El propósito era, días más tarde, el 23 de mayo, aplicarlo por completo, cerrando la Carretera Central entre la Vía Evitamiento y el Mercado Mayorista de Santa Anita.

Para el final de ese año, el 10 de diciembre, distintos funcionarios participaron en los testeos de la capacidad de las tuneladoras para la L2 y se les indicó a los representantes de OSITRAN que aquella que fuese destinada para el proyecto, llegaría a Lima durante el primer trimestre de 2016. Entre los participantes durante las pruebas, se encontraban el gerente de supervisión y fiscalización, el supervisor de infraestructura de la L2, el presidente del directorio del concesionario; el gerente de construcción, el director general de CJV, entre otros.

Sin embargo, el 03 de mayo de 2016, la gerente general de la Sociedad Concesionaria, Carmen Deulofeu, indicó que se habían avanzado sólo 854 metros de túnel de la etapa 1A, por lo que todavía sería difícil determinar un porcentaje de avance para la obra. Mientras que, en abril de 2014, un representante se había comprometido a que los primeros 5KMs se inaugurarían en mayo de 2016, Deulofeu anunciaría que,

a la fecha y en función a las trabas encontradas, ahora sería difícil determinar cuánto tiempo se postergaría la fecha de entrega del primer tramo.

Además, la gerente general comentó que también era difícil determinar cuándo comenzaría a operar la tuneladora, pues primero se necesitaba acabar con los estudios en la estación San Juan de Dios, donde se comenzaría a excavar. Mientras, para los 854 metros, se habría empleado el método austriaco, con retroexcavadoras y máquinas jumbo. Este, según el tipo de suelo, no requeriría de elementos explosivos para esta fase de las obras. Sobre los plazos, anunció que entre agosto y septiembre de 2016 llegarían los primeros cinco trenes para la etapa 1A.

Sobre las trabas, Deulofeu explicó que, por parte del consorcio, todos los estudios definitivos de ingeniería (EDIs) de las cinco estaciones de la primera etapa ya habían sido presentados. Sin embargo, la supervisora de la obra se habría demorado más de un año en aprobar sólo uno de ellos. El proceso para obtener dicho visto bueno comenzaba con la supervisora emitiendo un informe, el cual era remitido a OSITRAN y la AATE para su evaluación. Después de ello, estas entidades enviarían sus opiniones al MTC, quien finalmente aprobaría el EDI.

Otra de las complicaciones identificadas sería la barrera del idioma. Una fuente del gobierno comentó que OSITRAN solicitó, mediante el contrato de concesión, que todos los miembros del consorcio supervisor manejaran el inglés como idioma para facilitar los intercambios entre las partes. No obstante, esa obligación no habría sido cumplida. Por lo tanto, las reuniones entre sus miembros se complicaban y extendían, debido a que, constantemente, se requería de la presencia de traductores que pudieran cubrir la diversidad de lenguajes en las juntas.

En suma, hasta ese punto, de los 77 predios saneados que el Estado debía entregar, sólo ocho habían sido expropiados y sometidos a un levantamiento de interferencias. Además de los 69 terrenos faltantes, quedaba pendiente liberar canales de riego, paneles publicitarios, redes semafóricas, fibra óptica, redes de alumbrado, gas, electricidad, agua, alcantarillado y afines. Así, a pesar de los esfuerzos para ajustar los diseños y plazos a la disponibilidad de los terrenos, ya se estaban incumpliendo con los periodos de entrega estipulados en el contrato.

Finalmente, para Deulofeu, estos inconvenientes, que devienen en retrasos, tendrían como consecuencia el sobre costo de la obra. Esto se debería a que, mientras pasa el tiempo sin ser utilizados, los recursos humanos comprometidos y la maquinaria se mantienen paralizados. Ante la existencia de estos obstáculos, el consorcio se encontraba en evaluación respecto a cuántas pérdidas se estarían generando. No obstante, el consorcio afirmó que, últimamente, quien debería hacerse responsable y asumirlas debería ser el Estado.

Retomando el proceso burocrático por el que pasaban los EDIs, después de la cadena de aprobaciones, se necesitaba la autorización de la MUNI Lima para proseguir. Es decir, antes de comenzar con la primera estación en Santa Anita, se tenía que aprobar el informe de compatibilidad vial entre el proyecto y la zona urbana mediante una ordenanza municipal. Por parte del concesionario, Deulofeu indicó que este documento había sido enviado hace varios meses a la AATE, pero que recién se había presentado a la Municipalidad hace unas semanas.

Hasta el 07 de junio de 2016, la construcción de la L2 llevaba más de un año de retraso debido a incumplimientos del Estado. Entre las barreras principales había estado obtener la aprobación del informe de compatibilidad vial para la etapa 1A de la L2 a través de una ordenanza municipal de la MUNI Lima. Frente a ello, la presidenta de OSITRAN, Patricia Benavente, advirtió que la gestión del nuevamente alcalde, Luis Castañeda Lossio, no había priorizado la revisión del informe, el cual había sido presentado hace más de un mes por el concesionario.

Similarmente, Benavente indicó que el MTC tenía como responsabilidad coordinar con otros niveles de gobierno para evitar que estas situaciones generen retrasos. Dado que este era un proyecto declarado de interés nacional, ninguna instancia y/o autoridad podía generar interferencias en la ejecución. Más aún, considerando que, según la presidenta de OSITRAN, prolongar la aprobación podría provocar que el concesionario inicie un proceso de controversia contra el Estado, argumentando y presentando evidencias de incumplimiento de contrato.

Sobre este problema, el concesionario sostiene que esta autorización es uno de los principales impedimentos para comenzar con la construcción de las estaciones. Empero, la MUNI Lima alegó que, en mayo, el Instituto Metropolitano de Planificación

ya habría devuelto el informe con serias observaciones. Según la entidad, el proyecto no apuntaría a la integración vial con el resto de la Carretera Central, por lo que se solicitó una solución. Sobre la respuesta, la Municipalidad indicó que el concesionario se habría negado, pues aquello no formaba parte de su contrato.

Finalmente, comentaron que, hasta ese día, todavía no se habían resuelto las observaciones hechas por el Instituto al informe de compatibilidad vial. En este contexto, en el que el gobierno de Humala había prometido que la primera etapa estaría operativa para 2016, la presidenta de OSITRAN comentó que se estaría previendo que el MTC apruebe una adenda al contrato inicial. A partir de esta, se buscaría sincerar los plazos de entrega, el saneamiento de terrenos y el cambio de áreas para el patio taller a más tardar en el mes de julio.

Para el 16 de junio de 2016, ya se concluyeron los primeros 2.290KMs de túnel de la etapa 1A. Hasta aquí, todavía no se instalaban las tuneladoras, por lo que las obras seguían utilizando el método austriaco, basado en el uso de retroexcavadoras y máquinas jumbo. La decisión de no usar explosivos también se mantenía en esta fase, pues el tipo de suelo de Lima no lo requería al estar compuesto por conglomerados y grava. En función a este avance, según la concesionaria, se esperaba que en septiembre del mismo año pudiesen estar listos los primeros 5KMs.

Diez días después, el 26 de junio, la MUNI Lima daría su autorización para comenzar con la construcción de los primeros tramos del proyecto. Según el viceministro de transportes, Henry Zaira, se había llegado a un acuerdo para agilizar los tiempos y que el concesionario pudiese iniciar las obras sin haberse emitido aún la ordenanza municipal. En esta reunión habrían participado la Dirección de Transporte Urbano, la Empresa Municipal de Apoyo a Proyectos Estratégicos (EMAPE) y las demás instancias municipales involucradas.

Además de ello, se consiguió que, momentáneamente, las instituciones involucradas de la MUNI Lima dejaran por escrito que la autorización anterior mantendría su vigencia para así iniciar la construcción de manera automática. No obstante, el viceministro aclaró que, de todas maneras, la municipalidad emitiría una ordenanza en las próximas semanas para convalidar la autorización. A nivel general,

Zaira comunicó que todas las instancias habrían mostrado buena voluntad para colaborar y elaborar los informes requeridos.

Por su parte, una fuente de la concesionaria confirmó que dichas negociaciones permitirían reiniciar la construcción después de muchos meses de retraso. No obstante, recalcó que todavía se encontraba pendiente la aprobación de tres EDIs para la primera etapa de la L2, los cuales habían tenido bastantes idas y venidas. Sobre ello, la fuente señaló que las evaluaciones de estos estudios no habrían seguido criterios homogéneos. Por el contrario, aunque las estaciones eran idénticas, tuvieron que pasar por filtros diferentes y una larga cadena de aprobaciones.

El 04 de agosto de 2016, como resultado de la supervisión del contrato y ejecución de la L2, la Contraloría encuentra que la toma de decisiones había devenido en perjuicio económico para el Estado. Primero, en 2013, PROINVERSIÓN habría adelantado el pago por el trabajo de 4.3KMs, los cuales deberían estar listos para el mes de julio de ese año. Dicho anticipo habría generado un gasto extra de 156 millones de dólares, pero, en la realidad, este plazo no sólo no se había cumplido, sino que el tramo específico no tendría un impacto significativo.

Segundo, la empresa encargada habría perforado 5KMs de túnel con excavadoras, cuando el contrato estipulaba que este método debía utilizarse únicamente en el primer kilómetro y que el resto debería continuarse con las tuneladoras. Esta situación no solo perfilaba una contradicción contractual, sino que también habría devenido en perjuicio económico. Mientras cavar cada kilómetro con tuneladora costaba alrededor de 17 mil dólares, las excavadoras elevaban aproximadamente 2.5 veces el precio, requiriendo 44 mil dólares por kilómetro.

Hasta este punto, hace pocos días se había hecho el cambio de gobierno de Ollanta Humala al de Pedro Pablo Kuczynski (PPK), quien ostentaba el cargo desde el 28 de julio de 2016. Pero, frente a la evidencia, el informe de la Contraloría había identificado que personas en altos cargos habrían contribuido en estos procesos. De tal manera, entre los 23 funcionarios de PROINVERSIÓN que habrían propiciado el sobrecosto, se encontraban algunos integrantes del Comité Pro Integración, el jefe de asesoría jurídica, la jefa de proyectos ferroviarios y otros.

Simultáneamente, a sólo una semana en el cargo, el nuevo ministro de transportes y comunicaciones, Martín Vizcarra, indicaría el 05 de agosto de 2016 que la L2 alcanzaría un avance de 60% para el 2019 y que estaría concluida para 2021. Como representante del nuevo gobierno, anunció que se buscaría potenciar las obras para presentar el Metro como el proyecto del bicentenario. Para lograrlo, Vizcarra señaló que se mantendrán reuniones con las instituciones involucradas para dialogar sobre los problemas existentes, sean de índole legal, técnica y/o de coordinación.

Sobre el estado actual de las obras y el proyecto en general, el ministro señaló que la L2 tenía un retraso de 18 meses. Por lo tanto, sostuvo que el gobierno reconocía la necesidad de recuperar el tiempo perdido y promover el avance de la construcción. Para lograrlo, el jefe de la cartera comentó que el gabinete, con el apoyo del presidente, había dejado constancia de que pondría sus esfuerzos en la obra para lograr entregarla dentro de las fechas estipuladas según cronograma y, de esa manera, evitar más demoras que propicien el sobre costo.

Para el 24 de agosto, PROINVERSIÓN respondería sobre los hallazgos de la Contraloría. Inicialmente saludó la intención de esta entidad de mejorar la eficacia del sistema nacional de control y sus instituciones. No obstante, frente a las observaciones de su informe, indicó que la supervisión de los contratos y su ejecución, además de iniciativas similares que fueran a ser aplicadas a los procesos de adjudicación de proyectos de inversión público-privados, deberían respetar las competencias que cada entidad tiene dentro del marco legal vigente.

Para el trimestre final del año, el 30 de noviembre de 2016, la viceministra de transportes, Fiorella Molinelli, comentó que se le había vuelto a dar prioridad a la L2 para registrar mayor actividad en todos los frentes. Así, indicó que, para 2017, ya estarían listas las cinco primeras estaciones. Según su experiencia en el sector, entre los obstáculos a enfrentar había identificado la falta de gerencia de los proyectos, las trabas en las expropiaciones y levantamiento de interferencias, temas asociados al SNIP y la firma de adendas para el cierre financiero y la bancabilidad.

Antes de acabar el año, el 22 de diciembre, el Estado obtuvo un préstamo del banco alemán Kreditanstalt für Wiederaufbau a través de un contrato firmado por el MEF. El monto total del crédito ascendería a 200 millones de dólares para el

financiamiento parcial de la L2. Sobre ello, el embajador de Alemania indicó que este acuerdo era una de las operaciones financieras más importantes del país germano en materia de transporte urbano. Similarmente, comentó que el proyecto habría surgido como un tema prioritario de abordar en recientes negociaciones.

Ya entrado el año 2017, a finales de enero, Vizcarra, el ministro de transportes y comunicaciones, anunció que, aunque ya se habían superado las trabas principales del proyecto, las controversias en la construcción de la L2 aún continuaban. Por lo tanto, a modo de solución, se estaría preparando una adenda entre la concesionaria y el Estado. Esta modificación contractual tendría como propósito sincerar los plazos de entrega de terrenos, el levantamiento de interferencias y el cambio de área destinada para la construcción de dovelas en el arco del túnel.

En este punto en el que todavía no había avances significativos, firmar la adenda era prioritario, pues, de no tenerla a tiempo, las empresas encargadas podrían perder una sustancial línea de crédito para la ejecución del proyecto. Entre otras modificaciones, se planteaba como posibilidad que el tramo que le correspondería al Callao deje de ser subterráneo y se replantee como infraestructura en plano aéreo para reducir los costos de las obras. Sin embargo, esta propuesta no había sido evaluada o incluida oficialmente como parte de la adenda.

En cuanto al avance de la L2, hasta el momento sólo se había entregado once de las 73 áreas necesarias para las obras. Además de ello, de los 108 EDIs que el concesionario ya había presentado, se habían aprobado solo quince. De este total, únicamente dos corresponderían a estaciones de la primera etapa. Como respuesta a esta situación, las empresas encargadas presentaron una demanda contra el Estado ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) por perjuicios económicos valorizados en 263 millones de dólares.

A nivel del gobierno, el 18 de mayo, Vizcarra fue interpelado en el Congreso por ciertas irregularidades encontradas en torno a la adenda que se le hizo al contrato del Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cuzco. Pocos días después, debido a la controversia, el jefe de la cartera presentaría su renuncia ante el presidente Kuczynski. De ese modo, para el 25 de mayo, Bruno Giuffra dejaría el sector producción para hacerse cargo como nuevo ministro de transportes y comunicaciones.

Al siguiente día, Vizcarra se despidió del cargo a través de una breve ceremonia ante los trabajadores del ministerio. Al cederle el mando a Giuffra, quien recién había sido juramentado, agradeció al equipo y les pidió ofrecer al nuevo jefe el mismo apoyo que él había obtenido al liderar la institución. Seguidamente, añadió que la visión de desarrollo que ambos funcionarios tenían coincidía plenamente, por lo que estaba seguro que él no sólo continuaría, sino que incluso mejoraría la marcha institucional del ministerio, tala como era el deseo de todos.

Sobre las obras, para el 31 de mayo de 2017, la L2 se encontraba paralizada debido a discrepancias entre el consorcio y el Estado. En suma, el avance había sido sólo de 17.5% según OSITRAN, compuesto por túneles de 4.3KMs con revestimiento primario, de los cuales 3.8KMs ya contaban con acabado final. Durante una visita a la construcción, Carmen Deulofeu brindó una actualización respecto al progreso de las obras civiles, la aprobación de los EDIs, la provisión y equipamiento del material rodante, y los terrenos pendientes de entrega por parte del Estado.

En esta misma línea, respecto a la ejecución del presupuesto, el 06 de junio, se indicó que, desde la concesión de la obra en 2014, sólo se habían gastado 851 millones de dólares en tres años, de un total de 5 658 millones. Para 2017, la expectativa inicial era lograr invertir un mínimo de 460 millones de dólares en el avance del proyecto. Entre las diversas interferencias que retrasan la entrega de terrenos, se identificaron las conexiones de agua y electricidad, problemas con el registro de los terrenos, las tuneladoras y los EDIs.

Recién el 27 de julio, la obra se destrabó y el ministro Giuffra anunció la reanudación para agosto de 2017. Hasta la fecha, ya se había aprobado el EDI para la estación Santa Anita, pero aún se requería programar acciones logísticas, contratar personal, movilizar maquinaria, etc. Sin embargo, el ministro indicó que cumplir con estas tareas sería sólo cuestión de días. Respecto al EDI, su aprobación se habría dado tras un consenso entre el MTC, la AATE, el concesionario y el supervisor respecto a los aspectos fundamentales que los estudios debían respetar.

Frente a la noticia, distintas personalidades del sector saludaron esta medida. Entre ellos, el entonces presidente de la AFIN, el presidente del CAPECO, el analista para Perú en The Economist, el presidente de la Cámara de Comercio de Lima, etc.

Este último incluso felicitó al ministro por la reanudación del proyecto. Poco después, el 08 de agosto, Giuffra informó que la negociación de la adenda comenzada durante el mando de Vizcarra no será motivo de paralización de la construcción que próximamente comenzaría de nuevo a operar.

Sobre ella, el 08 de agosto comentó que, en marzo, el consorcio había presentado un proyecto de adenda que contenía más de 60 modificaciones al contrato de concesión, las cuales vendrían siendo evaluadas por el MTC, el MEF y OSITRAN a la fecha. No obstante, el ministro aclaró que estas no abarcaban el diseño original del proyecto, ni mucho menos especificaciones técnicas básicas. Por lo tanto, la decisión principal era no incrementar el costo del proyecto, así como salvaguardar los intereses tanto del Estado como el de los futuros usuarios de la línea.

Tiempo después, para el 09 de marzo de 2018, el MTC y la AATE se encontraban trabajando en una contrapropuesta para esta segunda adenda al contrato, con la finalidad de corregir los vacíos y deficiencias encontradas en el acuerdo firmado en abril de 2014. Nuevamente, Giuffra detalló que, en esta modificación, el gobierno buscaría sincerar los plazos establecidos en el cronograma de ejecución de obras, la aprobación de los EDIs, la entrega de áreas de concesión y la obtención de permisos municipales, todo ello sin generar costo alguno para el Estado.

Sobre los EDIs, el director de la AATE, Carlos Ugaz, señaló que la concesionaria ya había entregado 99 de los 120 requeridos. De estos, 40 ya habrían sido aprobados, así como también se habrían adquirido 471 de un total de los 545 predios necesarios. Adicionalmente, Giuffra se pronunció respecto al trazado del ramal de la L4. Comentó que el tramo de la avenida Faucett era incompatible con el proyecto del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, pues ambos estaban a 1.8KMs de distancia, menos de lo permitido entre ellos.

Sin embargo, el 21 de marzo de 2018, después de menos de dos años como mandatario, PPK renunciaría al cargo tras un segundo pedido de vacancia en su contra por incapacidad moral. Como sucesor, asumiría el primer vicepresidente, Martín Vizcarra. Posteriormente, el 28 de marzo de 2018 se oficializaría la salida del ministro Giuffra de la cartera de transportes y comunicaciones, sin el agradecimiento

protocolar del Estado, debido a un escandaloso ofrecimiento de obras a un congresista a cambio de votar en contra de la vacancia.

Para el 15 de mayo de 2018, ya con el ministro Edmer Trujillo en funciones, se afirmó que el primer tramo de la L2 comenzaría a operar en 2021. Así, los primeros 5KMs estarían listos para recorrer desde Santa Anita hasta la Vía de Evitamiento y, además, según el director de la AATE, las obras podrían resistir movimientos telúricos de hasta nueve grados. No obstante, hasta el 13 de julio, el MTC habría entregado sólo 13 de 73 áreas de concesión necesarias, a pesar de que el plazo para ello, según contrato, ya había vencido el 16 de noviembre de 2016.

Sobre la adenda 2, el 04 de julio, Trujillo anunció que se firmaría a más tardar en los primeros días de agosto. Por el momento, el documento se encontraría en la fase de evaluación conjunta entre el MTC, el MEF y la Contraloría. De tal modo, después de su presentación en la comisión de presupuesto del Congreso, el ministro anunció que, a partir del cierre de este acuerdo, se podrían definir los nuevos plazos y los niveles de avance que la obra debería alcanzar. Aun así, recalzó que el monto de inversión no se alteraría mediante esta modificación contractual.

No obstante, el jefe del sector se detuvo a comentar que, a la fecha, uno de los principales obstáculos, que devenía en el retraso de la ejecución del presupuesto asignado a la obra, era la falta de saneamiento de los terrenos. Por lo tanto, en esta fase de evaluación, se estarían renegociando los plazos de entrega de los predios necesarios, pues estos ya habrían sido largamente superados por el Estado como concedente. Como resultado, se esperaba poder proveer los terrenos requeridos, los cuales debían ser expropiados y liberados de interferencias.

Meses después, el 05 de septiembre de 2018, Trujillo estimó que, para octubre, la adenda 2 sería firmada para así facilitar la entrega de las 60 áreas de concesión pendientes y continuar con las obras. Esta modificación ya estaría consensuada con el concesionario, por lo que sólo requería terminar con la etapa de evaluación conjunta entre el MTC, el MEF y la Contraloría. Adicionalmente, recalzó que la meta para el año 2021 era construir doce de las 27 estaciones de la L2, con la finalidad de tener diez trenes operando a lo largo de doce kilómetros de la línea.

Pero la adenda no se firmaría hasta el 13 de diciembre. Sobre ello, el presidente Vizcarra anunció que, según el nuevo cronograma y aunque sólo se contara con un 24% de avance, el proyecto culminaría en 2024. En ese sentido, aunque la fecha de conclusión se preveía para 2032, tanto él como el ministro Trujillo supervisarían permanente los avances de las obras para reducir los tiempos. De tal modo, afirmó que, para abril de 2019, entraría en funcionamiento la Autoridad de Transporte Urbano (ATU); y, en 2020, la primera etapa de la L2.



### Capítulo 3. Atando cabos: Análisis de los procesos respecto a las variables

Después de haber presentado los procesos de cada línea, en esta sección se evaluarán los hechos narrados en función a la revisión de literatura y las tres variables propuestas en este trabajo de investigación. Primero, se evaluará el interés político de los funcionarios de turno en el avance del megaproyecto. Segundo, abordaremos la flexibilidad de los contratos bajo concesión en modalidad de APP. Finalmente, analizaremos la cooperación multiactor y multinivel entre los actores involucrados dentro de ambos casos de estudio.

La relevancia de estas variables radica en que, primero, evaluar el interés político es relevante porque este puede frenar o catalizar el progreso de las obras y la aprobación de los estudios. Segundo, abordar la flexibilidad de los contratos permite entender cómo las herramientas técnicas permiten corregir errores materiales, pero también pueden producir demoras a nivel burocrático. Finalmente, analizar la cooperación multiactor y multinivel es importante para entender cómo las relaciones entre quienes implementan el proyecto repercuten en el avance de las obras.

No obstante, es importante también recalcar que estas tres no operan de manera excluyente. Por el contrario, al leer las próximas secciones, el lector podrá notar elementos comunes en el análisis que, entre sí, permiten explicar las diferencias de concesión e implementación entre ambas líneas. En ese sentido, debemos entender estas tres variables como complementarias, pues trazar el rumbo de los casos de estudio considerando, por ejemplo, sólo una de ellas, sería simplemente ofrecer un análisis incompleto a la luz de la ciencia política.

#### 3.1. Interés político en el avance del megaproyecto

Tanto para el inicio del proyecto como para su reactivación, la L1 tomó lugar en medio de una ventana de oportunidad. Además de que contaba con el apoyo de la opinión pública, el gobierno de García deseaba priorizar el megaproyecto. La primera vez, se buscaba aprovechar el rédito político que traería inaugurar este nuevo sistema de transporte bajo su gestión. Sin embargo, la segunda, se deseaba eliminar el estigma de fracaso que había quedado después de dejar los trabajos incompletos y con sospechas de sobornos y procesos irregulares.

Así, se generaron las condiciones, de manera lícita e ilícita, para facilitar el proceso de concesión. Ejemplo de ello fue que, durante el primer gobierno de García, el proyecto fue trasladado desde el nivel municipal hacia el ejecutivo, siendo declarado de necesidad pública y preferente interés social. Asimismo, se creó la AATE, un organismo especializado para garantizar su ejecución. Ya para el segundo gobierno estas fueron complementadas con la generación de un marco legal afín, además de que se encargó nuevamente al MTC del proyecto.

Entre dicha normativa, se encontraba la ley N° 28670. Cuatro de los proyectos que esta consideraba habían sido eventualmente concesionados a grupos empresariales que contenían a la empresa brasilera Odebrecht, entre otras firmas peruanas y/o extranjeras. Durand (2018) indica que, una década después, cuando se hizo conocido el caso Lava Jato junto la red de influencias y pagos ilícitos que involucraba distintos funcionarios vinculados a la adjudicación ilícita de obras públicas, la ley N° 28670 fue denominada como la “ley Odebrecht”.

Entre otros recursos lícitos utilizados para impulsar la reanudación del proyecto de la L1 estuvieron los decretos supremos y/o de urgencia, aprobados por el Poder Ejecutivo y específicamente refrendados por el presidente y algunos miembros del gabinete según correspondiese. Entre ellos, se encontraban el Decreto de Urgencia 032-2009, que trasladaba de vuelta y encargaba el proyecto al MTC; y el Decreto Supremo 081-2010 que exoneraba a los tramos 1 y 2 de la L1 de la aplicación de normas de preinversión del SNIP.

En simultáneo, esta gestión también había empleado recursos fuera de la ley. Por ejemplo, mantuvo acuerdos políticos con el alcalde Castañeda y relaciones con empresarios del rubro, aceleró la aprobación del proyecto por parte de ProInversión, aseguró el apoyo de entidades especiales y nombramientos oportunos, así como evadió mecanismos regulatorios mediante leyes y decretos. Todo ello se justificaba en que el proyecto había sido declarado de interés nacional, por lo que estas acciones y la prisa por llevarlo a cabo se ajustaban a dicho marco legal relativo.

Como resultado, se generó una red entre instituciones como la AATE y el MTC, y un grupo de empresas constructoras y supervisoras. En ella, los procesos de concesión se alineaban a los intereses de los funcionarios nombrados y en favor de

las firmas implicadas, sin involucrar a la Contraloría como correspondía por ley. Así, aunque los procedimientos avanzaban con rapidez, aquello era una consecuencia de la omisión de controles entendidos como “innecesarios” y a la adjudicación final del proyecto sin cumplir los requisitos básicos.

Prueba de ello fue la premura en la contratación de Dessau Internacional para realizar el expediente técnico preliminar justo después de que ambos tramos de la L1 habían sido exceptuados del SNIP, cuyo pago supuso un perjuicio para el Estado. Otro ejemplo fue la adjudicación de los tramos al consorcio constructor, a pesar de que este no había presentado un análisis de gastos generales ni realizado las exploraciones con la exhaustividad mínima exigida, además de que había transgredido el derecho de vías y no había entregado la garantía de fiel cumplimiento del contrato.

Similarmente, durante la fase de implementación, la forma en la que se lidió con las irregularidades y deficiencias siguió el mismo modus operandi durante el gobierno de García y Humala. La diferencia era que ahora se contaba con un marco legal existente que justificaba la premura en las aprobaciones y la omisión de controles en los procesos. Por lo tanto, la finalidad principal de los funcionarios no era llevar la obra a cabo y terminarla, sino que esto solo era un medio para otorgar y recibir los beneficios de pertenecer a la red ilícita que operaba detrás de ella.

Así, la extensión de la L1 fue realizada en tiempo récord debido al tráfico de influencias entre instituciones y empresas, además de un marco legal ad hoc creado por la presidencia, el gabinete y funcionarios nombrados en el MTC y la AATE. Bajo esta normativa, el presidente de esta última y su equipo habían otorgado aprobaciones sin garantizar la calidad de los estudios, evaluar sobrecosto o perjuicio para el Estado, ni involucrar a instituciones de control como la Contraloría y/u Ositran. El resultado serían procesos burocráticos inusuales e, incluso, contradictorios entre sí.

Sin embargo, sin un grupo de funcionarios con propósitos, lícitos e ilícitos, relativamente similares como el que se tuvo durante este periodo de concesión e implementación, esta red de influencias y la instauración de un marco legal ad hoc podrían haber enfrentado mayores obstáculos en el camino, resultando en distintos desafíos que impidieran llevar las obras de la L1 a término. Como consecuencia, esta

podría haber sufrido el mismo destino que tuvo la L2, con retrasos e innumerables adendas que buscaran enmendar las deficiencias iniciales del contrato.

Respecto a la L2, el contexto en el que se concesionó también fue inicialmente favorable. Años antes, en diciembre de 2010, la Red Básica del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo había sido aprobada por decreto y ya contenía un trazado del sistema. También, ante la extensión y operatividad de la L1, la ciudad se había convencido de que el metro sería la solución al creciente tráfico limeño. Asimismo, la entonces alcaldesa de Lima, Susana Villarán, respaldaba el proyecto y buscaba complementar los esfuerzos del Ejecutivo en la reforma del transporte.

De tal modo, esta segunda línea también gozó de una ventana de oportunidad, la cual se complementaba con una parte del marco legal previamente promulgado para priorizar la extensión de la L1. Desde la presidencia, el apoyo y visibilidad fue constante, pues había intención de vincular la imagen del gobierno de Humala con el éxito del proyecto y así obtener rédito político. Para ello, se organizaron conferencias de prensa, declaraciones sobre los avances en la concesión de la L2, actividades de exposición pública y toma de fotos oficiales.

Al mismo tiempo, los procesos burocráticos de concesión de la L2 buscaron replicar la fórmula que se había utilizado con la L1 y lograr la rapidez con la que esta se había adjudicado. Por ello, se promovió una narrativa de celeridad, recalcando que el gobierno buscaba concesionar y terminar con su primera etapa en tiempo récord. Tal es así que, incluso antes de poner en marcha la L1, el 15 de febrero de 2012, el ministro Paredes ya comunicaría que culminar la obra tomaría entre cinco y seis años, entre estudios técnicos y obras para poder poner el servicio en marcha.

Empero, acelerar los procesos generó distintos cuestionamientos alrededor de la validez y calidad de los estudios técnicos de preinversión para la concesión. Esta vez, las empresas constructoras y supervisoras ya no eran las mismas que las de la L1, pues algunas se encontraban bajo investigación por el caso de corrupción Lava Jato. Además, esta vez las instituciones de control acompañaron el proceso desde el inicio, y ya no existían mecanismos ad hoc para que la AATE pudiera dar su aprobación sin pasar antes por una evaluación de Ositrán y la Contraloría.

Aun así, durante el proceso de concesión, se priorizó la rapidez. A pesar de que los estudios comenzaron durante la gestión de García, el cambio de mando no afectó las prioridades en el sector. El gobierno de Humala también siguió esta línea, aunque desde el MTC no se contaba con certezas respecto a los montos, procedimientos y terrenos necesarios. De tal modo, los funcionarios confiaron en la modalidad de contrato incompleto para seguir adelante y asegurar que el comienzo de las obras y puesta en marcha también se diera en tiempo récord como en la L1.

Sin embargo, algunas personalidades en cargos clave, como Paredes en el MTC y Plasencia en la AATE, afrontaron investigaciones como presuntos involucrados del caso Lava Jato. Otros funcionarios a nivel técnico, como Christy García-Godos, ex jefa de proyectos ferroviarios en ProInversión, pasaron por procesos similares, pero a diferente nivel. En este caso, ella y parte de su equipo habían sido restringidos de la función pública a raíz de un informe de la Contraloría que develó irregularidades y perjuicios para el Estado autorizados por esta institución.

Como resultado, las falencias que tenía el contrato supusieron esfuerzos adicionales de los nuevos funcionarios asignados para corregirlas, lo cual devino en reprogramaciones y retrasos respecto a los plazos prometidos. Aunado a ello, en el camino se habrían encontrado más interferencias de las previstas, por lo que, solo dos meses después de la firma del contrato, ya se estaría trabajando en una adenda para modificar temas financieros y errores materiales. Así, seis meses después, la inauguración de las obras fue suspendida y su inicio ya estaba retrasado.

Los siguientes funcionarios y gobiernos buscaron lidiar con las consecuencias de haber priorizado rapidez sobre calidad y buscar la manera de llevarlo a cabo sin alterar el costo ni los plazos finales de entrega. Empero, completar las obras y poner la L2 en operatividad ya había perdido la capacidad que tenía antes de brindar rédito político. Por ello, aunque el proyecto no se abandonó, no hubo funcionarios que lo presentaran como emblema de su gobierno, pues el riesgo político de desaprobación era muy alto y la probabilidad de llevar las obras a término, muy bajo.

Otro factor que complicó el avance fue que la rotación de funcionarios se volvió muy común los años siguientes. Aparte de la crisis política, a medida que el caso Lava Jato se fue expandiendo, muchos funcionarios nombrados y algunos presidentes se

vieron involucrados en dicha red de influencias y fueron investigados como presuntos miembros. Por ello, incluso si alguno entraba a la cartera con una visión para la L2, nada garantizaba que esta persona y su equipo de trabajo culminen su gestión y/o que la siguiente comparta el mismo propósito y continúe con las obras.

En síntesis, el interés político del que gozó la L1 se debió a la búsqueda de rédito político, pero también al beneficio que otorgaba a los funcionarios nombrados pertenecer a una red de influencias presuntamente ilícita que se favorecería de la finalización de las obras en perjuicio del Estado. Bajo esta motivación, estos funcionarios generaron un marco legal ad hoc que permitió omitir los mecanismos de control de la Contraloría y Ositrán, adjudicar el proyecto sin cumplir los requisitos básicos, y terminar las obras para poner a la L1 a operar en tiempo récord.

Aunque inicialmente se buscó hacer lo mismo con la L2, los funcionarios que habían generado pérdidas para el Estado y/o habían formado parte de esta red fueron retirados de sus respectivas entidades. Asimismo, la Contraloría y Ositrán fueron parte de los procesos desde el inicio de las obras para evitar marcos legales ad hoc que le permitiesen a la AATE tomar decisiones sin consultarles. Finalmente, este tipo de proyecto, nunca realizado en el país, requería de estudios fidedignos y a profundidad que devinieran en el diseño de un buen contrato de concesión.

Consecuentemente, los funcionarios sucesores heredaron un documento base con múltiples deficiencias que, además, se encontraba incompleto, pues su versión original no consideraba el saneamiento de terrenos necesarios para un proyecto subterráneo de tal envergadura. Similarmente, este tampoco consideraba la interconexión entre ambas líneas del mismo sistema de metro. Como resultado, los intentos por continuar con la obra se tradujeron en diferentes adendas para sincerar plazos, corregir errores materiales y procedimientos afines.

### 3.2. Flexibilidad en los contratos bajo concesión en modalidad de APP

En el caso de las L1 y L2 del Metro de Lima, la flexibilidad de sus contratos de concesión ha sido empleada de diferentes maneras. Sin embargo, analizar de qué manera estas fueron beneficiosas requiere un análisis más allá del número de adendas y los objetivos literales de cada una. Por el contrario, es necesario entender el contexto para asignarle una interpretación a cada uno de estos documentos que

nos permita enriquecer el análisis. Tal es el motivo por el que esta variable se está analizando después de adentrarnos al interés político.

En el caso de la L1, después de firmar el contrato el 11 de abril de 2011, se contó con cuatro adendas enfocadas en precisar aspectos técnicos y presupuestales. Dado que los contratos iniciales de los megaproyectos suelen ser documentos incompletos y/o, en el caso de la L1, con deficiencias, el MEF estableció mediante decreto supremo que la modalidad de ejecución contractual, para el tramo 2, se daría mediante un sistema de precios unitarios. Este permitiría generar prestaciones adicionales necesarias para alcanzar los objetivos del proyecto y asegurar su pago.

De tal manera, la primera adenda, propuesta por el concesionario el 03 de octubre de 2012 y aprobada el 13 de noviembre de 2013, tuvo como objetivo calificar a las entidades similares a la CAF como acreedoras permitidas, además de presentar un cierre financiero. Entre otros incisos más específicos, este documento incluyó una modificación en la definición de acreedores permitidos, en las condiciones para contratación de seguros, régimen de contratos, la liquidación de contrato entre las partes, el pago correspondiente por kilómetro, entre otros.

La segunda adenda también fue propuesta por el concesionario el 27 de noviembre de 2012 y fue aprobada el 23 de julio de 2014. Esta abordó requerimientos operativos para optimizar el material rodante existente y futuro. Asimismo, este documento incorporaba distintos criterios técnicos adicionales como cambios en el diseño y sistema de acoplamiento de trenes, la clarificación de las pautas establecidas por el MTC como concedente para la aprobación del Plan de Prestación del Servicio, la definición de indicadores de la calidad del servicio para la regulación, etc.

La tercera adenda fue, en cambio, propuesta por el MTC en su rol de concedente el 21 de abril de 2015 y fue aprobada el 12 de febrero de 2016. Esta modificación al contrato tuvo como objetivo incorporar las condiciones bajo las cuales el concesionario pagaría los costos de supervisión por los servicios con el 1% de sus ganancias. Entre otras clarificaciones técnicas, se incluiría el marco legal basado en las disposiciones de la ley N° 30281 del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2015, que guiaría dicha supervisión desde el MTC.

Finalmente, la cuarta adenda fue propuesta por el concesionario el 02 de mayo de 2016 y aprobada el 13 de julio de 2016. Esta tuvo como objeto extender la capacidad del transporte por aumento de demanda, la cual había excedido los estudios iniciales y se había incrementado más allá de lo previsto. En específico, el documento detallaba las condiciones para la ejecución de obras adicionales, la inversión en material rodante complementario, la actualización de los intervalos de tiempo entre trenes según el concedente, la malla horaria referencial, etc.

En conjunto y a primera vista, el desarrollo a través de adendas que tuvo la L1 es el que se esperaba que tuviera un megaproyecto a medida que su construcción se extiende en el tiempo. Es decir, lo ideal sería que, primero, se pudiera ampliar el grupo de acreedores permitidos (las entidades que pueden ofrecer préstamos o aquellas con las que las partes se pueden endeudar); luego, que se detallen los requerimientos operativos que permitan optimizar el material rodante, que serían los trenes junto a los mecanismos y procesos alrededor de estos.

A continuación, según contrato y de ser necesario, ajustar los criterios, costos y/o marcos normativos alrededor de la supervisión de los servicios ofrecidos por el megaproyecto; y, finalmente, responder a las necesidades de la población con especificaciones que permitan extender o afinar la capacidad de transporte en función a la demanda. A pesar de que este flujo no funciona como fórmula mágica para todo tipo de obras, es una aproximación secuencial a la manera en la que los contratos se deben ir “completando” en el tiempo que dura la concesión.

Empero, el proceso de modificación contractual que siguió la L1, específicamente para el tramo 2 y a cargo del MTC como concedente funcionó coexistió con una red de influencias dentro de la AATE, encabezada por su presidente, Oswaldo Plasencia. Esta estructura acomodó los procesos a favor de las empresas, constructoras y supervisoras, y en beneficio de quienes recibieron pagos indebidos de ellas. Así, estas adendas fueron acompañadas de otras aprobaciones por fuera que implicaron un mayor desembolso de dinero y generaron sobrecostos en perjuicio del Estado.

Ejemplo de ello fueron las solicitudes de adelanto por motivos de interferencias y adquisición de materiales e insumos que el consorcio constructor solicitó, aunque estos no se habían consignado en las bases del contrato. Sin embargo, debido a que

la modalidad de ejecución contractual se daba bajo un sistema de precios unitarios, solventar estas “eventualidades” estaba permitido. Así, aunque estas autorizaciones no le correspondían, la AATE pudo desembolsar montos mayores a los estipulados en el contrato original sin consultar por la aprobación de la Contraloría.

Otro cambio admitido con base en esta modalidad de ejecución contractual fue la ampliación de los plazos para las obras por 235 días, a petición del consorcio constructor y el supervisor, Cesel-Poyry. Este último habría modificado más ítems de los requeridos en la propuesta económica inicial para incrementar el porcentaje de presupuesto adicional necesario. Los funcionarios de la Unidad Gerencial de Control y Supervisión de Obras y el Área de Asesoría Legal de la AATE declararon la solicitud como procedente sin consultar a la Contraloría como correspondía por ley.

En contraste, el caso de la L2 ya no contaba con este sistema de precios unitarios. Así, las adendas aprobadas por el MTC como concedente fueron usadas para mitigar las deficiencias iniciales del contrato original. Frente a ello y en contraste con la L1, el rol de la AATE y, posteriormente, el de la ATU, se apegó a su papel como brazo ejecutor del ministerio. De tal modo, el documento original, suscrito el 28 de abril de 2014, tuvo su primera solicitud de adenda propuesta por el concesionario solo dos meses después, en junio de 2014, y fue aprobada el 26 de diciembre de 2014.

Debido a las demoras y obstáculos encontrados en el camino, el propósito de esta primera adenda fue resolver las complicaciones que devinieron en retrasos. Entre los cambios realizados, este documento modificó aspectos operativos, aprobó la calificación del Deutsche Bank como acreedor permitido y corrigió errores materiales. Algunos de estos últimos incluyen la definición de nuevos plazos en los cronogramas de la obra y para la presentación de EDIs, la aclaración del concepto de interferencias, condiciones para el inicio de las obras de la etapa 1A, etc.

La propuesta de una segunda adenda al contrato de la L2, que replanteara las cuestiones descritas anteriormente, surgió en el año 2016. No obstante, el camino hacia aprobarla fue arduo, pues estuvo acompañado de distintas disputas entre el MTC como concedente y las empresas como concesionario. Asimismo, el clima político devino en una alta rotación de funcionarios que desaceleraron los procesos

hacia la definición de condiciones. Finalmente, la adenda 2 fue propuesta el 31 de julio de 2018 y aprobada el 13 de diciembre del mismo año.

El objeto de esta segunda modificación contractual fue incorporar hitos de provisión e informe del avance físico, sincerar los cronogramas de entrega y ajustar aspectos técnicos. En específico, la adenda definió nuevos plazos para la obra y condiciones adicionales para la presentación de EDIs, nuevas áreas de concesión para la etapa 1B y el ramal de la L4. Además, se incluyó una cláusula que aclaraba que los acuerdos suscritos por este documento no perjudicaban el derecho de continuar con el proceso de arbitraje en el Tribunal CIADI.

En tal sentido y a comparación de la L1, las adendas de la L2 sirvieron para adaptar el contrato al contexto al que se fue enfrentando durante su ejecución. En este caso, el MTC y la AATE, posteriormente ATU, actuaron en concordancia de este fin. Finalmente, la adenda 3, propuesta el 01 de marzo de 2023 y aprobada en marzo de 2024, tuvo como objeto modificar la tasa de interés de referencia USD Libor a recomendación de la Superintendencia de Banca y Seguros. Así, se cambió la definición “LIBOR” por “Tasa de referencia” y cuestiones financieras afines.

### 3.3. Cooperación multiactor y multinivel

El tipo de relaciones y formas de cooperación que los actores involucrados en la ejecución de la L1 y la L2 varían para cada caso. Por un lado, detrás de la primera, existía una estructura ilícita a modo de red de funcionarios nombrados que mantenía vínculos cercanos e, incluso, personales con las empresas constructoras y supervisoras del proyecto. Por otro, para la segunda línea, los vínculos con actores gubernamentales y privados fueron más distanciados y conflictivos, haciendo la cooperación más inestable y condicionada por la coyuntura del momento.

En el caso de la L1, durante la concesión de los tramos 1 y 2, los arreglos lícitos e ilícitos del gobierno permitieron colocar a personas designadas en cargos de gran importancia, quienes después tejerían su red de influencias dentro de las instituciones donde habían sido nombradas. Asimismo, estos nuevos altos funcionarios, junto a los que ya se encontraban en el poder, mantuvieron relaciones estrechas con los empresarios del concesionario, específicamente, con Odebrecht, la única empresa que se había declarado capaz de construir el Tren Eléctrico en 18 meses.

Esta cercanía, basada en una afinidad de intereses particulares, se tradujo en una cooperación cercana a lo largo de todo el proceso de ejecución. Ejemplo de ello eran las reuniones privadas y visitas a las oficinas de gobierno por parte de los empresarios involucrados. A partir de ello, los procesos burocráticos y permisos para la L1 se otorgaban con rapidez, sin aprobación de instituciones de control como la Contraloría y la Ositran, en perjuicio económico del Estado, y en favor de los miembros de dicha red de influencias sostenida por sobornos y negociaciones incompatibles.

En ese sentido, al momento de retomar el proyecto de la L1, las relaciones entre las y los miembros del MTC y la AATE estaban, en su mayoría, antecedidos por vínculos laborales previos e incluso conexiones amicales. Este efecto se replicaba con los empresarios que conformaban el concesionario encargado de la obra. De tal modo, esta proximidad permitía abordar complicaciones y/o oportunidades respecto al avance de las obras por diferentes medios, tanto físicos como virtuales, así como otros temas presuntamente ilícitos y de interés personal de las contrapartes.

Entre algunos casos, se cuentan múltiples episodios que fueron parte de la investigación del equipo Lava Jato. Por ejemplo, supuestas conversaciones de alto nivel entre representantes de Odebrecht y gobierno en el avión presidencial; posibles reuniones y almuerzo entre funcionarios y empleados de la empresa a nivel técnico; aportes presuntamente ilícitos a campañas electorales a nivel municipal de los alcaldes que posteriormente estarían involucrados en el proceso de concesión e implementación de ambos tramos de la L1, etc.

A partir de dicha proximidad y fluidez en las comunicaciones, así como de los beneficios personales que devendrían del desarrollo del proyecto, las y los funcionarios de la AATE y el MTC actuaron en función a eliminar las trabas que pudieran obstaculizar y/o demorar su avance. Como resultado, los convenios entre instituciones, adelantos presupuestales, la conformación de comités especiales y demás solían suscribirse y/o aprobarse en el transcurso de días después de haber sido elaborados, e incluso durante horas de una misma jornada laboral.

Aun así, el proyecto también enfrentó críticas y resistencias, especialmente desde los gobiernos locales de los distritos atravesados por la L1. Para el caso de esta línea, las demandas de estos actores se vieron potenciadas por el apoyo municipal de la

alcaldesa municipal de Lima Metropolitana. No obstante, estas no significaron una amenaza contundente al avance del proyecto, pues los funcionarios técnicos y de alto nivel abordaron directamente el conflicto, así como también desprestigiaron las intenciones detrás del soporte municipal a estas demandas.

En contraste, el apoyo hacia la L2 y el nivel de cooperación entre los actores involucrados fue inestable. Aunque al inicio esta era percibida como capaz de proveer nuevamente rédito político a los funcionarios, el avance del caso Lava Jato generó suspicacias alrededor del proyecto. Asimismo, se desmontaron las distintas redes que se habían formado, ilícitas y/o de lealtades, dentro de instituciones como el MTC y la AATE. Sin embargo, la envergadura de la L2 requería de acuerdos sostenibles que pudieran garantizar su continuidad para los siguientes años.

Por el contrario, el ambiente de crisis política devino en una falta de estabilidad dentro de dichas entidades generó que hubiera una alta rotación de funcionarios, quienes no necesariamente compartían la visión de sus antecesores. Asimismo, las gestiones siguientes, al nivel municipal perdieron el compromiso, generaron trabas burocráticas e incluso criticaron la formulación del proyecto, lo que llevó a un retraso aún mayor en el avance de las obras de la L2. Aquello devino en conflictos entre Ositrán como entre regulador, la MUNI Lima, el MTC y la AATE.

La falta de acuerdos, obstáculos de comunicación y excesivas validaciones por las que los procesos tenían que pasar alargaron la cantidad de años en los que el proyecto debería haber sido entregado. Entre los principales problemas de esta descoordinación, se encuentra la demora en la aprobación de los EDIs y la entrega de terrenos saneados, sin los cuales las empresas no podían comenzar las obras para construir las estaciones ni instalar las tuneladoras. Aquello devino en una demanda impuesta al Estado debido al perjuicio económico generado al privado.

Similarmente, no fue posible asegurar que los funcionarios implicados en la ejecución de la L1 fueran aliados para las obras de la L2. Este fue el caso de Luis Castañeda Lossio. Con la salida anticipada de Villarán de la alcaldía, este personaje regresaría al cargo. Pero, la priorización y apoyo que brindó para la primera línea no se replicaría para la segunda. Prueba de ello fueron las semanas de demora de su

gestión con la evaluación del informe de compatibilidad vial enviado por el concesionario para ser aprobado mediante ordenanza municipal.

En esta misma línea, los gobiernos locales también presentaron sus demandas respecto al trazado de la L2. En este caso, el apoyo de la municipalidad metropolitana no fue constante. Empero, al entrar Rafael López Aliaga como alcalde, la MUNI Lima ejerció un rol de oposición con mayor firmeza, respaldándose en su capacidad de otorgar permisos y/o firmar autorizaciones. Frente a ello, las relaciones multinivel se volvieron más conflictivas, afectando al mismo tiempo los vínculos con las empresas constructoras y generando todo tipo de pérdidas.

Así, la L2 enfrentó múltiples episodios de cooperación, pero también conflicto entre actores durante todo el periodo de ejecución, pues, a nivel interno, las relaciones entre los funcionarios de gobierno eran altamente susceptibles al cambio. Tal es así que, si bien al inicio las entidades encargadas del proyecto cooperaban para obtener documentos técnicos a tiempo y lograr la concesión, ya en la fase de implementación, estas solían retrasarse y acusarse mutuamente respecto a la responsabilidad de la aprobación de los EDIs, los permisos municipales, la entrega de terrenos, etc.

En cuanto al concesionario, las relaciones también se fueron deteriorando con el tiempo, afectando las coordinaciones y la fecha de entrega final del proyecto. Aunque inicialmente las y los representantes de las empresas constructoras y supervisoras se aunaban al optimismo, pocos años después, se hizo cada vez más difícil mantener un flujo ligero de aprobaciones y la certeza respecto a los terrenos donde se construirían las estaciones de la L2. Eventualmente, estas complicaciones dificultaron la capacidad de respetar los acuerdos previos y plazos establecidos en el cronograma.

## Conclusiones

Después de analizar las tres variables propuestas, nuestra primera aproximación a una respuesta es que la relación entre ellas es complementaria. Es decir, no es posible explicar las diferencias de concesión e implementación entre ambas líneas si las tres no se complementan entre sí. De tal modo, el interés político no sería suficiente si el proyecto no se encontrase con un ambiente favorable para su ejecución y un contrato lo suficientemente flexible como para que este pueda adaptarse a las transformaciones durante toda su etapa de construcción.

Lamentablemente, en el caso de la L1, estas condiciones fueron dadas por una red de influencias basada en actos ilícitos que devinieron en un gran perjuicio para el Estado y la sociedad. Por otro lado, en el caso de la L2, aunque estas variables parecieron confluír al inicio, la crisis política posterior y el estallido del caso Lava Jato generaron cierto recelo respecto al proyecto, además de que los funcionarios sospechosos de estar implicados en el delito dejaron un contrato incompleto, basado en estudios de baja calidad y con muchas deficiencias por atender.

Específicamente, para la primera variable, la L1 funcionó bajo una red entre instituciones como la AATE y el MTC, y un grupo de empresas constructoras y supervisoras donde los procesos de concesión se alineaban a los intereses privados de estos, sin involucrar a la Contraloría como correspondía por ley. Así, aunque los procedimientos avanzaban con rapidez, aquello era una consecuencia de la omisión de controles entendidos como “innecesarios” y a la adjudicación final del proyecto sin cumplir los requisitos básicos.

Durante la fase de implementación, la forma en la que se lidió con las irregularidades y deficiencias fue similar durante los gobiernos de García y Humala. La diferencia era que ahora se contaba con un marco legal existente que justificaba la premura en las aprobaciones y la omisión de controles en los procesos. Por lo tanto, la finalidad principal no era llevar la obra a cabo y terminarla para obtener ventajas políticas, sino que esto solo era un medio para otorgar y recibir los beneficios de pertenecer a la red ilícita que operaba detrás de ella.

En el caso de la L2, durante el proceso de concesión, también se priorizó la rapidez, además de que el cambio de mando no afectó las prioridades en el sector. El

gobierno de Humala también siguió esta línea, aunque desde el MTC no se contaba con certezas respecto a los montos, procedimientos y terrenos necesarios. De tal modo, los funcionarios confiaron en la modalidad de contrato incompleto para seguir adelante y asegurar que el comienzo de las obras y puesta en marcha también se diera en tiempo récord como en la L1.

Como resultado, las falencias que tenía el contrato supusieron esfuerzos adicionales de los nuevos funcionarios asignados para corregirlas, lo cual devino en reprogramaciones y retrasos respecto a los plazos prometidos. Aunado a ello, en el camino se habrían encontrado más interferencias de las previstas, por lo que, solo dos meses después de la firma del contrato, ya se estaría trabajando en una adenda para modificar temas financieros y errores materiales. Así, seis meses después, la inauguración de las obras fue suspendida y su inicio ya estaba retrasado.

Respecto a la segunda variable, el proceso que modificación contractual que siguió la L1, coexistió con una red de influencias dentro de la AATE, encabezada por su presidente, Oswaldo Plasencia. Esta estructura acomodó los procesos a favor de las empresas, constructoras y supervisoras, y en beneficio de quienes recibieron pagos indebidos de ellas. Así, estas adendas fueron acompañadas de otras aprobaciones por fuera, basadas en el sistema de precios unitarios, que implicaron un mayor desembolso de dinero y generaron más sobrecostos en perjuicio del Estado.

En contraste, el caso de la L2 ya no contaba con este sistema de precios unitarios. Así, las adendas aprobadas por el MTC buscaron mitigar las deficiencias iniciales del contrato original. Frente a ello y en contraste con la L1, el rol de la AATE y, posteriormente, el de la ATU, se apegó a su papel como brazo ejecutor del ministerio. En tal sentido y a comparación de la L1, las adendas de la L2 sirvieron para adaptar el contrato al contexto al que se fue enfrentando durante su ejecución. En este caso, el MTC y la AATE, posteriormente ATU, actuaron en concordancia de este fin.

Finalmente, para la tercera variable, en el caso de la L1, durante la concesión de los tramos 1 y 2, los arreglos lícitos e ilícitos del gobierno permitieron colocar a personas designadas en cargos de gran importancia, quienes después tejerían su red de influencias dentro de las instituciones donde habían sido nombradas. En contraste, el apoyo hacia la L2 y el nivel de cooperación entre los actores involucrados fue

disperso, pues, aunque al inicio esta fue percibida como capaz de proveer de rédito político, los efectos coyunturales alejaron a los interesados por el proyecto.

En la actualidad, los cinco kilómetros del tramo 1A de la L2 han sido inaugurados, pero la construcción aún sigue experimentando y encontrando trabas en su camino, las cuales devienen en un incremento en los años restantes para la entrega final de la obra. Aunque se espera que el megaproyecto pueda ser puesto en operación para 2028, aún es posible identificar barreras de distinta índole. Entre ellas, la oposición del actual alcalde de Lima, Rafael López Aliaga, en función a las especificaciones técnicas de la línea, hasta problemas recurrentes como la liberación de interferencias.

De tal modo, mantener este megaproyecto en la mira del análisis social es importante, pues permite generar insumos que puedan aportar a la mejora de los procesos y flujos dentro del Estado. Esto es especialmente relevante para un proyecto como la L2, que involucra una gran cantidad de presupuesto y que se enmarca en un contexto de incertidumbre alrededor de su implementación. Similarmente, permite entender los problemas desde nuevos puntos de enunciación, ya que estos no siempre pueden responderse desde un conocimiento puramente técnico.

Aun así, en el desarrollo de un proyecto de esta envergadura y, en general, en todos los procesos de co-implementación que involucran al Estado, no se debería oponer unos intereses sobre otros. Es decir, aunque se puede tener predilección sobre una iniciativa, todos los motivos para apoyarla deben complementarse entre sí. De ese modo, se evita otorgarles mayor importancia a aspectos políticos por encima de los técnicos y viceversa, previniendo un contrato con bases técnicas débiles y/o uno con actividades estancadas al no ser prioridad de la gestión de turno.

En este contexto, el rol de las burocracias es fundamental. Si el funcionariado acompaña el proyecto de manera propositiva, volcando su experiencia y sirviendo como nexo entre los consorcios implementadores y las instituciones del Estado, los procesos de concesión pueden definir bases claras y estudios de preinversión que delineen el camino para los procesos de construcción y posterior operatividad. Para el caso de Perú en específico, el rol de instituciones reguladoras como Ositrán y la Contraloría, así como técnicas, Proinversión y la ATU, es primordial.

Dentro de estas, los representantes deben tener las calificaciones necesarias para asegurar y exigir la calidad y continuidad de los procesos en todas las etapas que comprenden la concesión e implementación. De lo contrario, si estos son funcionarios nombrados, se priorizará la rapidez en detrimento del nivel e, incluso, la probidad con la que estos se llevan a cabo. De preferencia, estos burócratas deben acompañar y asegurar el traspaso de información y procedimientos a las gestiones futuras que asuman los proyectos, sea cual fuere la etapa en la que se encuentren.

Lo mismo sucede al nivel del análisis, pues no es posible ni recomendable priorizar una manera hegemónica de aproximarse al problema. En contraste, la explicación de la demora o las trabas de los contratos que firma el Estado debe analizarse desde una perspectiva integral que involucre variables técnicas, políticas, contextuales, etc. A partir de esta, es prioritario ampliar el conocimiento y estudio de estas dinámicas para aproximarnos a un conocimiento sobre la manera en que el Estado implementa proyectos, gestiona sus relaciones y el cumple con sus contratos.

Así, aprendemos que, para casos como la L1, tener un plan delimitado no era completamente necesario para la implementación, pues los acuerdos se daban a nivel político entre las partes en reuniones formales e informales. Entonces, un contrato “incompleto” funcionaba porque los funcionarios y los representantes de la empresa conocían qué tipo de resultados se debían presentar y en qué tiempo. Así, en el caso de García y Humala, la prioridad era la celeridad y la visibilidad para poder atribuir dichos “éxitos” a los esfuerzos de sus respectivas gestiones.

Sin embargo, en casos como el de la L2, estas metas se vuelven cada vez más difusas en el camino. Avanzar en el proceso de implementación implica rehacer múltiples estudios y solicitar la creación de adendas para completar, reforzar e, incluso, corregir las propuestas del contrato original. Asimismo, y a diferencia de la L1, la L2 se encontró con importantes resistencias locales y una marcada heterogeneidad en los intereses de quienes estaban involucrados, los cuales no necesariamente se alineaban con el megaproyecto.

De todas maneras, vale la pena indicar que ambas líneas contaron con opositores desde el nivel local al momento de la implementación. En este caso, como actores que no participaban en la toma de decisiones respecto al futuro de la línea, usaron sus recursos disponibles para mostrar su desacuerdo en diferentes momentos.

Por ejemplo, en el caso de la L1, los alcaldes de Lima Sur mostraron su desagrado debido a la contaminación que la construcción había generado, mientras que, para la L2, el alcalde de La Victoria mostró su enfado respecto al trazo de la ruta.

Aun así, estos actores no contaban con el poder suficiente como para influir en la toma de decisiones final del Estado y las empresas concesionarias. En tales casos, esa oposición no devino en retrasos para la implementación de la L1 y la L2. Sin embargo, cuando los gobiernos locales logran encontrar la manera de obstaculizar el proceso, pueden recurrir a recursos como la no aprobación de permisos y/o estudios para la construcción de las estaciones. Un claro ejemplo es la oposición de la Municipalidad de Lima bajo el alcalde López Aliaga.

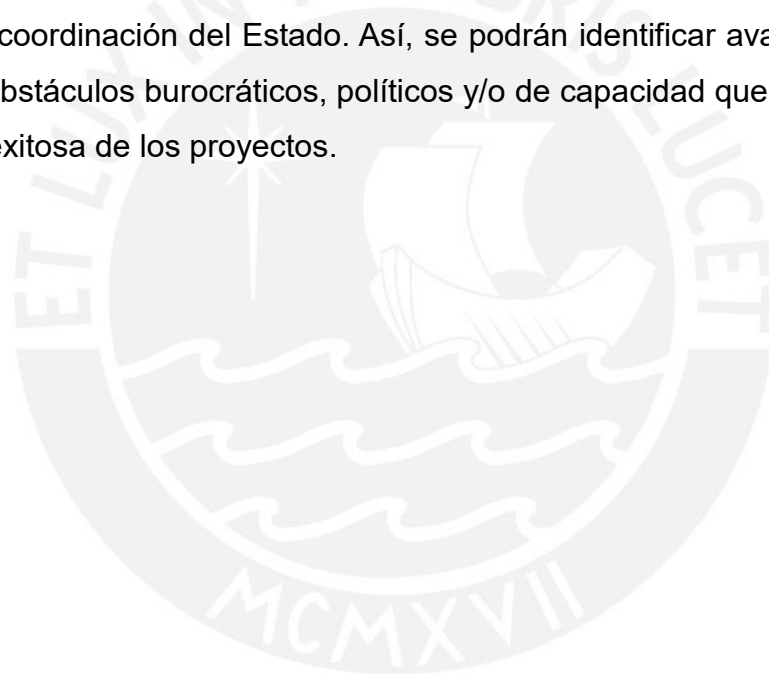
Por lo tanto, lo señalado en la literatura sobre la implementación de proyectos y políticas, así como el análisis propuesto para cada variable, se confirma. Aunque la mayoría de las veces la atención está en la fase de formulación y diseño, la puesta en marcha también puede presentar barreras importantes para el cumplimiento de objetivos. Por un lado, la magnitud del cambio requerido precisaba de un acuerdo entre gobiernos que, incluso, debía trascender en el tiempo para asegurar el cumplimiento de los plazos de entrega para ambas líneas.

En el caso de la L1, estos acuerdos existieron, pero a costo de mantener una presunta red de influencias que involucraba diferentes niveles de gobierno. Esta, aunque logró entregar el proyecto a tiempo, su rapidez implicó un millonario perjuicio para el Estado. En el caso de la L2, la apuesta era aún más grande e, inicialmente, se buscaba aplicar la misma fórmula que la experiencia predecesora. Sin embargo, el descubrimiento del caso Lava Jato y el poco interés en vincularse con el proyecto costaron la entrega a tiempo de resultados y el cumplimiento de metas.

Por otro lado, el grado de consenso respecto a las metas sigue una ruta similar. Como hemos mencionado, no era difícil conseguir que el proceso de implementación de la L1 avance, pues todos los funcionarios y representantes del concesionario sabían cuáles eran las metas por cumplir en base a intereses privados. En contraste, el proceso de la L2 fue más accidentado y la puesta en marcha del proyecto estuvo constantemente en el medio de disputas y desacuerdos de distinta índole entre los actores involucrados a lo largo de los años.

Frente a todo lo anterior, el caso de la L1 y la L2 del Metro de Lima nos permite recolectar lecciones para entender el estado en el que se encuentran los proyectos de infraestructura y mirar al futuro de su implementación en nuestro país. Entender cómo funciona este proceso y las resistencias que suele encontrar en su camino nos permite entender cómo aproximarnos a resolver las controversias desde una perspectiva política y no frenar la provisión de nuevas opciones de transporte que puedan mejorar la calidad de vida de todos los peruanos que recurren a ellos en su día a día.

En ese sentido y más allá del Metro de Lima, esta investigación abre camino a nuevos enfoques para entender los mecanismos de cooperación a partir de la revisión de variables de índole política. Por lo tanto, invita a abrir la perspectiva para el estudio de diversos casos, con el fin de generar información sobre las modalidades de negociación y coordinación del Estado. Así, se podrán identificar avances, lecciones aprendidas y obstáculos burocráticos, políticos y/o de capacidad que puedan impedir la realización exitosa de los proyectos.



## Referencias bibliográficas

- Abedrapo, E. (2011). Aspectos institucionales para el desarrollo de megaproyectos de infraestructura de transporte en Latinoamérica. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/es/aspectos-institucionales-para-el-desarrollo-de-megaproyectos-de-infraestructura-de-transporte-en>
- Acero-Deck. (22, julio). *La construcción de la Línea 2 del Metro de Lima sigue avanzando*. Construyendo obras y vías. <https://coovias.com/la-construccion-de-la-linea-2-del-metro-de-lima-sigue-avanzando/>
- Aguilar, F. (1993). *La implementación de las políticas*. Grupo editorial Miguel Angel Porrua.
- Bravo Orellana, S. (2012). Esquemas de financiamiento de las Asociaciones Público-Privadas en el Perú. *Revista de Derecho Administrativo*, (12), 197-208.
- Diario El Peruano (04 de agosto de 2023). Resolución ministerial N° 257-2023-MINAM, Crean el “Grupo de Trabajo Multisectorial para formular propuestas relacionadas a la mejora de la calidad ambiental del aire mediante la implementación del transporte sostenible”. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2202560-1>
- Diario El Peruano (06 de mayo de 2021). Por una movilidad sostenible. <https://www.elperuano.pe/noticia/120192-por-una-movilidad-sostenible>
- Diario El Peruano (09 de abril de 2019). Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/272373-012-2019-mtc>
- Diario El Peruano (27 de diciembre de 2018). Ley N° 30900, que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1727064-7>
- Díaz, F. (2009). El impacto de los megaproyectos en las ciudades españolas. Hacia una agenda de investigación. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 24(1), 193-218. <https://doi.org/10.24201/edu.v24i1.1348>
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press. <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9781107050891>
- Huaylla, K., Hickman, R. (2021). Implementing a metro project: a political economy perspective from Lima. En *Geography, Planning and Tourism*. (231–245). <https://doi.org/10.4337/9781800370517.00029>
- Jauregui-Fung, F., Kenworthy, J., Almaaroufi, S. Pulido-Castro, N., Pereira, S., Golda-Pongratz, K. (2019). Anatomy of an Informal Transit City: Mobility Analysis of the Metropolitan Area of Lima. *Urban Science*, 3(67), 1-39. <https://doi.org/10.3390/urbansci3030067>

- Khan, A. (2016). Policy implementation: Some aspects and issues. *Journal of Community Positive Practices*, 16(3), 3-12. <https://jppc.ro/en/index.php/jppc/article/view/316>
- López, S., Moreno, J. (2020). The public transport network as a defining part in a metropolitan system of open spaces. the metro line 2 of lima metropolitana (Peru). *International Conference on Urban Transport and the Environment. "WIT Transactions on The Built Environment - Urban Transport"*, 200, 61-73. [10.2495/UT200061](https://doi.org/10.2495/UT200061)
- Mena, F. J. (2018). *Asociaciones Público-Privadas: recomendaciones para su implementación basadas en evidencia previa* [Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de abogado de los tribunales y juzgados de la República de Ecuador]. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/13713>
- Mladenović, M., Toivonen, T., Willberg, E., Geurs, K. (Eds.). *Transport in Human Scale Cities*. Nectar Series on Transportation and Communications Networks Research. <https://doi.org/10.4337/9781800370517>
- Poole, E. (2017). ¿Hacia una movilidad sustentable? Desafíos de las políticas de reordenamiento del transporte público en Latinoamérica. El caso de Lima. *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*, (21), 4-31. <https://doi.org/10.17141/letrasverdes.21.2017.2445>
- Poole, E. (2021). Políticas de reorganización del transporte público en el área metropolitana de Lima durante la pandemia del covid-19. *Estado & comunes, revista de políticas y problemas públicos*, 2(13), 17-37. [https://doi.org/10.37228/estado\\_comunes.v2.n13.2021.224](https://doi.org/10.37228/estado_comunes.v2.n13.2021.224)
- Quiñones, M., Aliaga, J. (2019). La renegociación de contratos de concesión en el Perú. Aproximación teórica y empírica a sus causas y consecuencias. *Revista IUS ET VERITAS*, (58), 86-108. <https://doi.org/10.18800/iusetveritas.201901.005>
- Rojas, O. A. (2019). *La experiencia de las APP en proyectos de infraestructura de transporte de uso público en Perú: análisis cualitativo del período 1990 a 2017* [tesis para optar por el grado académico de magíster en regulación de los servicios públicos]. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/14323>
- Saravia, J., Sepúlveda, R. (2010). Evaluación del diseño e implementación del plan de transporte público del gran Santiago [Tesis de licenciatura, Universidad Academia de Humanismo Cristiano]. Archivo digital. <http://bibliotecadigital.academia.cl/xmlui/handle/123456789/2270>
- Shack, N. (2016). Reformas de gasto público y crecimiento económico: el caso de las Asociaciones Público-Privadas en el Perú y la inversión "impulsada".

- Silva, D. (2020). Global policies for moving cities: the role of think tanks in the proliferation of Bus Rapid Transit systems in Latin America and worldwide. *POLICY AND SOCIETY*, 39(1), 70–90. <https://doi.org/10.1080/14494035.2019.1699636>
- Tyler, N., Ramirez, C. (2011). *Developing low-carbon transport policies in peru with capacity building for their implementation*. University College London. <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1406488>
- Zunino, D., Gruschetsky, V., Piglia, M. (Eds.). (2021). *Pensar las infraestructuras en latinoamérica*. Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología.



## Anexos

Anexo A: Enlace a línea de tiempo sobre los casos de estudio (actualizada al 22 de septiembre de 2024)

[https://www.canva.com/design/DAFxd6pOFZY/bA5DYHGTG7C7MOK8WIDsbA/edit?utm\\_content=DAFxd6pOFZY&utm\\_campaign=designshare&utm\\_medium=link2&utm\\_source=sharebutton](https://www.canva.com/design/DAFxd6pOFZY/bA5DYHGTG7C7MOK8WIDsbA/edit?utm_content=DAFxd6pOFZY&utm_campaign=designshare&utm_medium=link2&utm_source=sharebutton)

Anexo B: Listado de fuentes por fechas - línea de tiempo

Funcionariado a cargo y procesos en curso

1990-2000

- Durand, F. (2016). Cuando el poder extractivo captura el Estado. Lobbies, puertas giratorias y paquetazo ambiental en Perú. Lima: Oxfam.

19 de febrero de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 389
- [Cómo Odebrecht pactó las coimas del Metro de Lima – IDL \(idl-reporteros.pe\)](#)

10 de septiembre de 2010

- [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)

27 de agosto de 2012

- [Aseguran que Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico no contrató a modelo | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)

25 de enero de 2013

- Informe final Lava Jato – PDF. Página 381.

21 de mayo de 2013

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 382

24 de junio de 2013

- Informe final Lava Jato – PDF. Página 381.
- 11 de julio de 2013
  - [Cómo Odebrecht pactó las coimas del Metro de Lima – IDL \(idl-reporteros.pe\)](http://idl-reporteros.pe)
- 24 de julio de 2013
  - Informe final Lava Jato – PDF. Página 381.
- 31 de julio de 2013
  - Informe final Lava Jato – PDF. Página 381.
- 10 de agosto de 2013
  - [Línea 6 del Metro de Lima que unirá Independencia y Surco se construirá en el 2014 | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](http://gestion.pe)
- 10 de abril de 2014
  - [Cómo Odebrecht pactó las coimas del Metro de Lima – IDL \(idl-reporteros.pe\)](http://idl-reporteros.pe)
- 05 de julio de 2014
  - Informe final Lava Jato
- 17 de julio de 2014
  - [Contraloría: Supervisora del tramo 2 de Metro de Lima favoreció a consorcio de Odebrecht | Convoca](http://convoca.pe)
- Agosto 2015
  - Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 394
  - [La vía legal del millonario tren de Odebrecht | Convoca](http://convoca.pe)
- 23 de febrero de 2016
  - <https://cdn01.pucp.education/idehpucp/images/2023/11/reporte-humalaheredia-octubre-2020.pdf>
- 28 de julio de 2016
  - <https://idehpucp.pucp.edu.pe/observatorio-anticorrupcion/casos/humalaheredia/>
- 11 de octubre de 2016
  - <https://cdn01.pucp.education/idehpucp/images/2023/11/reporte-humalaheredia-octubre-2020.pdf>
- 15 de diciembre de 2016
  - [Cómo Odebrecht pactó las coimas del Metro de Lima – IDL \(idl-reporteros.pe\)](http://idl-reporteros.pe)

02 de enero de 2017

- [Oswaldo Plasencia negó haber recibido sobornos de Odebrecht | RPP Noticias](#)

20 de enero de 2017

- [Las claves de Línea 1 del Metro, la obra por la que se investiga a Alan García | RPP Noticias](#)

22 de enero de 2017

- [Odebrecht: Alan García y representante de empresa viajaron en el avión presidencial \[VIDEO\] | ACTUALIDAD | TROME.COM](#)
- [Video | Exfuncionario Edwin Luyo admitió que recibió sobornos de Odebrecht | RPP Noticias](#)

23 de febrero de 2017

- <https://cdn01.pucp.education/idehpucp/images/2023/11/reporte-humala-heredia-octubre-2020.pdf>

12 de marzo de 2017

- [Ex director del Tren Eléctrico favoreció a GyM y Odebrecht con 50 millones - LA PRIMERA \(laprimera.pe\)](#)
- [Odebrecht: denuncian al ex hombre fuerte del tren eléctrico - ComprasEstatales.org](#)

Abril de 2017

- <https://cdn01.pucp.education/idehpucp/images/2023/11/reporte-humala-heredia-octubre-2020.pdf>

18 de mayo de 2017

- <https://redaccion.lamula.pe/2017/05/18/interpelacion-a-vizcarra-ministro-afirma-que-esperara-informe-de-la-contraloria-video/jorgepaucar/>

22 de mayo de 2017

- <https://redaccion.lamula.pe/2017/05/22/martin-vizcarra-renuncia-al-ministerio-de-transportes-y-comunicaciones/manuelangeloprado/>
- <https://rpp.pe/politica/gobierno/el-nuevo-ministro-de-transportes-y-comunicaciones-sera-bruno-giuffra-noticia-1053083?ref=rpp>

24 de mayo de 2017

- [MODIFICARON PRECIOS EN BENEFICIO DE ODEBRECHT - Comunicaciones » Comunicaciones \(congreso.gob.pe\)](#)

25 de mayo de 2017

- <https://www.radionacional.gob.pe/informa/politica/ministro-bruno-giuffra-va-al-mtc-y-olaechea-entra-al-ministerio-produccion#>

26 de mayo de 2017

- [https://elcomercio.pe/politica/martin-vizcarra-despidio-mtc-dio-posta-bruno-giuffra-426255-noticia/?ref=ecr#google\\_vignette](https://elcomercio.pe/politica/martin-vizcarra-despidio-mtc-dio-posta-bruno-giuffra-426255-noticia/?ref=ecr#google_vignette)

05 de junio de 2017

- [Cómo Odebrecht pactó las coimas del Metro de Lima – IDL \(idl-reporteros.pe\)](http://idl-reporteros.pe)

12 de julio de 2017

- <https://peru21.pe/politica/chincheroy-ex-ministro-nacionalista-niega-contrato-haya-sido-lesivo-pais-87424-noticia/>
- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 402
- [Comisión Lava Jato interrogó a Walter Arboleda por Línea del Metro de Lima | POLITICA | CORREO \(diariocorreo.pe\)](#)

13 de julio de 2017

- <https://cdn01.pucp.education/idehpucp/images/2023/11/reporte-humalaheredia-octubre-2020.pdf>

11 de diciembre de 2017

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 435

Diciembre 2017

- <https://cnnespanol.cnn.com/2018/03/21/kuczynski-renuncia-escandalos-odebrecht-vacancia-indulto/>

15 de diciembre de 2017

- <https://cnnespanol.cnn.com/2018/03/21/kuczynski-renuncia-escandalos-odebrecht-vacancia-indulto/>

21 de diciembre de 2017

- <https://cnnespanol.cnn.com/2018/03/21/kuczynski-renuncia-escandalos-odebrecht-vacancia-indulto/>

15 de marzo de 2018

- <https://cnnespanol.cnn.com/2018/03/21/kuczynski-renuncia-escandalos-odebrecht-vacancia-indulto/>

21 de marzo de 2018

- <https://cnnespanol.cnn.com/2018/03/21/kuczynski-renuncia-escandalos-odebrecht-vacancia-indulto/>

28 de marzo de 2018

- [https://diariocorreo.pe/politica/martin-vizcarra-no-agradece-bruno-giuffra-por-servicios-prestados-en-el-mtc-810399/?ref=dcr#google\\_vignette](https://diariocorreo.pe/politica/martin-vizcarra-no-agradece-bruno-giuffra-por-servicios-prestados-en-el-mtc-810399/?ref=dcr#google_vignette)
- <https://diariocorreo.pe/politica/edmer-trujillo-nuevo-ministro-transportes-comunicaciones-mtc-810389/?ref=dcr>

29 de marzo de 2018

- <https://elperuano.pe/noticia/65154-edmer-trujillo-conducira-el-mtc>

20 de abril de 2018

- Informe final Lava Jato – PDF. Página 382.

19 de julio de 2018

- <https://comprasestatales.org/susana-villaran-arena-que-mar-se-llevo-en-la-herradura-fue-comprada-por-tren-electrico/>

09 de octubre de 2018

- [Caso Metro de Lima: Oswaldo Plasencia aparece en almuerzo con Jorge Barata | TVPerú \(tvperu.gob.pe\)](#)

23 de noviembre de 2018

- <https://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/edmer-trujillo-estimamos-que-1-abril-2019-atu-comience-trabajar-n348299>

30 de noviembre de 2018

- <https://idehpucp.pucp.edu.pe/observatorio-anticorrupcion/casos/club-de-la-construccion/>

13 de enero de 2019

- [Tramo 2 del metro de Lima causó perjuicio por más de US\\$20 millones | POLITICA | EL COMERCIO PERÚ](#)

30 de enero de 2019

- 1: <https://peru21.pe/politica/ollanta-humala-sorprendido-denuncia-implica-ex-ministro-caso-club-construccion-456568-noticia/>
- 2: [Contraloría: Supervisora del tramo 2 de Metro de Lima favoreció a consorcio de Odebrecht | Convoca](#)

31 de enero de 2019

- <https://peru21.pe/politica/club-construccion-fiscal-confirmando-llamadas-habrian-sido-pactar-coimas-informe-456691-noticia/>
- <https://rpp.pe/politica/judiciales/club-de-la-construccion-colaboradores-eficaces-vinculan-a-exministro-carlos-paredes-con-este-caso-ollanta-humala-noticia-1178256?ref=rpp>

07 de abril de 2019

- <https://canaln.pe/actualidad/ministro-transportes-anuncio-que-su-sector-esta-reestructuracion-n366348>

14 de abril de 2019

- <https://elcomercio.pe/politica/edmer-trujillo-he-renunciado-evitar-continue-desgastando-gobierno-noticia-nndc-626658-noticia/?ref=ecr>
- 02 de mayo de 2019
- [Fiscalía: Oswaldo Plasencia fue enviado al MTC para favorecer a Odebrecht - ComprasEstatales.org](https://comprasestatales.org/Fiscalia-Oswaldo-Plasencia-fue-enviado-al-MTC-para-favorecer-a-Odebrecht)
- 06 de mayo de 2019
- [Cornejo: no participé de conversación entre García y Barata en avión presidencial | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](https://www.andina.com.pe/Noticias/Cornejo-no-participo-de-conversacion-entre-Garcia-y-Barata-en-avion-presidencial)
- 07 de mayo de 2019
- <https://cdn01.pucp.edu.pe/idehpucp/images/2023/11/reporte-humala-heredia-octubre-2020.pdf>
- 20 de mayo de 2019
- <https://andina.pe/agencia/noticia.aspx?id=752931>
  - <https://elcomercio.pe/politica/dictan-ocho-meses-impedimento-salida-ex-ministro-carlos-paredes-club-construccion-noticia-636552-noticia/>
- 21 de mayo de 2019
- <https://idehpucp.pucp.edu.pe/observatorio-anticorrupcion/casos/club-de-la-construccion/>
- 22 de mayo de 2019
- [https://elcomercio.pe/politica/ex-ministro-carlos-paredes-reconoce-hubo-mafia-mtc-noticia-637492-noticia/?ref=ecr#google\\_vignette](https://elcomercio.pe/politica/ex-ministro-carlos-paredes-reconoce-hubo-mafia-mtc-noticia-637492-noticia/?ref=ecr#google_vignette)
- 03 de junio de 2019
- <https://idehpucp.pucp.edu.pe/observatorio-anticorrupcion/casos/club-de-la-construccion/>
- 04 de julio de 2019
- [Caso Odebrecht: Pagos ocultos de US\\$500 mil por el Metro de Lima apuntan a un operador llamado 'Pelado' | Convoca](https://www.andina.com.pe/Convoca-Caso-Odebrecht-Pagos-ocultos-de-US500-mil-por-el-Metro-de-Lima-apuntan-a-un-operador-llamado-Pelado)
- 03 de octubre de 2019
- <https://elcomercio.pe/lima/transporte/edmer-trujillo-regresa-al-mtc-todos-los-cuestionamientos-de-su-gestion-anterior-notepases-noticia/?ref=ecr>
- 31 de enero de 2020
- [Luis Castañeda Lossio “lideró organización criminal desde 2011 hasta el 2018”, sostiene la Fiscalía | Peru 21](https://www.andina.com.pe/Peru21/Luis-Castañeda-Lossio-lidero-organizacion-criminal-desde-2011-hasta-el-2018-sostiene-la-Fiscalia)
- 13 de febrero de 2020
- <https://elcomercio.pe/politica/gobierno/mtc-edmer-trujillo-renuncio-dos-veces-al-mismo-cargo-noticia/?ref=ecr>
- 03 de diciembre de 2021

- [Caso Metro de Lima: Fiscalía pidió 35 años de prisión para Jorge Cuba, Edwin Luyo y exfuncionarios del MTC | RPP Noticias](#)

25 de marzo de 2022

- Fiscalía Anticorrupción consiguió condenas para exfuncionarios acusados por caso Tren Eléctrico - Noticias - Ministerio Público Fiscalía de la Nación - Plataforma del Estado Peruano ([www.gob.pe](http://www.gob.pe))

18 de mayo de 2023

- [Exfuncionario de Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico recibe condena \(expreso.com.pe\)](#)

18 de febrero de 2024

- [Caso Odebrecht: Poder Judicial dictó 24 meses de prisión preventiva contra Oswaldo Plasencia | RPP Noticias](#)

Línea 1

1965

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 364

24 de mayo de 1972

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 365

1974

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 365

20 de febrero de 1986

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo

Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 365

- Kohon, 2016 [Metro de Lima: el caso de la Línea 1 \(caf.com\)](#)

23 de febrero de 1986

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 365

1989

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 365
- Durand, F. (2016). Cuando el poder extractivo captura el Estado. Lobbies, puertas giratorias y paquetazo ambiental en Perú. Lima: Oxfam.

28 de abril de 1990

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 365
- Kohon, 2016 [Metro de Lima: el caso de la Línea 1 \(caf.com\)](#)

26 de enero de 2006

- [Pág 311030 rperuano.tif \(proviasdes.gob.pe\)](#)

28 de julio de 2006

- Informe final Lava Jato – PDF. Página 366

19 de febrero de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 366

28 de febrero de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 366, p. 391

24 de abril de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 366

28 de abril de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 400

13 de mayo de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 377

14 de mayo de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 377

18 de junio de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo

Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 400-401

22 de junio de 2009

- [rd\\_706\\_2009.pdf \(proviasnac.gob.pe\)](#)
- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 402

24 de junio de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 372

25 de junio de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 373

01 de septiembre de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 378

23 de octubre de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 378

10 de noviembre de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 373, p. 378

20 de noviembre de 2009

- [Tren eléctrico: Gobierno expropiará predios en Av. Grau para reaunudar obras | El Comercio Peru](#)
- [Expropiarán inmuebles | CIUDAD | OJO](#)

02 de diciembre de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 373
- <https://andina.pe/agencia/noticia-consorcio-tren-electrico-lima-gano-licitacion-para-obras-civiles-y-electromecanica-proyecto-ampliacion-267487.aspx>

23 de diciembre de 2009

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 374

11 de marzo de 2010

- Decreto Supremo N.º 081-2010-EF - Normas y documentos legales - Ministerio de Economía y Finanzas - Plataforma del Estado Peruano (www.gob.pe)

25 de junio de 2010

- <https://desarrolloperuano.blogspot.com/2010/06/metro-de-lima-madura-la-idea-de-la.html>

07 de julio de 2010

- [Misión de CAF visitó obras del Tren Eléctrico](#)

10 de septiembre de 2010

- [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)

08 de octubre de 2010

- [Obras del Tren Eléctrico son un "Nobel de la arquitectura", destaca el jefe del Estado | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)

04 de noviembre de 2010

- [Reabren avenida Marsano que fue cerrada por obras del Tren Eléctrico | RPP Noticias](#)

10 de diciembre de 2010

- [Contraloría realizará nueva inspección en obras del tren eléctrico| El Comercio Peru](#)

23 de diciembre de 2010

- Publicación del Decreto Supremo N° 059-2010-MTC en el Diario Oficial El Peruano.pdf ([www.gob.pe](http://www.gob.pe))
- [MEF fija modalidad de ejecución contractual para construcción de Tramo 2 de Tren Eléctrico | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)

14 de enero de 2011

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 374
- [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)

20 de enero de 2011

- [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)
- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 379

25 de enero de 2011

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 374

10 de febrero de 2011

- [Presidente ejecutivo de CAF supervisó obras del Tren Eléctrico](#)

23 de febrero de 2011

- <https://www.ipe.org.pe/portal/comentario-diario-24-2-2011-veinte-anos-despues/>

15 de marzo de 2011

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 375, p. 379.

26 de abril de 2011

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 379.

05 de mayo de 2011

- [Perú: inversión total en Tren Eléctrico de Lima y Callao ascenderá a US\\$2.500M | AméricaEconomía \(americaeconomia.com\)](#)

17 de mayo de 2011

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 379.

13 de junio de 2011

- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 375

27 de junio de 2011

- <https://rpp.pe/politica/actualidad/susana-villaran-alerta-sobre-danos-sociales-del-tren-electrico-noticia-379334?ref=rpp>
- <https://diariocorreo.pe/peru/susana-villaran-compara-el-tren-electrico-con-el-muro-de-berlin-493816/?ref=dcr>

- <https://archivo.peru21.pe/noticia/830829/tren-electrico-villaran-apoya-criticas>
- [Presupuesto para culminación de tramo 1 del Tren Eléctrico está garantizado, afirman | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)

28 de junio de 2011

- <https://rpp.pe/politica/actualidad/alan-garcia-desestima-criticas-de-villaran-sobre-el-tren-electrico-noticia-379615?ref=rpp>
- <https://andina.pe/agencia/noticia-tren-electrico-no-es-un-problema-sino-una-solucion-para-distritos-del-sur-enfatiza-cornejo-366096.aspx>
- Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano, p. 374

08 de julio 2011

- [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)

11 de julio de 2011

- [Alan García inaugura la primera línea del metro que inició hace 25 años | Diario Financiero \(df.cl\)](#)

14 de julio de 2011

- [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)

06 de enero de 2012

- <https://www.nitro.pe/el-urbano/después-de-25-años,-el-tren-eléctrico-comienza-a-recorrer-lima.html>

03 de abril de 2012

- <https://www.nitro.pe/el-urbano/metro-de-lima-inicia-obras-del-tramo-2.html>

10 de abril de 2012

- <https://revistavial.com/el-metro-de-lima-un-sistema-de-transporte-moderno-rapido-y-seguro-26399/>

28 de agosto de 2012

- [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)

21 de septiembre de 2012

- [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)

24 de septiembre de 2012

- [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)
- 05 de noviembre de 2012
  - [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)
- 07 de noviembre de 2012
  - [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)
- 12 de noviembre de 2012
  - [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)
- 15 de noviembre de 2012
  - [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)
- 03 de diciembre de 2012
  - [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)
- 13 de diciembre de 2012
  - [Contraloría implica a 14 ex funcionarios en irregularidades en el tramo 2 del Metro de Lima | Convoca](#)
- 21 de enero de 2013
  - [Segundo tramo del tren está al 35% | OPINION | PERU21](#)
- Finales de febrero de 2013
  - <https://revistavial.com/el-metro-de-lima-un-sistema-de-transporte-moderno-rapido-y-seguro-26399/>
- 23 de abril de 2013
  - <https://www.youtube.com/watch?v=6uod1E5IBE>
- 24 de junio de 2013
  - <https://www.protransporte.gob.pe/pdf/Boletines/boletin-05-2013.pdf>
- 04 de septiembre de 2013
  - <https://rpp.pe/lima/actualidad/colocan-ultima-viga-del-tramo-2-del-metro-de-lima-noticia-627953?ref=rpp>
- 06 de noviembre de 2013
  - <https://revistavial.com/el-metro-de-lima-un-sistema-de-transporte-moderno-rapido-y-seguro-26399/>
- 25 de mayo de 2014

- <https://elcomercio.pe/lima/tren-san-juan-lurigancho-empieza-operar-julio-324217-noticia/?ref=ecr>
- Kohon, 2016.

04 de junio de 2014

- [Estación del Metro de Lima conecta con cementerio Presbítero Maestro | RPP Noticias](#)

04 de julio de 2018

- [Línea 1 del Metro de Lima tendrá una nueva estación por error en planificación | Canal N](#)

07 de julio de 2018

- <https://elcomercio.pe/lima/transporte/2022-estaria-lista-estacion-unira-lineas-1-2-metro-noticia-533961-noticia/?ref=ecr>
- [Estación que unirá líneas 1 y 2 del Metro de Lima estaría lista en el 2022 | Canal N](#)

08 de julio de 2018

- [Metro de Lima: estación que unirá líneas 1 y 2 se terminaría en el 2022 - América Noticias \(americatv.com.pe\)](#)

13 de enero de 2019

- <https://elcomercio.pe/politica/tramo-2-metro-lima-causo-perjuicio-us-20-millones-noticia-596950-noticia/>

21 de marzo de 2022

- <https://elcomercio.pe/economia/peru/ositran-cerca-de-us-300-millones-se-invertiran-en-infraestructuras-ferroviarias-y-metros-de-lima-rmmn-noticia/?ref=ecr>

27 de octubre de 2023

- [MTC construirá próximamente nueva estación del Metro de Lima que conectará la Línea 1 y 2 - Caretas](#)

05 de noviembre de 2023

- [Metro de Lima: ministro de Transportes anuncia nueva estación para conectar Líneas 1 y 2 \(larepublica.pe\)](#)

22 de diciembre de 2023

- [Metro de Lima: ¿cuál será la estación que conectará a Línea 1 y 2 y dónde estará ubicada? \(larepublica.pe\)](#)
- [Metro de Lima: ¿dónde estará ubicada la estación que conectará las líneas 1 y 2? | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)

28 de diciembre de 2023

- [De San Juan de Lurigancho a Lurín en 1 hora: ¿cuándo terminará la ampliación de la Línea 1? \(larepublica.pe\)](#)

04 de abril de 2024

- [Línea 1 del Metro de Lima: construirán la estación 28 de Julio en La Victoria | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)

## Línea 2

05 de diciembre de 2009

- [DESARROLLO PERUANO: Así Sería la Línea 2 del Metro de Lima](#)

23 de diciembre de 2010

- [Memoria Informativa 28 02 2013 \(investinperu.pe\)](#)

05 de mayo de 2011

- [Perú: inversión total en Tren Eléctrico de Lima y Callao ascenderá a US\\$2.500M | AméricaEconomía \(americaeconomia.com\)](#)

15 de febrero de 2012

- [Línea 2 del metro de Lima: infraestructura crítica - Segurilatam](#)
- <https://elcomercio.pe/sociedad/lima/linea-metro-lima-subteraneo-anuncio-presidente-humala-noticia-1374795/?ref=ecr>
- <https://andina.pe/agencia/noticia-gobierno-anuncia-construccion-linea-2-del-metro-lima-unira-callao-ate-ampliacion-400091.aspx>
- <https://www.youtube.com/watch?v=VVVQvJyuMI8>

16 de febrero de 2012

- <https://rpp.pe/lima/actualidad/alcalde-de-chosica-pide-que-metro-de-lima-llegue-hasta-ese-distrito-noticia-452006?ref=rpp>
- <https://andina.pe/agencia/noticia-linea-2-del-tren-electrico-permitira-viajar-villa-salvador-al-callao-solo-30-minutos-400196.aspx>

23 de febrero de 2012

- [Boletín 04 \(protransporte.gob.pe\)](#)

13 de marzo de 2012

- <https://andina.pe/agencia/noticia-primer-tramo-linea-2-del-metro-lima-operara-a-principios-del-2016-403962.aspx>

29 de agosto de 2012

- <https://diariocorreio.pe/peru/metro-que-unira-ate-y-el-callao-no-seria-subt-235833/?ref=dcr>

05 de noviembre de 2012

- [Metro de Lima: Paso a paso cómo se adjudicó la Línea 2 | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)

26 de noviembre de 2012

- <https://www.investinperu.pe/es/app/procesos-concluidos/proyecto/5695>

13 de diciembre de 2012

- [https://elcomercio.pe/sociedad/lima/linea-metro-lima-que-unira-ate-callao-costara-ahora-us5-mil-mlls\\_1-noticia-1509587/?ref=ecr](https://elcomercio.pe/sociedad/lima/linea-metro-lima-que-unira-ate-callao-costara-ahora-us5-mil-mlls_1-noticia-1509587/?ref=ecr)

- <https://www.bnamericas.com/es/noticias/ministerio-de-transportes-de-peru-confirma-ruta-de-linea-2-de-metro-de-lima-de-us5373mn1>

14 de diciembre de 2012

- [https://elcomercio.pe/sociedad/lima/linea-metro-lima-que-unira-ate-callao-costara-ahora-us5-mil-mlls\\_1-noticia-1509587/?ref=ecr](https://elcomercio.pe/sociedad/lima/linea-metro-lima-que-unira-ate-callao-costara-ahora-us5-mil-mlls_1-noticia-1509587/?ref=ecr)
- <https://peru21.pe/voces/lanzan-licitacion-linea-2-metro-definen-ruta-59036-noticia/>

08 de enero de 2013

- <http://blog.pucp.edu.pe/blog/victornomberto/2013/01/08/linea-2-del-metro-de-lima/>

15 de enero de 2013

- [Metro de Lima: Paso a paso cómo se adjudicó la Línea 2 | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)
- <https://www.youtube.com/watch?v=AvqmrFoIMD8>

21 de febrero de 2013

- <https://gestion.pe/economia/linea-2-metro-lima-generaria-ahorro-us-9-000-millones-limenos-32213-noticia/?ref=gesr>

23 de abril de 2013

- <https://peru21.pe/lima/concesion-linea-2-tren-electrico-sale-segundo-semester-2013-103246-noticia/>

15 de agosto de 2013

- [Metro de Lima: Paso a paso cómo se adjudicó la Línea 2 | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)
- <https://gestion.pe/economia/define-inversion-us-6-500-millones-linea-2-metro-lima-callao-45643-noticia/?ref=gesr>

19 de agosto de 2013

- [Metro de Lima: Paso a paso cómo se adjudicó la Línea 2 | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)

12 de noviembre de 2013

- [Metro de Lima: Paso a paso cómo se adjudicó la Línea 2 | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)

19 de noviembre de 2013

- <https://andina.pe/agencia/noticia.aspx?id=483185>
- [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/358604/1\\_0\\_4553.pdf?v=1567788076](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/358604/1_0_4553.pdf?v=1567788076)
- <https://gestion.pe/impresamtc-modifica-trazo-linea-2-metro-lima-53272-noticia/?ref=gesr>
- [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/358604/1\\_0\\_4553.pdf?v=1567788076](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/358604/1_0_4553.pdf?v=1567788076)

30 de enero de 2014

- [Metro de Lima: Paso a paso cómo se adjudicó la Línea 2 | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)
  - <https://www.railwaygazette.com/lima-metro-line-2-prequalification/39199.article>
- 15 de febrero de 2014
- [Metro de Lima: Paso a paso cómo se adjudicó la Línea 2 | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)
- 18 de febrero de 2014
- [Metro de Lima: Paso a paso cómo se adjudicó la Línea 2 | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)
  - [Postergan la Línea 2 del Metro de Lima: se licitará el 28 de marzo | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)
- 19 de febrero 2014
- ["Es una locura hacer la Línea 2 del Metro de Lima con 25 metros de profundidad", según Capeco | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)
- 25 de febrero de 2014
- [Transporte Total: LA LINEA 2 DEL METRO DE LIMA, ¿LA MAS CARA?.](#)
- 26 de febrero de 2014
- [Metro de Lima: Ejecución subterránea de Línea 2 no generará caos vehicular | ECONOMIA | PERU21](#)
  - <https://andina.pe/agencia/noticia-ejecucion-subterranea-linea-2-del-metro-lima-evitara-caos-vehicular-495751.aspx>
- 21 de marzo de 2014
- [Metro de Lima: Paso a paso cómo se adjudicó la Línea 2 | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)
  - <https://andina.pe/agencia/noticia-consorcio-nuevo-metro-lima-presento-propuesta-para-proyecto-de-linea-2-avance-498778.aspx>
- 28 de marzo de 2014
- [COSAPI: Consorcio Nuevo Metro de Lima se adjudica la Línea 2 del Metro que unirá Ate y Callao](#)
  - [https://www.elconfidencial.com/empresas/2014-03-28/acs-y-fcc-se-adjudican-la-megaobra-del-metro-de-lima-por-3-900-millones-de-euros\\_108875/](https://www.elconfidencial.com/empresas/2014-03-28/acs-y-fcc-se-adjudican-la-megaobra-del-metro-de-lima-por-3-900-millones-de-euros_108875/)
  - [El consorcio liderado por ACS y FCC comienza las obras de la Línea 2 del Metro de Lima - FCCCO](#)
  - [ACS y FCC se adjudican la construcción de la línea 2 | RTVE](#)
  - [FCC y ACS se adjudican la línea 2 del metro de Lima por un precio de 5.370 millones de dólares \(20minutos.es\)](#)
  - <https://www.reuters.com/article/latinoamerica-peru-construccion-idLTASIEA2R06620140328/>
- 31 de marzo de 2014
- <https://economica.pe/mtc-defiende-construccion-del-metro-como-subterraneo/>

- <https://rpp.pe/economia/economia/paredes-concesion-de-linea-2-del-metro-de-lima-fue-transparente-noticia-680909?ref=rpp>
- 24 de abril de 2014
- <https://rpp.pe/politica/actualidad/mtc-asegura-intencion-de-crear-autoridad-unica-de-transporte-noticia-686882?ref=rpp>
- 28 de abril de 2014
- <https://diariocorreo.pe/politica/humala-presidio-firma-del-contrato-para-cons-36702/?ref=dcr>
- Mayo 2014
- [La Línea 2 del Metro beneficiará a 660,000 personas diariamente \(elperuano.pe\)](http://elperuano.pe)
- 04 de junio de 2014
- <https://peru21.pe/politica/metro-lima-gobierno-gastara-expropiacion-162451-noticia/>
- 06 de junio de 2014
- <https://peru21.pe/politica/metro-lima-grave-denuncia-expropiacion-terrenos-linea-2-162432-noticia/>
- 08 de junio de 2014
- <https://peru21.pe/politica/metro-lima-autoridades-contradicen-expropiaciones-linea-2-162943-noticia/>
- 18 de junio de 2014
- <https://www.nitro.pe/el-urbano/linea-2-del-metro-de-lima-perjudicara-areas-industriales-de-lima.html>
- 19 de septiembre de 2014
- <https://rpp.pe/lima/actualidad/suspenden-inauguracion-de-obras-de-linea-2-del-metro-de-lima-noticia-726913?ref=rpp>
  - <https://elcomercio.pe/politica/gobierno/suspendieron-inicio-obras-linea-2-metro-365944-noticia/?ref=ecr>
- 20 de septiembre de 2014
- <https://rpp.pe/lima/actualidad/lo-que-debes-saber-sobre-la-linea-2-del-metro-de-lima-noticia-727649?ref=rpp>
  - <https://www.fcco.com/en/-/el-presidente-humala-y-el-ministro-gallardo-sostienen-una-reunion-con-los-miembros-del-consorcio-metro-de-lima-linea-2>
  - <https://elperuano.pe/noticia/22226-megaproyecto-vial-beneficiara-a-mas-de-24-millones-de-habitantes>
- 13 de noviembre de 2014
- <https://www.sectorelectricidad.com/11051/peru-linea-2-del-metro-de-lima-tiene-la-energia-asegurada/>
- 24 de noviembre de 2014

- <https://adiperu.pe/noticias/se-confirma-las-obras-de-linea-2-del-metro-de-lima-se-inician-en-un-mes/>
- 04 de diciembre de 2014
- [BID | Perú recibirá US\\$750 millones del BID para Metro de Lima \(iadb.org\)](#)
- 05 de diciembre de 2014
- [USD 150 millones para financiar Línea 2 del Metro de Lima y Callao \(caf.com\)](#)
- 29 de diciembre de 2014
- [Línea 2 del metro de Lima: infraestructura crítica - Segurilatam](#)
  - [Línea 2 del Metro de Lima generará beneficios al país por más de US\\$20,000 millones | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)
  - <https://www.infobae.com/peru/2023/12/27/linea-2-del-metro-de-lima-segundo-tramo-del-subterranio-no-se-inaugurara-ni-el-2024-ni-2025/>
  - <https://andina.pe/agencia/noticia-linea-2-del-metro-lima-generara-beneficios-al-pais-mas-20000-millones-537255.aspx>
  - [https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/04/31\\_PLANES20DE20NEGOCIOS\\_2015\\_METRO20DE20LIMA20LINEA2021.pdf](https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/04/31_PLANES20DE20NEGOCIOS_2015_METRO20DE20LIMA20LINEA2021.pdf)
- 7 de enero de 2015
- [El consorcio liderado por ACS y FCC comienza las obras de la Línea 2 del Metro de Lima - FCCCO](#)
- 24 de febrero de 2015
- [Hitachi agrees to buy Ansaldo STS and AnsaldoBreda | News | Railway Gazette International](#)
  - [Finmeccanica agrees sale of rail businesses to Hitachi for \\$2.2 billion | Reuters](#)
  - [Proyecto integral de la línea 2 y Ramal de línea 4 del metro de Lima y Callao \(Perú\) | Metro de Madrid \(metromadrid.es\)](#)
- 20 de mayo de 2015
- <https://andina.pe/agencia/noticia-se-inicio-aplicacion-gradual-desvios-carretera-central-obras-linea-2-metro-556941.aspx>
- 29 de agosto de 2015
- [Metro de Lima: expropiarán 498 predios para obras de Línea 2 | LIMA | EL COMERCIO PERÚ](#)
- 04 de septiembre de 2015
- <https://info.proinversion.gob.pe/agenda/recibir-a-carlos-royo-metro-de-lima-l2/>
  - <https://pe.linkedin.com/in/carlos-a-herrera-7b2b2611>
- 12 de octubre de 2015
- <https://andina.pe/agencia/noticia-presidente-humala-inspeccionara-obras-de-linea-2-del-metro-lima-579501.aspx>
  - <https://www.tvperu.gob.pe/noticias/locales/asi-van-las-obras-en-el-primer-tramo-de-la-linea-2-del-metro-de-lima>

14 de octubre de 2015

- <https://andina.pe/agencia/noticia-este-ano-se-levantaran-observaciones-a-estudio-linea-2-del-metro-lima-579889.aspx>

10 de diciembre de 2015

- <https://elcomercio.pe/economia/peru/maquina-usara-tunel-linea-2-metro-206135-noticia/?ref=ecr>

30 de enero de 2016

- [En abril llegará tuneladora que construirá subterráneo \(elperuano.pe\)](#)
- [Línea 2 del metro de Lima: Tuneladora para el proyecto fue entregada con éxito | Económica \(economica.pe\)](#)

03 de mayo de 2016

- <https://gestion.pe/economia/linea-2-metro-lima-avanzo-854-metros-tunel-primera-etapa-119370-noticia/?ref=gesr>
- <https://gestion.pe/economia/trabas-frenan-avance-obras-linea-2-metro-lima-119369-noticia/?ref=gesr>
- [Trabas frenan avance de obras en Línea 2 del Metro de Lima – Asociación Peruana de Agentes Marítimos \(apam-peru.com\)](#)

04 de mayo de 2016

- <https://gestion.pe/economia/linea-2-metro-construccion-estaciones-depende-aprobacion-ordenanza-municipalidad-lima-119454-noticia/?ref=gesr>
- [La Línea 2 del Metro de Lima podrá soportar sismos de hasta 9 grados | ECONOMÍA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)

7 de junio de 2016

- <https://gestion.pe/economia/castaneda-prioriza-ordenanza-permitira-avance-linea-2-146402-noticia/?ref=gesr>

16 de junio de 2016

- <https://rpp.pe/lima/obras/linea-2-del-metro-de-lima-supero-los-2-km-de-tunel-y-asi-van-los-avances-noticia-971735?ref=rpp>

19 de junio de 2016

- [Línea 2 del Metro: ¿Por qué aún no se usan las tuneladoras para avanzar con la obra? | ECONOMÍA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)

26 de junio de 2016

- <https://plataforma.ipnoticias.com/Landing?cac=koAwjLnvvjAx3gDsYP17Xg%3D%3D&i=8rjVc38Q1fmQN9n3eazhjw%3D%3D&c=Q8j%2FrDCY9GldvWRoieDCYA%3D%3D>

04 de agosto de 2016

- <https://elcomercio.pe/lima/linea-2-metro-contraloria-revela-sobregasto-us-156-mlls-244208-noticia/?ref=ecr>
- <https://rpp.pe/politica/actualidad/contralor-de-la-republica-hay-corrupcion-en-la-linea-2-del-metro-de-lima-noticia-987117>

- 05 de agosto de 2016
- <https://www.tvperu.gob.pe/noticias/economia/linea-2-del-metro-de-lima-estara-lista-en-2021>
- 24 de agosto de 2016
- <https://gestion.pe/economia/proinversion-responde-criticas-contraloria-linea-2-metro-lima-113463-noticia/?ref=gesr>
- 07 de septiembre de 2016
- [Línea 2 inició reclamo al Estado por US\\$ 200 millones debido a retraso | Economía | Gestion.pe](#)
- 08 de septiembre de 2016
- [MTC suscribe actas para entrega de terrenos donde se construirán estaciones de Línea 2 del Metro | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)
- 30 de noviembre de 2016
- <https://cosas.pe/personalidades/39491/fiorella-molinelli-viceministra-de-transportes-del-mtc/>
- 22 de diciembre de 2016
- <https://elperuano.pe/noticia/49551-linea-2-del-metro-es-hito-en-la-inversion-publica-peruana>
- 09 de enero de 2017
- [MTC: Se destrabará Línea 2 del Metro de Lima - Asocem](#)
- 13 de febrero de 2017
- <https://gestion.pe/economia/superan-controversias-linea-2-metro-128534-noticia/>
- 31 de mayo de 2017
- [https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/NP\\_20\\_31MAY17\\_AVANCES\\_LINEA\\_2.pdf](https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/NP_20_31MAY17_AVANCES_LINEA_2.pdf)
- 06 de junio de 2017
- <https://www.ipe.org.pe/portal/del-destrabe-al-detalle/>
- 27 de julio de 2017
- <https://www.tvperu.gob.pe/noticias/politica/mtc-anuncia-el-destrabe-de-linea-2-del-metro-y-aeropuerto-jorge-chavez>
  - <https://elperuano.pe/noticia/57941-obras-de-la-linea-2-del-metro-de-lima-se-reanudaran-en-agosto>
- 31 de julio de 2017
- [https://apps.camaralima.org.pe/repositorioaps/0/0/par/edicion787/edicion\\_787\\_baja.pdf](https://apps.camaralima.org.pe/repositorioaps/0/0/par/edicion787/edicion_787_baja.pdf)
- 08 de agosto de 2017

- <https://elgasnoticias.com/destrabe-linea-2-permite-iniciar-obras-evalua-adenda-mtc/>
- 19 de octubre de 2017
- [Aprueban estudios de ingeniería de línea de metro para Lima - BNamericas](#)
- 09 de marzo de 2018
- <https://andina.pe/agencia//noticia-conoce-los-pasos-para-concretar-un-proyecto-tecnologico-el-peru-850311.aspx/www.gob.pe/noticia-mtc-trabaja-propuesta-para-corregir-proyecto-linea-2-del-metro-lima-702721.aspx>
- 24 de abril de 2018
- <https://apam-peru.com/edmer-trujillo-cada-concesion-tendra-su-equipo-ad-hoc-destinado-a-resolver-problemas/>
- 08 de mayo de 2018
- [Línea 2 del Metro de Lima empezaría a circular en 2021 | LIMA | PERU21](#)
  - [Perú: Metro de Lima: Línea 2 operaría entre Cercado y Ate con 10 trenes en el 2021 | Rieles Multimedia](#)
- 15 de mayo de 2018
- <https://diariocorreo.pe/edicion/lima/linea-2-del-metro-de-lima-primer-tramo-entrara-en-funcionamiento-el-2021-819144/?ref=dcr>
  - <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/6117-ministro-trujillo-se-implementaran-nuevos-puntos-de-trabajo-en-la-linea-2-del-metro-de-lima-y-callao>
- 12 de junio de 2018
- [Nitro.pe - Línea 2 del Metro recorrerá desde la Municipalidad de Ate hasta la Estación 28 de Julio](#)
- 25 de junio de 2018
- [Metro de Lima: Culmina construcción de primeros 4 Kms. de la Línea 2 | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)
- 04 de julio de 2018
- <https://gestion.pe/economia/linea-2-metro-segunda-adenda-contrato-firmara-tardar-agosto-237481-noticia/?ref=gesr>
  - <https://www.expansion.com/empresas/inmobiliario/2018/07/04/5b3bf85c22601d213a8b45b2.html>
- 07 de julio de 2018
- [Metro de Lima: en el 2022 estaría lista estación que unirá líneas 1 y 2 | LIMA | EL COMERCIO PERÚ](#)
- 13 de julio de 2018
- <https://rpp.pe/economia/economia/linea-2-en-octubre-se-firmaria-adenda-para-agilizar-su-construccion-noticia-1147905?ref=rpp>
- 16 de julio de 2018

- [Línea 1 del Metro de Lima: construirán estación debido a error - DERESAC](#)
- 18 de julio de 2018
  - <https://elcomercio.pe/economia/mtc-eliminaremos-peajes-contratos-concesiones-viales-noticia-537325-noticia/?ref=ecr>
- 04 de septiembre de 2018
  - <https://andina.pe/agencia/noticia-en-octubre-se-firmaria-adenda-para-agilizar-construccion-linea-2-724109.aspx>
  - <https://rpp.pe/economia/economia/linea-2-en-octubre-se-firmaria-adenda-para-agilizar-su-construccion-noticia-1147905?ref=rpp>
- 18 de septiembre de 2018
  - <https://elcomercio.pe/lima/obras/metro-lima-callao-obras-linea-2-extenderian-2024-noticia-559078-noticia/>
  - [Línea 2 del metro de Lima: infraestructura crítica - Segurilatam](#)
- 13 de diciembre de 2018
  - <https://gestion.pe/economia/mtc-terminara-adquisicion-terrenos-linea-2-2019-252842-noticia/?ref=gesr>
- 14 de diciembre de 2018
  - <https://elperuano.pe/noticia/73777-presidente-obras-de-la-linea-2-del-metro-de-lima-terminaran-el-2024>
- 26 de abril de 2019
  - <https://gestion.pe/economia/linea-2-metro-lima-iniciaria-operaciones-2020-ositran-nndc-265251-noticia/>
- 28 de junio de 2019
  - <https://www.bnamericas.com/es/noticias/linea-2-de-metro-de-lima-supera-obstaculos>
- 06 de julio de 2019
  - [AATE concluye empalmes de tuberías reubicadas por obras de la Línea 2 del Metro de Lima | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)
- 25 de agosto de 2019
  - <https://gestion.pe/economia/linea-2-del-metro-de-lima-tramo-santa-anita-y-evitamiento-sera-entregado-en-el-2021-y-no-en-2020-noticia/?ref=gesr>
- 26 de agosto de 2019
  - [AATE asegura que primer tramo de Línea 2 del Metro de Lima estará listo en febrero de 2021 | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)
- 06 de enero de 2020
  - <https://www.gatoencerrado.net/store/noticias/116/116615/detalle.htm>
- 12 de marzo de 2020

- <https://peruvias.pe/inversion-en-linea-2-del-metro-fue-de-solo-us-1-millon-en-enero/>
  - <https://gestion.pe/economia/inversion-en-linea-2-del-metro-fue-de-solo-us-1-millon-en-enero-noticia/>
- 14 de agosto de 2020
- [Línea 2: iniciarán obras para construcción de estación Vista Alegre | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)
- 27 de agosto de 2020
- <https://andina.pe/agencia/noticia-aceleraran-construccion-linea-2-del-metro-lima-y-se-creara-mas-empleo-811645.aspx>
- 23 de septiembre de 2020
- <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/303837-linea-2-del-metro-de-lima-inicio-la-prueba-de-trenes-en-modo-automatico/>
- 08 de octubre de 2020
- <https://www.ositran.gob.pe/anterior/noticias/ositran-superviso-prueba-sistemas-seguridad-trenes-linea-2-metro-lima-callao/>
- 01 de noviembre de 2020
- <https://radionacional.gob.pe/noticias/locales/linea-2-del-metro-inicia-prueba-de-trenes-dentro-de-tunel-subterraneo>
  - Línea 2 del Metro de Lima y Callao inició fase de prueba de los trenes dentro del túnel subterráneo - Noticias - Ministerio de Transportes y Comunicaciones
  - Plataforma del Estado Peruano (www.gob.pe)
- 19 de enero de 2021
- <https://rpp.pe/economia/economia/linea-2-del-metro-obras-de-la-primera-etapa-estaran-listas-en-julio-2021-segun-el-mtc-noticia-1315934>
- 26 de enero de 2021
- [Transfieren S/ 27.5 millones a Sedapal para obras en la Línea 2 del Metro de Lima | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)
- 04 de febrero de 2021
- [Línea 2 del Metro de Lima registró una ejecución de S/ 234 millones en enero | Peru Construye](#)
- 30 de abril de 2021
- [Línea 2 del Metro: se inició montaje de tuneladora que empezará a operar en julio | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)
- 27 de mayo de 2021
- [Línea 2 del Metro de Lima comenzará a operar su primer tramo desde octubre NNDC | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)
- 06 de junio de 2021

- [Línea 2 del Metro de Lima: Solo 15 minutos durará viaje del primer tramo, y ya no en una hora, según el MTC | Santa Anita | San Juan de Dios | Evitamiento | NNDC | ECONOMIA | PERU21](#)
- [MTC: Línea 2 del Metro llegaría hasta avenida 28 de Julio en diciembre de este año | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)

29 de junio de 2021

- <https://elperuano.pe/noticia/123604-tuneladora-de-la-linea-2-del-metro-de-lima-a-mas-del-90-de-armado>

05 de julio de 2021

- [Línea 2 del Metro de Lima: cinco primeras estaciones estarán antes del 28 de julio | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina](#)
- [MTC: antes del 28 de julio estarán listas las cinco primeras estaciones de la Línea 2 del Metro de Lima – Revista Especializada PERÚ VÍAS \(peruvias.pe\)](#)

09 de julio de 2021

- <https://plataforma.ipnoticias.com/landing?cac=0TreuyUbSFy8oWCUZJKJdw%3d%3d&i=8rjVc38Q1fmQN9n3eazhjw%3d%3d&c=BLlueE8gH3JTqyg9GJx8jtJvleSfEFbVrfhU9Fsa44%2bmzDCp1iUOyaa6pAQ%2fj0ap&nsg=0&pm=4Jpq4%2bSL9MeYY%2fsQdZtKaQ%3d%3d&idi=>

15 de julio de 2021

- [La tuneladora 'Delia' de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao empezó a excavar \(elperuano.pe\)](#)

02 de septiembre de 2021

- SEDAPAL reubica redes de agua potable y alcantarillado para permitir construcción de Línea 2 del Metro de Lima - Noticias - Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima - Plataforma del Estado Peruano ([www.gob.pe](http://www.gob.pe))

14 de octubre de 2021

- [https://transparencia.atu.gob.pe/transparencia\\_atu/Normatividad/RM\\_991-2021-MTC\\_01.pdf](https://transparencia.atu.gob.pe/transparencia_atu/Normatividad/RM_991-2021-MTC_01.pdf)

26 de octubre de 2021

- [Ositran: primeras cinco estaciones de Línea 2 del Metro de Lima empezarían a operar a inicios del 2022 | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)

15 de noviembre de 2021

- Línea 2 del Metro de Lima: Ejecución de tres estaciones y túnel de la Etapa 1B avanza a buen paso - Noticias - Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Plataforma del Estado Peruano ([www.gob.pe](http://www.gob.pe))

20 de noviembre de 2021

- <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/562326-mtc-supervisa-rehabilitacion-de-carretera-central-en-santa-anita-donde-se-ejecutan-las-obras-de-la-linea-2-del-metro>

06 de diciembre de 2021

- <https://elperuano.pe/noticia/134825-tuneladora-de-la-linea-2-del-metro-de-lima-y-callao-ha-excavado-358-metros>

08 de diciembre de 2021

- <https://www.elperuano.pe/noticia/134975-tome-precauciones-cerraran-la-av-guardia-chalaca-en-el-callao-por-obras-de-la-linea-2-del-metro>

2022

- [Línea 2 del Metro de Lima avanzó apenas 4% en un año y sigue sin fecha para concluir obras | DF SUD](#)

Enero 2022

- [Línea 2: otro tren que no tiene cuándo llegar | Sudaca - Periodismo libre y en profundidad](#)

10 de enero de 2022

- <https://peruvias.pe/jesus-maria-inician-obras-de-rehabilitacion-en-transitada-av-arnaldo-marquez/>
- <https://gestion.pe/economia/gobierno-alista-adenda-para-sincerar-cronograma-de-linea-2-del-metro-noticia/>

11 de enero de 2022

- <https://peru.com/actualidad/linea-2-del-metro-de-lima-y-callao-asi-lucen-las-estaciones-del-primer-tramo-del-tren-subterraneo-video-rmmn-noticia/>
- [Presidente Castillo inspeccionó la Central de Operaciones de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao \(elperuano.pe\)](#)

17 de enero de 2022

- [La tuneladora “Delia” y el avance de la Línea 2 Metro de Lima y Callao \(elperuano.pe\)](#)

21 de enero de 2022

- <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/578160-el-presidente-castillo-y-el-ministro-silva-verificaron-el-termino-de-la-excavacion-de-un-tramo-de-la-linea-2-del-metro>

27 de enero de 2022

- <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/579624-este-30-de-enero-se-inicia-plan-de-desvio-en-la-av-faucett-por-liberacion-de-interferencias-para-la-linea-2-del-metro-de-lima-y-callao/>

26 de febrero de 2022

- [DESARROLLO PERUANO: Línea 2: Por Fin, la Estación 28 de Julio](#)
- MTC entregó área de concesión para seguir avanzando las obras en la estación 28 de Julio de la Línea 2 - Noticias - Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Plataforma del Estado Peruano ([www.gob.pe](http://www.gob.pe))

07 de marzo de 2022

- <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/588336-el-miercoles-se-inicia-plan-de-desvio-en-alrededores-de-la-plaza-bolognesi-y-el-paseo-colon-por-liberacion-de-interferencias-para-la-linea-2/>

21 de marzo de 2022

- [LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE LIMA SIGUE AVANZANDO - Construyendo Obras & Vías \(coovias.com\)](#)
- <https://elcomercio.pe/economia/peru/ositran-cerca-de-us-300-millones-se-invertiran-en-infraestructuras-ferroviarias-y-metros-de-lima-rmmn-noticia/?ref=ecr>

23 de mayo de 2022

- [Línea 2 del Metro de Lima: disputas entre el Estado y la constructora retrasan la obra | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

17 de junio de 2022

- [Metro de Lima: ¿por qué hay retrasos en el funcionamiento de la línea 2? | MTC | ATU | Contraloría | Callao | tren eléctrico | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

Julio 2022

- [Visita del Dr. Embajador Katayama a la Línea 2 del Metro de Lima y Callao \(realizada el 19 de julio\) | Embajada del Japón en el Perú \(emb-japan.go.jp\)](#)

11 de julio de 2022

- [Línea 2: otro tren que no tiene cuándo llegar | Sudaca - Periodismo libre y en profundidad](#)

14 de julio de 2022

- <https://larepublica.pe/sociedad/2022/07/12/san-marcos-denuncia-que-expropiarian-parte-de-su-terreno-para-construir-estacion-del-metro-de-lima-linea-2-metro-de-lima-atu-unmsm>

02 de agosto de 2022

- [Línea 2 del Metro de Lima, una obra que aún no se acaba y que perjudica a miles de peruanos | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

18 de agosto de 2022

- [Los motivos de los grandes retrasos de la Línea 2 del metro de Lima - BNAmericas](#)

06 de noviembre de 2022

- [Cuáles son las rutas de desvío por la construcción de la estación 13 de la Línea 2 del Metro de Lima TDEX REVTLI | RESPUESTAS | EL COMERCIO PERÚ](#)

29 de noviembre de 2022

- [Línea 2 del Metro de Lima no contará con estación que conecte el aeropuerto Jorge Chávez - Infobae](#)
- [Cancelación de la estación aeropuerto de la Línea 2 del Metro de Lima es criticado por usuarios - Infobae](#)

04 de enero de 2023

- <https://gestion.pe/economia/linea-2-del-metro-inicia-obra-en-la-estacion-28-de-julio-que-conectara-con-la-linea-1-de-lima-y-callao-mtc-noticia/>
- <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/inicia-ejecucion-de-obra-en-la-estacion-28-de-julio-de-la-linea-2-del-metro-noticia/>

09 de enero de 2023

- [Línea 2 del Metro de Lima avanzó apenas 4% en un año y sigue sin fecha para concluir obras | DF SUD](#)
- [Línea 2 avanzó apenas 4% en un año y sigue sin fecha para concluir obras | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)

15 de enero de 2023

- <https://peruvias.pe/linea-2-del-metro-de-lima-atu-preve-concluir-este-ano-entrega-de-terrenos/>
- <https://gestion.pe/economia/atu-preve-concluir-este-ano-con-entrega-de-terrenos-para-linea-2-del-metro-de-lima-noticia/>

10 de febrero de 2023

- [Contraloría inspeccionó obras de la Línea 2 del Metro de Lima \(peru21.pe\)](#)

17 de febrero de 2023

- <https://peruvias.pe/linea-2-del-metro-no-contara-con-estacion-que-conecte-con-el-aeropuerto-las-razones-detras/>

08 de marzo de 2023

- [MTC: diseño original de la línea 2 del Metro de Lima no se conectaba con el nuevo terminal del aeropuerto Jorge Chávez | ECONOMIA | EL COMERCIO PERÚ](#)
- [Aeropuerto Jorge Chávez: Línea 4 del Metro de Lima tendría conexión con el nuevo terminal \(peru-retail.com\)](#)

16 de abril de 2023

- [La 'historia sin fin' de la línea 2 del Metro de Lima, retrasada por burocracia y desacuerdos - América Noticias \(americatv.com.pe\)](#)

17 de abril de 2023

- [Línea 2 del Metro de Lima aún no tiene fecha de entrega y genera pérdidas millonarias - Infobae](#)

20 de junio de 2023

- [Vecinos de Ate protestan por cierre de calles pese a que se culminaron obras del Metro de Lima | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

27 de junio de 2023

- <https://elperuano.pe/noticia/216495-ministra-lazarte-busca-destrabar-obras-en-estacion-central-de-linea-2-del-metro-de-lima>

30 de junio de 2023

- [Liberaron los tres tramos de la Carretera Central que estuvieron cerrados por obras de la Línea 2 del Metro de Lima - Energiminas](#)

03 de agosto de 2023

- [Se alista “mini adenda” para poner en marcha ocho kilómetros de la Línea 2 | Carretera Central | Línea 2 | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)
- [Se alista “mini adenda” para poner en marcha ocho kilómetros de la Línea 2 – Revista Especializada PERÚ VÍAS \(peruvias.pe\)](#)

Agosto de 2023

- [Obras de la Línea 2 del Metro alcanzan avance del 54.8% | Metro de Lima | Excavadora | MTC | PERU | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)

Agosto de 2023

- <https://peruvias.pe/se-inician-pruebas-de-la-puesta-en-marcha-del-primer-tramo-de-la-linea-2-del-metro/>

Septiembre 2023

- <https://canaln.pe/actualidad/ministro-transporte-sobre-linea-2-metro-lima-diciembre-comienza-marcha-blanca-tramo-n466442>

25 de septiembre de 2023

- [Legisladores de Renovación Popular supervisaron avances de Línea 2 del Metro de Lima - Comunicaciones » Comunicaciones \(congreso.gob.pe\)](#)

30 de septiembre de 2023

- <https://www.elperuano.pe/noticia/224209-avance-de-linea-2-del-metro-de-lima-y-callao-es-548>
- [Línea 2 del Metro de Lima reinició operaciones de excavación en la estación 28 de Julio - Caretas](#)
- [Línea 2 del Metro de Lima: Tuneladora ‘Delia’ llegó a la estación 28 de julio - Infobae](#)

25 de octubre de 2023

- <https://gestion.pe/economia/metro-de-lima-mtc-sobre-la-linea-2-si-no-hay-mas-interferencias-acaba-en-el-2028-economia-gestion-noticia/>

28 de octubre de 2023

- [ATU y Sedapal anuncian interrupción del servicio de agua en el Callao por obras de la Línea 2 del Metro - Revista Internacional Construir](#)

31 de octubre de 2023

- <https://construir.com.pe/linea-2-del-metro-aun-falta-entregar-14-areas-de-la-concesion-para-avanzar-proyecto/>

21 de diciembre de 2023

- <https://www.atv.pe/noticia/dina-boluarte-emocionada-tras-inaugurar-linea-2-del-metro-de-lima-vamos-a-evitar-largas-horas-de-viaje#!/>
- [Línea 2 del Metro de Lima: ¿Cuándo empieza a funcionar y qué se sabe de la Marcha Blanca? | RESPUESTAS | EL COMERCIO PERÚ](#)

27 de diciembre de 2023

- <https://www.infobae.com/peru/2023/12/27/linea-2-del-metro-de-lima-segundo-tramo-del-subterraneeo-no-se-inaugurara-ni-el-2024-ni-2025/>

31 de diciembre de 2023

- [Línea 2: aprueban expropiación de terrenos para ejecución de nuevas estaciones del Metro de Lima - Infobae](#)
- [4984640-3\\_294-2023-atu-pe.pdf \(www.gob.pe\)](#)

20 de enero de 2024

- [Línea 1 y 2 del Metro de Lima y Callao se interconectarán: construirán una estación adicional | MTC | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Estación Gamarra | Avenida Grau | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)

22 de enero de 2024

- [Línea 2 del Metro: Así será el cierre de Paseo Colón | Canal N](#)

08 de marzo de 2024

- [Tuneladora Delia de la Línea 2 llegó a La Victoria: ¿qué otros distritos recorrerá el tren subterráneo? | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

26 de marzo de 2024

- [Ositrán: Línea 2 del Metro de Lima tiene proyectado invertir más de USD 487 millones en el 2024 - Ositran » Ositran](#)
- [Estación subterránea en aeropuerto Jorge Chávez: MTC revela detalles de Línea 4 del Metro de LIMA \(larepublica.pe\)](#)

31 de marzo de 2024

- [MTC: inician obras para conectar Metro de Lima y Aeropuerto Jorge Chávez | Aeropuerto Jorge Chávez | Línea 2 del Metro | ECONOMIA | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)

Abril 2024

- [Línea 2 del Metro de Lima: ¿Cuándo empieza a funcionar y qué se sabe de la Marcha Blanca? | RESPUESTAS | EL COMERCIO PERÚ](#)

09 de abril de 2024

- [MTC entrega al concesionario área donde se construirá la Estación Central de la Línea 2 del Metro - Energiminas](#)

12 de junio de 2024

- [Línea 2 del Metro de Lima: Municipalidad de Lima aseguró que no se opone a construcción de Estación Central - América Noticias \(americatv.com.pe\)](#)

13 de junio de 2024

- [Línea 2 del Metro de Lima: Municipalidad de Lima aseguró que no se opone a construcción de Estación Central - América Noticias \(americatv.com.pe\)](#)

28 de junio de 2024

- [Metro de Lima responde a Municipalidad de Callao sobre impedimentos en plan de desvío por obras de Línea 2 \(larepublica.pe\)](#)

30 de junio de 2024

- [Línea 2 del Metro de Lima: qué pasará con la av. Wilson y qué desvíos habrá desde el 7 de julio \(larepublica.pe\)](#)

06 de julio de 2024

- Línea 2 del Metro: Conozca los desvíos que tendrá el corredor Morado y el transporte regular por la construcción de la estación Central - Noticias - Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - Plataforma del Estado Peruano ([www.gob.pe](http://www.gob.pe))
- [Conoce los desvíos en el Centro de Lima por la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima, según el MTC | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

07 de julio de 2024

- [Línea 2 del Metro: Enfrentamientos en el inicio del plan de desvío por obras \(peru21.pe\)](#)

19 de julio de 2024

- [Línea 2 del Metro de Lima: construcción de estación Central durará más de 2 años y no 13 meses \(larepublica.pe\)](#)

02 de agosto de 2024

- [MTC firma adenda con concesionaria para agilizar trabajos en la Estación Central de la Línea 2 del Metro - Energiminas](#)

22 de agosto de 2024

- [DESARROLLO PERUANO: Línea 2: Luz Verde para la Estación San Marcos](#)

28 de agosto de 2024

- [DESARROLLO PERUANO: Panorámica de la Estación Central](#)

04 de septiembre de 2024

- [MTC | Una estación del Metro se construirá al interior de nuevo aeropuerto Jorge Chávez | PERU | GESTIÓN \(gestion.pe\)](#)

# Anexo C: Construcción de la línea de tiempo sobre los casos de estudio

## INVESTIGACIONES JUDICIALES, CAMBIOS DE GOBIERNO, ETC.

por Natalie Tuesta Salazar (natalietuesta@gmail.com)

Actualizado hasta el 22 de septiembre de 2024

### Nota de la autora:

Como el lector podrá notar, para cada columna, el color de sombreado de las fechas varía de tonalidad a lo largo de toda la línea de tiempo. Sin embargo, el uso de los diferentes colores fue parte de un sistema de registro y seguimiento bibliográfico interno, por lo que esto no tiene ningún significado y/o atribución adicional respecto a la información presentada en cada caso.

## L1

**1965**

Luis Bedoya Reyes, alcalde de Lima, dispuso la realización de estudios para construir un ferrocarril metropolitano. Pero ninguna de las propuestas recabadas por el Concejo Provincial de Lima fue considerada viable.

**24 de mayo de 1972**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió un contrato con el Consorcio Metro Lima para elaborar un estudio de factibilidad técnico-económico y anteproyecto del sistema de transporte masivo de pasajeros en Lima y Callao.

**1974**

El estudio de factibilidad técnico-económico y anteproyecto del sistema de transporte masivo de pasajeros en Lima y Callao fue aprobado y definió que su núcleo debería ser un sistema eléctrico sobre rieles. Se consideraron cinco líneas subterráneas, pero era muy costoso, por lo que el inicio de las obras se vio impedido.

**20 de febrero de 1986**

Mediante Decreto Supremo N°001-86 MIPRE, se dispuso establecer un Sistema Eléctrico de Transporte Masivo para Lima y Callao y la creación de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE), encargada de coordinar y ejecutar el proyecto.

Así, se sacó el proyecto del ámbito municipal (MUNI Lima) y se pasó al ejecutivo (AATE), declarando establecer un sistema eléctrico y de transporte masivo en Lima y Callao como un asunto de necesidad pública y preferente interés social (Kohon, 2016, p. 27).

Había apoyo por parte de la población ante el aumento de la migración interna y la falta de empleo, que hacía que las/los recién llegados fueran a trabajar y/o vender productos/servicios desde la periferia a los centros y distritos residenciales (Durand, 2016).

Por su parte, el pdte. García tenía tres motivos para impulsar el proyecto (Kohon, 2016):

1. Crear un eje norte-sur para evitar la tendencia de excesivo crecimiento hacia los distritos del este;
2. aprovechar la superficie disponible de la av. Aviación para construir el tren en viaducto y evitar los costos más altos de la opción subterránea de los anteriores trazados;
3. Crear una opción de transporte que sirva a los sectores populares de Villa el Salvador, al sur de la capital.

**23 de febrero de 1986**

Se celebra el contrato entre la AATE y el Consorcio italiano TRALIMA, quien habría ganado el concurso público para poner en marcha el primer tramo del tren eléctrico.

**Marzo 1986**

Comienzan los estudios y proyectos de ingeniería

**Octubre 1986**

Las obras comienzan desde Villa el Salvador, financiadas por el tesoro público y a cargo de diversos contratistas nacionales. Se suscribieron 50 contratos de obras.

**1988**

Protocolo de Entendimiento con el gobierno italiano, quienes otorgaron 100USD millones como crédito, a 1.5% de interés anual con 10 años de gracia y 10 para repagarlo + 22USD millones para equipamiento electromagnético e ingeniería de las obras.

**1989**

El contrato con el consorcio TRALIMA con proveedores italianos (Fiat, Ansaldo, Breda, etc.) era para suministro, instalación, pruebas y puesta en marcha del primer tramo (9.8 KM).

Más adelante, Sergio Siragusa Mule, representante en Perú del Consorcio TRALIMA, declaró que García le habría solicitado un pago indebido para ejecutar las obras del tren eléctrico y que los pagos indebidos se habrían hecho de manera escalonada (Durand, p. 134).

Posteriormente, una investigación fiscal concluyó que los depósitos hallados en un banco de Gran Caimán pertenecerían a Alfredo Zanatti Tavolara, financista de la campaña de García.

**28 de abril de 1990**

Casi tres años después del comienzo de las obras, se inauguró el tramo experimental del tren eléctrico de 1.5KM, de un total de 9.2KM que supuestamente iría hasta Atocongo. La complicada coyuntura económica fue determinante para la paralización de la obra.

## L2

**1990-2000**

Alberto Fujimori asume la presidencia del Perú el 28 de julio de 1990. Durante los diez años de dictadura, el proyecto fue abandonado como muestra del incumplimiento de la promesa y la ineficiencia de la gestión anterior.

**22 de noviembre de 2000**

Valentin Paniagua asume como Presidente de la República tras la renuncia de Alberto Fujimori.

**28 de julio de 2001**

Alejandro Toledo asume como Presidente de la República tras ganar las elecciones de 2001.

**28 de julio de 2006**

Alan García asume la presidencia del Perú por segunda vez.



**L1**

**1990-2000**

Se completan los 9.2KMs de recorrido y obras adicionales.

- Obras civiles hasta Atocongo (1991)
- Patio taller (1995)
- Vías férreas e instalaciones electromecánicas (1997)
- 6 estaciones hasta Atocongo y 32 coches eléctricos (2000)

La construcción incompleta llevó a debates sobre los siguientes pasos y sus proyecciones de demanda. Estuvieron involucrados:

- Instituciones: MML que contenía a la AATE
- Planificadores de transporte
- Ciudadanía
- Medios
- Organismos multilaterales de crédito

**2000**

Comenzaron con la prestación de servicios, pero quedó como poco utilizable, pues no llegaba a distritos céntricos. Los trenes circulaban para no malograrse y como alternativa de transporte cuando había huelgas.

**1 de junio de 2001**

La AATE es transferida a la Municipalidad de Lima Metropolitana en el gobierno de Paniagua

**2003**

PRIMER INTENTO DE CONCESIONAMIENTO. Se requería extender la ruta que ya existía en Atocongo hasta Grau. Se expresaba claramente que la AATE carecía de recursos para completar la obra (Kohon, p. 46 <- detalles).

El objetivo era implementar el contrato para la construcción, el equipamiento, y la operación comercial del primer tramo de la L1. No tuvo éxito porque las proyecciones de demanda generaban incertidumbre y pocas garantías.

**7 de diciembre de 2004**

Ya en el gobierno de Toledo, se promulga la Ley N° 28253 que declara de necesidad pública la continuación del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

**26 de enero de 2006**

Se publica en el Diario El Peruano la Ley N° 28670 que declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos de inversión (Durand la llama Ley Odebrecht).

Esta incluía al proyecto de extensión de la L1 desde Atocongo hasta Grau, tomando en cuenta la implementación de las tareas a cargo del Poder Ejecutivo y la celebración y ejecución de contratos de concesión.

Fue ratificada por el presidente del Congreso, Marcial Ayaipoma; el segundo vicepresidente del Congreso, el presidente de la república, Alejandro Toledo; y el presidente del consejo de ministros, Pedro Pablo Kuczynski.

**28 de julio de 2006**

Alan García, como nuevo presidente del Perú recién juramentado, se propuso terminar la L1, por lo que se realizaron las licitaciones públicas respectivas, la ejecución de la obra y su puesta en funcionamiento.

Dentro del tiempo en el que estuvo en el poder, la AATE fue la entidad encargada de las actividades de proyección, planificación, ejecución y administración de la infraestructura ferroviaria correspondiente de la Red Básica del Metro de Lima.

**2003**

SEGUNDO INTENTO DE CONCESIONAMIENTO. El alcalde firmó un convenio con PROINVERSIÓN encargándole que pueda promover la concesión del proyecto.

Para este segundo intento, se esperaba que el sector privado firmara un contrato con una duración de 33 años, extensible hasta 60, y que, en su cumplimiento, asumiera las funciones de diseñar, financiar, construir, operar y, finalmente, transferir la obra al Estado.

**2004, 2007 y 2010**

Se hicieron estudios de demanda para saber cuánto debería costar el pasaje, cuánto debía poner el estado y cuánto el concesionario para costear la obra por completo.

**7 de mayo de 2007**

PROINVERSIÓN aprueba bases para licitación del Tren Eléctrico. Se celebró en modalidad de asociación público privada.

**17 de septiembre de 2007**

ProInversión saca convocatoria para la licitación del Tren Eléctrico

Seis grupos empresariales precalificaron, la fecha de presentación de ofertas se postergó 14 veces y se intentó convencer a los postores de presentar su oferta. No se logró generar adhesiones y se declaró proceso desierto.

**L2**

**2009**

**TERCER INTENTO DE CONCESIÓN**

El gobierno de AG decide reestructurar la oferta para el sector privado. Se generaron dos procesos licitatorios separados:

1. El Estado asumía realizar las obras civiles y proveer los componentes electromecánicos mediante obra pública.
2. Concesión al privado de la prestación del servicio, asumiendo también el Estado el riesgo de demanda. El E' remuneraría al concesionario por poner los trenes a funcionar, y el privado incrementaría el material rodante + ampliar el taller en VES

El Estado le pidió a la CAF dinero para financiar lo que había prometido y este le sugirió alargar el proyecto hasta SJL y construir en dos fases para evitar que circulen trenes vacíos o poco llenos.

**13 de febrero de 2009**

Con el Decreto Supremo N°008-2009-MTC, suscrito por el presidente García y el Ministro Enrique Cornejo, se facultó a Provias Nacional para la preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte terrestre de Lima y Callao.

**19 de febrero de 2009**

Se encarga a Prolinversión de estructurar un nuevo esquema de concesión para continuar con el proceso de promoción de la inversión en el proyecto. También se aprobó el convenio de cooperación interinstitucional entre la MUNI Lima y el MTC. Este se encargaría de realizar el proceso de contratación para ejecutar las obras y desarrollar los procesos de selección.

El convenio se suscribió 1 día después.

**19 de febrero de 2009**

El presidente García, el ministro de transportes y comunicaciones Cornejo y el representante de Odebrecht en Perú Jorge Simoes viajaron en el avión presidencial para la inauguración del Tramo 2 de la Carretera Interoceánica Sur.

Horas después, García convocó una sesión extraordinaria del gabinete. La agenda solo proponían un punto de agenda, que era aprobar el Decreto de Urgencia para encargar al MTC de la ejecución de las obras de extensión de la L1. La modalidad sería una concesión con recursos privados, de la cual vendría una normativa especial.

Posteriormente, el mismo día, la MUNI Lima, bajo la alcaldía de Luis Castañeda, aprobó un convenio de cooperación con el MTC para desarrollar el proyecto.

**28 de febrero de 2009**

Se publica el decreto de urgencia 032-2009 que encargaba al MTC de la ejecución de las obras del Metro de Lima. Asimismo, facultó a Provias Nacional a ejecutar la L1 bajo la modalidad de contratación de concurso oferta a precios unitarios. Esta sería una regulación especial, pues la modalidad de concurso oferta solo se debería ejecutar en modalidad de suma alzada según el artículo 41 de la Ley de Contrataciones con el Estado.

Aunque existía el riesgo de que bajo la modalidad de precios unitarios se manipule la información y se incurra al sobre costo por parte del concesionario en la fase de estudios, se esperaba que el consorcio supervisor vigile y genere los límites en función a las necesidades técnicas y económicas del proyecto.

**8 de abril de 2009**

Castañeda Lossio, pdte García y Victor Pacahuala (pdte. AATE) tuvieron una reunión sobre avances en el proceso de concesión

**24 de abril de 2009**

Se aprueba el expediente de contratación para ejecutar la L1 por un valor referencial de 344 427 561M USD.

**28 de abril de 2009**

Se designó a los miembros del Comité Especial a cargo del proceso de selección para contratar a quienes elaborarían el expediente técnico y ejecutarían las obras civiles y electromagnéticas del tramo 1 de la L1. Este fue instalado dos días después.

Este estaba compuesto por tres titulares y tres suplentes. Los primeros eran Luis Barrantes Mann (Presidente), Santiago Chau Novoa (Miembro) y Jesús Munive Taquia (Miembro), mientras que los segundos eran Magdalena Bravo Hinostroza (Presidenta), Renzo Fernández Prada (Miembro) y Lázaro Rivera del Carpio (Miembro).

**13 de mayo de 2009**

Mediante Resolución Ministerial N° 059-2009-MTC/20, se aprobó el expediente para la contratación del consorcio supervisor para el expediente técnico y ejecución de las obras civiles y electromecánicas de la L1. El costo referencial total sería de 14 873 620.35M USD.

**14 de mayo de 2009**

Se convoca al concurso público para la licitación de la supervisión de la obra. El Comité a cargo del proceso estuvo conformado también por Magdalena Bravo Hinostroza (Presidenta, reemplazando a Luis Barrantes Mann por motivos de salud), Jesús Munive Taquia (Miembro) y Santiago Chau Novoa (Miembro).

**18 de junio de 2009**

El Director Ejecutivo de Provias Nacional, Raúl Torres, envió al Presidente de la AATE, Víctor Pacahuala, 21 rubros que consideraron fueron omitidos al momento de determinar el costo referencial del Tramo 1 de la L1, por lo que habría que evaluar un incremento en este monto.

En ese sentido, Provias Nacional le solicitó a la AATE confirmar dichos rubros y valorizarlos para incorporar su costo al nuevo valor referencial. Esta valorización debía hacerse, según Provias, de manera inmediata, para poder cumplir con el cronograma del proyecto.

Entre las consideraciones que fueron omitidas, se encontraban:

1. Estudio Definitivo y Proyecto Ejecutivo
2. Consultorías y asesorías en distintos temas.
3. Ensayos externos de laboratorio referidos a los materiales.
4. Instalación de plantas industriales, almacenes y frentes de trabajo
5. Containers de avanzada para los frentes de trabajo
6. Sistema de lanzado de vigas para avance de grúas u otros
7. Equipo de seguridad para el personal
8. Comunicaciones (radios, telefonía, celulares, red nextel)
9. Baños portátiles
10. Pagos a proveedores de servicios básicos campamentos
11. Señalización provisional de obra
12. Gastos de toma de personal como selección, admisión, exámenes médicos
13. Equipo de apoyo (grúas, buses, camiones, andamios, etc.)
14. Retiro y traslado de árboles de la Av. Aviación
15. Inserción urbana de las 16 estaciones
16. Evaluación y adecuación de la infraestructura existente para homogenizar las prestaciones entre los tramos
17. Evaluación y adecuación de las estructuras del viaducto
18. Instalación de pre-gálibos
19. Eliminación de montículo central de la Av. Aviación
20. Seguridad de campamentos y frentes de trabajo
21. Seguro de obra

**22 de junio de 2009**

La AATE, mediante el informe N° 073-2009-AATE/GO, las gerencias especializadas indicaron al gerente general de la AATE, Gilberto Tou, el aumento del valor referencial de la obra en 87 440 018.99M USD. El cambio fue de 344 427 561M USD a 431 867 579.99M USD.

Este informe se realizó a las 14:00h y fue enviado a las 17:30h de la tarde a Provias Nacional mediante el oficio N° 129-2009-AATE/PE de parte del presidente de la AATE, Víctor Pacahuala.

El mismo día, también se emitieron 14 documentos relacionados desde la AATE y Provias Nacional para poder cambiar el monto referencial del proyecto y demás disposiciones técnicas en un sólo día:

1. Memorando N° 1937-2009-MTC/20.3 desde la Gerencia de la Unidad Gerencial (UG) de Asesoría Legal para solicitarle al director ejecutivo de Provias Nacional la nueva aprobación del expediente de contratación de la licitación pública.

2. Informe N° 00217-2009-MTC/20.6 suscrito por el gerente de la UG de Estudio de Provias Nacional, dirigiéndose a la gerente de la UG de Asesoría Legal para concluir que las nuevas características técnicas, términos de referencia y nuevo valor referencial se encontraban conformes.

3. Memorandum N° 1948-2009-MTC/20.5 desde la UG de Obras hacia la UG de Administración, señalando que es procedente aprobar un nuevo expediente de contratación (debido al cambio de monto y otras especificaciones técnicas).

4. Nota de Elevación N° 161-2009-MTC-20 donde el director ejecutivo de Provias Nacional le indicaba al viceministro de transportes, José Gonzáles, que debían aprobarse el nuevo expediente de contratación por 431 867 579.99M USD.

5. Resolución Directoral N° 706-2009-MTC/20, donde el director ejecutivo de Provias Nacional aprobó las disposiciones técnicas, los términos de referencia y el presupuesto referencial.

6. Oficio N° 129-2009-AATE/PE, en el que el presidente de la AATE le envió el informe 073-2009-AATE/GO al director ejecutivo de Provias Nacional, señalando que especificaciones y presupuesto debían ser validados por los expertos de su institución.

7. Memorando N° 2309-2009-MTC/20.6 para enviar el informe N° 00217-2009-MTC/20.6 desde la gerencia de la UG de Estudios de Provias Nacional hacia la gerencia de la UG de Asesoría Legal. Este indicaba que toda la información se encontraba conforme, por lo que recomendaba su aprobación.



8. Memorando N° 1936-2009-MTC/20.3 en el que la UC de Asesoría Legal remitió a la UC de Estudios la resolución directoral que aprobaba administrativamente las especificaciones técnicas, términos de referencia y presupuesto referencial de la obra, de acuerdo a la normatividad vigente.

9. Memorando N° 2310-2009-MTC/20.6 de la UC de Estudios al director ejecutivo de Provias para remitir el proyecto de resolución que aprobaba formalmente todo lo anterior.

10. Memorando N° 1947-2009-MTC/20.5 de la UC de Obras a la Oficina de Programación, Evaluación e Información para solicitar una certificación de la disponibilidad del presupuesto para la ejecución de las obras del Tramo 1.

11. Informe N° 1080-2009-MTC/20.4, con la respuesta de la Oficina de Programación, Evaluación e Información, recibida a las 18:20h, indicando que la certificación está dentro del presupuesto de 2009 y que aquello planificado para 2010 y 2011 se programará en los siguientes años fiscales.

12. Memorándum N° 166-2009-MTC/20.2.5, de la UC de Procesos de Selección a la UC de Administración para enviar la indagación de mercado y aprobación del nuevo expediente, adjuntando el formato de verificación de contenido de dicho documento.

13. Memorándum N° 1903-2009-MTC/20.2, de la UC de Administración a la UC de Asesoría Legal, indicando que se ha verificado la información de expediente de contratación, que se cumple con la Ley de Contrataciones y su Reglamento, y solicitando que se apruebe con Resolución Secretarial.

14. Resolución Secretarial N° 098-2009-MTC/04 aprobando el expediente de contratación con el nuevo costo referencial de la obra en 431 867 579.99M USD.

**24 de junio de 2009**

Se aprobaron las bases de la Licitación Pública N° 003-209-MTC/20 correspondiente al proyecto del tramo 1 de la L1 mediante la Resolución Ministerial N° 104-2009-MTC/04

**25 de junio de 2009**

Provias Nacional convocó a concurso mediante el Sistema Electrónico de Adquisiciones y Contrataciones del Estado (SEACE). El concurso era a modo de oferta a precios unitarios según indicado en el Decreto de Urgencia N° 032-2009.

**01 de septiembre de 2009**

El Comité declaró proceso desierto porque los dos postores, Consorcio Cesel-Poyry y Consorcio Engelvix-Dessau, presentaron errores en sus postulaciones.

**23 de octubre de 2009**

Se admitió la postulación del consorcio CESEL-POYRY ante la presentación del amparo de recurso de apelación presentado ante el Tribunal del Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado. El mismo día se le adjudicó la buena pro a este consorcio.

**10 de noviembre de 2009**

Se recibieron cinco propuestas para la licitación de las obras, contando con los siguientes participantes:

1. Consorcio Tren Eléctrico, compuesto por las empresas GyM S.A. y Constructora Norberto Odebrecht S.A.
2. Consorcio Metropolitano, compuesto por las empresas Andrade Gutierrez S.A. y Gallegos Casabone, Arango, Quezada, Ingenieros Civiles Asociados S.A.C. ENGEVIX-DASSAU.
3. Consorcio Obrascon Huarte Lain S.A. y S&Z Consultores Asociados S.A.
4. Consorcio Trenlima, compuesto por las empresas Astaldi SPA, Cosapi S.A. y JJC Contratistas Generales S.A.
5. Consorcio CETC International Co. Ltda (CCCC), China Railway N°5 Engineering Group Ltd. y EIVI S.A.C.

Asimismo, se celebró el contrato de supervisión de la obra entre Provias Nacional, la AATE y el Consorcio, representados por Raúl Torres, Oswaldo Plasencia y Duilio Ayaipoma respectivamente. El monto total fue de 13 386 258.32M US, incluido ICV.

**20 de noviembre de 2009**

Mediante Resolución Suprema 079-2009, el MTC autoriza la expropiación de once predios de las cuadras 15 y 16 de la Av. Grau. La extensión total es de 3 234 metros cuadrados. El Ministerio se encargará de sólo dos, mientras que la AATE, del resto.

Los propietarios afectados serían indemnizados con el pago por sus precios. Este total superaría los 4 280 000M USD

**02 de diciembre de 2009**

El Comité Especial le otorgó la Buena Pro al Consorcio Tren Eléctrico de Lima, compuesto por CyM y Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal Perú (Odebrecht en adelante).

Este consorcio presentó una propuesta económica valorizada en 410 205 000M USD. La propuesta del segundo postor se quedó atrás por un aproximado de seis puntos y la del tercer postor no fue admitida.

Estas obras serán financiadas por el préstamo de 300 000 000M USD otorgada al Estado peruano por parte de la Corporación Andina de Fomento (CAF). Mientras, el consorcio se hará cargo de las obras civiles y electromagnéticas para rehabilitar y construir las estaciones, entre otras.

**05 de diciembre de 2009**

Poco después de darle la buena pro a la L1, la AATE ya mostraba en su página web cómo sería la L2. Esta sería una primera aproximación, ya que el proyecto aún se encontraba en fase de estudio.

**23 de diciembre de 2009**

Se suscribió el contrato con el concesionario, representado por Jorge Barata (Odebrecht) y Juan Manuel Lambarri (CyM); la AATE, por Oswaldo Plasencia; y Provias Nacional, por Raúl Torres.

El monto total contractual se estableció en 410 205 001.38M USD, incluido ICV.

En este primer contrato, las responsabilidades se repartían de la siguiente manera: Mientras que Odebrecht tenía una participación de 67% en la ejecución de la obra, CyM contaba con el 33% restante. En el caso de la elaboración del expediente técnico, estas proporciones eran 100% y 0% respectivamente. Estas proporciones se mantuvieron en ambos contratos (tramo 1 y tramo 2).

**05 de enero de 2010**

Se da inicio a las obras del TRAMO 1 hasta Grau.

El ministro de transportes y el director ejecutivo de la AATE se comprometieron con el proyecto y evitaron que encontrara trabas en su ejecución.

**11 de marzo de 2010**

Ante el cambio de la extensión del proyecto, este tenía que pasar por el SNIP, pero como el ejecución de la obra era la continuación de lo que ya había comenzado hace 20 años (cuando no existía el SNIP), se justificó que se le exonerara de la evaluación en la fase de preinversión.

El DS081-2010-EF exceptúa ambos tramos de las normas del SNIP.

**25 de junio de 2010**

Las obras de construcción del viaducto se llevan a cabo en Surco, San Borja y San Luis rumbo a Arriola.

En las dos primeras, se culmina el montaje de las vigas que faltan y se avanza en la colocación de muros de concreto laterales. Asimismo, en surco, donde el viaducto quedó completado, los rieles están esperando ser colocados junto a demás elementos del equipo electromagnético. En San Luis, ya se instalaron la mayoría de columnas desde aviación al óvalo arriola, y se comienza a trabajar en los cabezales para poder instalar las vigas. Desde allí solo quedarían 2.4 KMs hasta Grau.

También están en ejecución los estudios del tramo que llegará de Grau a SJL, en un recorrido de 11.9KMs. Se plantea que en agosto o septiembre se pueda ejecutar el concurso para elegir la empresa que construirá este segundo tramo.

**07 de julio de 2010**

Una misión de la CAF, que habría otorgado un préstamo de 300 000 000M USD al Estado peruano, visitó las obras del Tren Eléctrico para verificar el avance de las obras. Esta estuvo compuesta por el Vicepresidente de Infraestructura y la Directora Representante de la CAF en Perú, Antonia Juan Sosa y Eleonora Silva Pardo. Ellos fueron recibidos por el director ejecutivo de la AATE, Oswaldo Plasencia.

Las obras que supervisaron fueron las que se ejecutan a lo largo de la Av. Aviación y el Ovalo Higuiereta, entre los distritos de San Luis, San Borja y Santiago de Surco.

**10 de septiembre de 2010**

La AATE y la empresa Dessau Internacional suscriben un contrato para que la última elabore los términos de referencia y el expediente técnico preliminar para el proceso de licitación pública de la obra. Para entregar este producto, la empresa tenía solo 30 días a pesar de la complejidad del proyecto.

El director ejecutivo era Oswaldo Plasencia.

**10 de septiembre de 2010**

Según la Contraloría, las irregularidades en la concesión del Tramo 2 de la L1 comenzaron con el contrato suscrito entre la AATE y Dessau Internacional para elaborar los términos de referencia y el expediente técnico preliminar.



**08 de octubre de 2010**

En una inspección del avance de las obras de la L1 en los distritos del sur, el presidente Alan García anunció que en dos meses los 21 KMs entre el distrito de Villa el Salvador y la avenida Grau estarían completados. Asimismo, indicó que las obras del Tren Eléctrico constituyen un Nóbél de la arquitectura debido a la rapidez con la que se habría realizado.

También mencionó que, en el futuro, se construirían las líneas 2 y 3, las cuales estarían diseñadas para durar siglos.

Indicó que a fines de noviembre se lanzaría la convocatoria para el segundo tramo de la L1 desde la Av. Grau hacia el distrito de San Juan de Lurigancho. Pidió al gobierno siguiente que no paralice las obras por mezquindad.

Finalmente, destacó que a partir de junio de 2011, los ciudadanos podrán llegar desde Villa el Salvador hacia Grau en solo 35 minutos, a comparación de los 120 que toma mediante transporte público tradicional.

**04 de noviembre de 2010**

El tramo entre el Puente Atocongo en San Juan de Miraflores y el Óvalo Higuiereta en Surco, conectados por la Av. Tomás Marsano, vuelve a reabrirse después de haber sido cerrada por las obras del Tren Eléctrico. Este habría estado cerrado desde marzo.

El túnel que conecta el resto de la Av. Tomás Marsano por debajo del Óvalo Higuiereta será reabierto a fin de este mes.

**10 de diciembre de 2010**

La Contraloría realizará una nueva inspección a las obras del Tren Eléctrico para verificar si la AATE habría resuelto las observaciones y recomendaciones sobre la calidad de las obras civiles en la ruta.

En julio y agosto, a pedido del MTC, ingenieros de la Contraloría recorrieron la ruta para verificar las estaciones, incluyendo a aquellas que habrían sido construidas hace más de 20 años. El 12 de octubre se le entregó un informe técnico a la AATE con todas las observaciones.

Sobre ello, el director ejecutivo de la AATE, Oswaldo Plasencia, indicó que estas habrían sido resueltas, que no había riesgo de colapso y que, incluso, las estructuras del Tren Eléctrico estaban preparadas para soportar un sismo de hasta nueve grados.

Respecto a las indicaciones, La Contraloría indicó que la columna C-171 en la Av. Tomás Marsano habría sido vaciada en un terreno poco denso e inseguro. Sobre ello, el gerente de ingeniería del consorcio explicó que el problema habría sido solucionado incrementando la profundidad y el tamaño de la base (zapata), así como incrementando el monitoreo de la C-171.

Otra se refería a una línea de alta tensión peligrosamente cerca al Puente Atocongo. Plasencia indicó que ya se habría coordinado con la empresa Luz del Sur para elevar la línea y evitar accidentes.

El consorcio indicó que el informe de respuesta, en la que se habría incluido las correcciones, ya había sido presentado el mes pasado. La Contraloría refirió que no lo habría recibido, pero que realizaría las verificaciones correspondientes.

**23 de diciembre de 2010**

Mediante el Decreto Supremo 059-2010-MTC, se aprueban los trazos preliminares de las cinco líneas de la Red Básica del Metro de Lima, considerando que el MTC podrá modificarla mediante resolución ministerial.

El Ministerio de Economía y Finanzas estableció, mediante decreto supremo, que el tramo 2 de la L1 aplicará la modalidad de ejecución contractual por concurso oferta, tomando en cuenta un sistema de precios unitarios.

El sistema de precios unitarios fue elegido porque permite la generación de prestaciones adicionales necesarias y el pago de estas para alcanzar la meta del proyecto. Esto frente a la incertidumbre respecto a la naturaleza de los elementos de los suelos, hidrología, taludes, etc. en importantes extensiones de terreno cuyas características no son homogéneas.

También se aclaró que, si bien los estudios de ingeniería suelen realizarse antes de la obra, caracterizan el terreno en función a información estadística que busca acercarse lo mejor posible a su realidad, pero que de todas maneras mantiene un margen de error.

El MEF indicó que las bases del proceso de selección establecerán las condiciones bajo las cuales los postores presentarán sus propuestas. Entre algunos de los requisitos obligatorios se encuentran la presentación de un anteproyecto, una propuesta económica y una garantía de fiel cumplimiento del contrato.

**23 de diciembre de 2010**

Se aprueba la Red Básica del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, conformado por 5 líneas y un trazado inicial de la L2: Av. Guardia Chalaca, Venezuela, Arica, Guzmán Blanco, 28 de julio, Nicolás Ayllón y Víctor Raúl Haya de la Torre (Carretera Central).

La concesión inicial es por el diseño, financiamiento, construcción de obras, equipamiento electromecánico, provisión de material rodante, operación y mantenimiento de la L2 y el ramal de la L4.

**14 de enero de 2011**

Se aprobó el expediente técnico de contratación para el proceso de selección del Comité que vería el tramo 2 de la Línea 1. Dentro del comité, se tuvo tres miembros titulares y tres suplentes:

Titulares: Mariella Huerta Minaya (Presidenta), Jesus Munive Taquia (Miembro) y Edwin Luyo Barrientos (Miembro)

Suplentes: Magdalena Bravo Hinostroza (Presidenta), Santiago Chau Novoa (Miembro) y Selvi Ruberto Vargas (Miembro).

Este mismo día se instaló el comité mediante acta. Asimismo, el Director Ejecutivo de la AATE, Oswaldo Plasencia, determinó que el costo referencial del Tramo 2 sería de 653 805 676 M USD.

Los términos de referencia y el expediente técnico preliminar a cargo de Dessau Internacional aún no estaban listos, pero aun así el MTC designó a los miembros del comité especial para la licitación.

**20 de enero de 2011**

Dessau Internacional presenta la versión final de los términos de referencia para el Tramo 2 y el expediente técnico preliminar para la licitación pública.

No obstante, este contaba con deficiencias en el trazo propuesto, la identificación y evaluación de interferencias, el diseño de cimentaciones que no correspondían con los estudios geotécnicos. Por lo tanto, se estaba incumpliendo el contrato. Aun así, la AATE aprobó el producto final y pagó 294 383M USD por él.

Así, mediante concurso público, se licitó la contratación del servicio de supervisión para el Tramo 2 de la L1.

**25 de enero de 2011**

Se convoca a licitación pública N° 001-2011/AATE para la elaboración del expediente técnico al final de la obra, las obras civiles y electromecánicas del Tramo 2 de la L1.

El mismo día se aprobaron las bases de la licitación.

**10 de febrero de 2011**

El presidente ejecutivo de la CAF, Enrique García, supervisó el avance de las obras del Tren Eléctrico. Este estuvo acompañado de los directivos del Consorcio y el director ejecutivo de la AATE, Oswaldo Plasencia. El recorrido fue desde la estación Jorge Chávez en Surco hasta la estación Grau en el Centro de Lima.

En marzo de 2010, la CAF suscribió un contrato de préstamos con el Perú por 300M USD para financiar las obras que permitan completar y operar la primera fase de la L1.

**23 de febrero de 2011**

Según una de las columnas de opinión del Instituto Peruano de Economía, entre los problemas que se rememoran sobre la L1 el día de su inauguración después de 20 años, se encuentran:

- La ruta designada no estaba respaldada por los estudios más serios que se han hecho sobre el Sistema Integrado de Transporte en Lima.
- No había certeza respecto al tipo de trenes, pues podrían ser los actuales o vagones. Dependería de los recursos.
- Las curvas no fueron correctamente peraltadas, por lo que el Tren no podría viajar a la velocidad deseada si no se hubiese corregido.

**15 de marzo de 2011**

Bajo Resolución Directoral N° 26-2011-MTC/33, Oswaldo Plasencia, Director Ejecutivo de la AATE, ajustó el costo total referencial de la obra debido a modificación del porcentaje del ICV (Impuesto de 18% del total), siendo el nuevo monto 648 311 511M USD. Respecto al primer monto, este total disminuyó en 5 494 165 M USD.

También se disminuyó el monto referencial del costo de la supervisión del tramo 2, quedando en 29 754 188.54M USD.

**15 de marzo de 2011**

Bajo Resolución Directoral N° 26-2011-MTC/33, Oswaldo Plasencia, Director Ejecutivo de la AATE, ajustó el costo total referencial de la obra debido a modificación del porcentaje del ICV (Impuesto de 18% del total), siendo el nuevo monto 648 311 511M USD. Respecto al primer monto, este total disminuyó en 5 494 165 M USD.

También se disminuyó el monto referencial del costo de la supervisión del tramo 2, quedando en 29 754 188.54M USD.

**26 de abril de 2011**

Se le adjudica la buena pro a Cesel Poyry para la supervisión del Tramo 2 de la L1.

**05 de mayo de 2011**

El ministro Enrique Cornejo dijo que la inversión del Tren Eléctrico se pagaría rápidamente, pues se ahorrarían los costos asociados a la pérdida de horas que las personas se toman en el tráfico, además del daño ambiental, a la salud y el ahorro en gasolina. Así, en dos o tres años, el sistema de metro recuperaría la inversión inicial.

Asimismo, indicó que el 06 de junio se daría la buena pro para el tramo 2 y que ya se había seleccionado también al supervisor para terminar con la L1.

**17 de mayo de 2011**

Se celebra el contrato de concesión para supervisar la elaboración del expediente técnico y las obras civiles y electromagnéticas del Tramo 2 de la L1 entre la AATE y CESEL-POYRY.

**13 de junio de 2011**

Se presentaron 4 postores para participar del concurso de licitación.

1. Consorcio Metro San Juan (Queiroz Galvao S.A., Camargo Correa S.A., Astaldi S.P.A. y COSAPI)
2. Consorcio Tren Urbano Tramo 2 (Andrade Gutierrez S.A., COMSA S.A., Ingeniería Dinámica S.A.)
3. Consorcio Vial Lima (JJC Contratistas Generales, Ferrovial Agromas S.A., Ingenieros Civiles Asociation)
4. Consorcio Tren Eléctrico (Odebrecht y CyM S.A.)

Mientras que el tercero fue descalificado, el cuarto se adjudicó la buena pro, con una propuesta económica de 583 480 359,86M USD, incluyendo impuestos.

**Junio 2011**

Perú le dio la buena pro al consorcio Odebrecht-CyM, y además obtuvo financiamiento parcial de la CAF para el Tramo 2 de la L1 que iría desde el Agustino al distrito de San Juan de Lurigancho. Igual que el primero, supervisado por el consorcio Cesel Ingenieros y Poyri

Total de la obra = 583.480.359USD

**27 de junio de 2011**

Susana Villarán, alcaldesa de Lima, alertó que la L1 causaría daños sociales a la población del sur de Lima, por lo que no se debe apresurar su inauguración. El gobierno no habría ejecutado acciones que reparen el impacto negativo de este sistema de transporte.

A lo largo del recorrido, aún no se había recuperado las zonas verdes, mejorado la señalización o rehabilitado los accesos para los peatones. De la misma forma, en varios puntos había desmonte y basura acumulada.

Declaró que la iniciativa del tren es buena, pero divide como un Muro de Berlín a poblaciones enteras, como 40 mil personas del distrito de Villa María del Triunfo que quedan afuera debido a la dificultad de llegada de Bomberos, servicios de recolección de basura y afines.

Asimismo, anunció que había citado al ministro de transportes y al presidente de la AATE el 04 de julio para solucionar este problema y que se reparen los daños sociales del Tren Eléctrico.

**ALCALDES DE LIMA SUR**

Por su parte, los alcaldes de los distritos de Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores y Villa el Salvador iniciarían una protesta por falta de obras y por la premura en la inauguración. La parte de construcción en discordia sería un tramo que se ubica en los dos primeros y que va a nivel del suelo. Según los alcaldes, incluso ha habido tratos discriminatorios en la construcción.

**AATE**

Sobre ello, el presidente de la AATE, Oswaldo Plasencia indicó que el presupuesto para cubrir todos los trabajos en todos los distritos estaba garantizado y que se ejecutaría sin discriminación. Comentó que no podía faltar el dinero si se esperaba inaugurar la obra el 11 de julio.

Además, indicó que se habían restaurado las áreas verdes, pero que el tema iba más allá de eso y que no se podía cuestionar la obra, considerada un récord mundial por haber sido construida en 15 meses.

Sobre los siguientes pasos, Plasencia indicó que se viene trabajando con la MUNI Lima para retirar las líneas de transporte público que recorren la misma vía que el tren. Según el funcionario, se espera que estas rutas sirvan como alimentadoras del tren.

Sobre la estación en San Borja sur, aseguró que sería construida y entraría en operación como las demás, pues, finalmente, los vecinos habrían cambiado de percepción a pesar de su oposición inicial.

Finalmente, sobre el subsidio que el Estado otorgará a este medio de transporte, Plasencia indicó que no era un secreto y que los beneficios finalmente permitirían recuperar la inversión al corto plazo de tres años.

**05 de mayo de 2011**

El Ministro de Transportes indicó que, hasta este punto, los estudios para realizar la L2 estarían a un 30% de avance y que se culminarían en los próximos dos meses.

Finalmente, indicó que este sistema de metro, compuesto por seis líneas, sería complementado por trenes de cercanía con rutas más cortas.



**28 de junio de 2011**

El presidente de la república, Alan García, desestimó las críticas de Villarán sobre la L1, alegando que sus cuestionamientos evidencian una mala información de su parte. García aseguró que el Tren Eléctrico no separa ni divide a la población, sino que, por el contrario, une a los distritos alejados con el centro de la población en pocos minutos.

Asimismo, el ministro de transportes, Cornejo, rechazó las críticas pues la construcción estaría así desde hace más de 20 años. El ministro recordó que hace año y medio, en el inicio de las obras, él había visitado personalmente a todos los alcaldes cuyas jurisdicciones estaban en la ruta de la L1, pero que de todas maneras invitaría a los alcaldes de VMT, SJM y VES a su despacho en las próximas horas.

Sobre la alcaldesa, comentó que existiría intencionalidad política y fastidio ante la inauguración, pero que estaba claro para la opinión pública quién había hecho la obra.

Este mismo día, se culminó el expediente técnico del tramo 1 de la L1.

**08 de julio de 2011**

A sólo días del cambio de mando a nivel presidencial, la AATE y el Consorcio "Tren Eléctrico" conformado por Odebrecht y CyM firman el contrato de ejecución de la obra, con la conformidad del comité especial, altos funcionarios de la AATE y el MTC.

No obstante, como postores, su anteproyecto había incumplido el derecho de vía y otros reglamentos pertinentes.



**11 de julio de 2011**

Alan García inaugura formalmente el TRAMO 1 después de 25 años de construcción. En su discurso criticó a los políticos que permitieron que el proyecto se estancara.

Aún faltaba culminar detalles menores, pero el tren inaugural recorrió los 22KMs desde VES hasta Grau.

**14 de julio de 2011**

El Consorcio Tren Eléctrico solicitó un adelanto por la cantidad de 116 696 071M USD, a pesar de que las bases establecían que el adelanto directo máximo que se podía solicitar era de máximo 20% del total, por los conceptos de estudio y las obras. De tal modo, el monto solicitado sobrepasaba la cantidad permitida en 6 853 850M USD.

Aun así, a dos semanas de que terminara el gobierno de Alan García, Jorge Urdanivia, administrador de contrato, y Walter Arboleda, Gerente de la Unidad Gerencial de Supervisión y Control de obras de la AATE, dieron conformidad y tramitaron el pago. No obstante, esos casi siete millones de exceso se justificaron bajo el concepto de "interferencias". Estas no contaban ni eran consideradas como parte de lo permitido (estudio y/u obras).

**28 de julio de 2011**

Ollanta Humala asume como presidente de la república tras ganar las elecciones.

**06 de enero de 2012**

Nueve de las estaciones de la L1 entraron en periodo de pruebas preoperativas para comenzar la semana siguiente con la "marcha blanca". Después de ello, si el ente regulador lo autoriza, se comenzaría a cobrar por el servicio.

Fernando Deustua, gerente de relaciones institucionales de la L1, indicó que los trenes en funcionamiento que fueron fabricados en 1986 fueron potenciados cuando comenzaron las obras del tren para que puedan funcionar 30 años sin problemas. Sin embargo, el consorcio ha invertido 280M USD para comprar 19 trenes Alstom más.

Estos trenes empezarían a llegar a finales de año, dos por mes, por lo que los últimos llegarían en el segundo semestre de 2013. Así, el flujo de trenes sería mayor, disminuyendo el tiempo de espera en las estaciones.



**15 de febrero de 2012**

En una conferencia de prensa desde palacio, Ollanta Humala anuncia la construcción de la L2, la cual será subterránea. PROINVERSIÓN se encargará de los estudios para concesionarla. Indicó que el costo sería de 2000M USD, pero que la cantidad se precisaría luego de los estudios técnicos.

El ministro de transportes y comunicaciones, Carlos Paredes, indicó que la construcción tomaría entre 5 y 6 años. Se calcula que los estudios técnicos tomen dos años y las obras, tres. Esta obra se conectaría con el Metropolitano (BRT) en la estación central y con la L1 en la estación Grau.

El primer ministro, Oscar Valdés Dancuart, comentó que era necesario que el transporte sea conducido por una autoridad de alto nivel.

Para cumplir con plazos reducidos, los funcionarios indicaron que se ha coordinado con PROINVERSIÓN y el MEF para que elaboren el cronograma de actividades, considerando el SNIP y demás procesos, para iniciar en tiempo récord las obras.

El presidente del Consejo de Ministros, Oscar Valdés, destacó que la obra requerirá y se llevará a cabo en estrecha coordinación con las MUNIS de Lima y Callao.



## L1

### 03 de abril de 2012

El próximo 10 de abril iniciarían los trabajos en el tramo 2 de la L1. La primera etapa ya se encontraría implementada. Este contaría con 12.5KMs, comprendidos por 10 estaciones y estará listo en 25 meses. Así, en diciembre de 2013, podría completarse todo el servicio.

Winston Villagomez, gerente de ingeniería del Consorcio Tren Eléctrico, conformado por Graña y Montero y Odebrecht, comentó que las líneas 2, 3, 4 y 5 podrían ser subterráneas o mixtas, según se defina por los estudios.

Asimismo, comentó que uno de los puntos más complejos es la construcción de dos enormes puentes que cruzarán el río Rimac, considerando posibles crecidas de caudal debido a los cambios climáticos, y la Vía Evitamiento, pues tendrían 240 metros de largo cada uno. Respecto al último, este presentaría mayor dificultad debido a que se tendría que instalar sin cerrar la vía y contando con la futura implementación de la línea amarilla (Proyecto Periférico Vial Norte). Para ello, se implementarán modernas técnicas de ingeniería.

### 10 de abril de 2012

El director ejecutivo de la AATE indicó que la construcción del tramo 2 de la L1 inició en esta fecha para completar los 34.6KMs proyectados. Estará compuesto de 10 estaciones, cuya obra civil estará a cargo del Consorcio Tren Eléctrico, conformado por Odebrecht y GyM, con la supervisión del Consorcio CESEL POYR.

Se estima que las obras terminen a mediados de 2014.

### 23 de abril de 2012

Angela Palmeira, funcionaria del Sector de Operaciones Estructuradas de Odebrecht desde donde se desembolsaban los pagos ilícitos, envió un correo a su colega Olivio Rodrigues, quien manejaba las sociedades offshore para lavar dinero y pagar sobornos. Dentro del mail se encontraba una planilla de pagos, donde figuraba el envío de 700 000 USD a la offshore Oblong International Inc., correspondiente a Edwin Luyo, vía la Banca Privada de Andorra.

### 27 de agosto de 2012

Oswaldo Plasencia, presidente de la AATE, aclaró que no se había contratado a la modelo y nutricionista Vanessa Tello para ofrecer charlas a trabajadores y ejecutivos desde el Estado, sino que se habría hecho desde el Consorcio. Ellos les habrían extendido la invitación para que asistieran a las charlas sobre nutrición que también recibirían las y los trabajadores de las empresas privadas del concesionario.

### 28 de agosto de 2012

Desde noviembre de 2011 hasta la fecha, el Consorcio Tren Eléctrico presentó cinco solicitudes de adelanto para materiales e insumos por un valor de 211 719 442 millones. Esta cantidad representaba 40% del monto total estipulado en el contrato original.

## L2

### 16 de febrero de 2012

El alcalde de Chosica, Luis Bueno Quino, reclamó al gobierno central que considere la ampliación de la L2 hasta Chosica para no negar el acceso a las y los turistas a espacios de vacación, esárcimiento y/o recreativos.

Por otro lado, Fernán Muñoz, decano nacional del colegio de ingenieros del Perú, saludó el anuncio de la construcción de la L2, pues las vías férreas eran la mejor opción para el país. Asimismo, destacó que el suelo de la capital era idóneo para un subterráneo, además de que se evitarían impactos negativos en el paisaje urbanístico de Lima y Callao, y conflictos sociales por la necesidad de expropiar terrenos.

Muñoz Rodríguez opinó que la L2 debería llegar más adelante hasta Ventanilla debido a la demanda por transporte que hay allí para vincularse.

### 23 de febrero de 2012

Alcaldesa Susana Villarán indica en una entrevista para RPP que la Municipalidad de Lima comprometió su apoyo al Gobierno Central para la implementación de las líneas del metro. Asimismo, que coordinará con el MTC para articular las rutas del metro con el metropolitano, aparte de que cuando la L2 comience a funcionar, el corredor funcionaría como alimentador para las estaciones subterráneas.

### 13 de marzo de 2012

El ministro de transportes y comunicaciones anunció que la L2 iniciaría operaciones en 2016. Señaló que el objetivo del Estado era ejecutarla en el menor plazo posible, siendo la decisión que los estudios imprescindibles para su desarrollo se realicen de inmediato.

Indicó que el precio sería aprox. 3000M USD, pero que el total se iría ajustando porque no hay precedentes para este tipo de proyecto en el país.

Asimismo, señaló que, en breve, también se crearía una autoridad única que planifique el sistema integrado de transporte. Así, se facilitaría la toma de decisiones en el proceso de construcción y evitar duplicidades, pues la construcción del Metro requiere concentrar las decisiones, implicando a las autoridades municipales.

**29 de agosto de 2012**

Se comunica que la L2 no sería completamente subterránea y que su ejecución implicaría modificar el plazo original del proyecto. Según el viceministro de transportes, Alejandro Chang, el consorcio italiano encargado de definir el trayecto se encuentra evaluando cuáles son las posibilidades.

Asimismo, comentó que en septiembre, la consultora Geodata Engineering debe emitir un informe final al MTC. Se está evaluando si la L2 puede ser aérea o alternada. Después de tener un trazo definido, se elaborará el estudio de factibilidad para tenerlo a fines de año o el primer trimestre de 2013.

El alcalde de la Victoria señaló que la consultora tiene la intención de cambiar el trazo original en su distrito. Según el funcionario, querían mover la estación del metro a la Av. Grau, a pesar de que todos los estudios técnicos efectuados anteriormente indicaban que el tren debía pasar por la Av 28 de Julio. Indicó que, de trasladar la estación, los costos por las expropiaciones podrían evitar que el proyecto se realice.

Juan Tapia Grillo, presidente de PROTRANSPORTE, señaló que en las reuniones que sostiene con el MRC tres veces por semana, le informaron de que es probable que la L2 no sea subterránea en La Victoria.

**21 de septiembre de 2012**

El Consorcio Tren Eléctrico solicitó el adelanto del 40% del monto total estipulado en el contrato original como saldo para materiales, tras el nuevo incremento del monto contractual justificado en el Expediente Técnico Definitivo, el cual aún no había sido aprobado.

Esta acción contradecía el Decreto Supremo 262-2010-EF, que establecía las medidas para la ejecución de las obras de la extensión de la L1, y en el cual se señalaba que no existía la posibilidad de incrementar el monto de adelanto de materiales e insumos con base en dicho Expediente.

**24 de septiembre de 2012**

Frente a la controversia respecto al adelanto para materiales que sobrepasaba el 40% del monto contractual original, Walter Arboleda, Gerente de la UG de Supervisión y Control de Obras de la AATE, dirigió un memorandum hacia la oficina de Asesoría Legal de la misma institución para consultar si al consorcio le correspondía solicitar un monto mayor para el adelanto de materiales o si se mantendría lo estipulado en el contrato.

Como respuesta, Edgar Surco, abogado de Asesoría Legal de la AATE, con la conformidad del Jefe de la Oficina de Asesoría Legal, Renato Delgado, alegaron que el 40% del adelanto debía ser en función al Expediente Técnico Definitivo, pues este contenía "el presupuesto real de la obra".

**05 de noviembre de 2012**

El Expediente Técnico Definitivo que contenía el último monto contractual fue aprobado.

**07 de noviembre de 2012**

El consorcio insistió en recibir montos adicionales como 63 426 052M USD para adelanto directo, y 90 985 267M USD para materiales e insumos. Este pedido fue respaldado por el consorcio supervisor, Cesel-Poyry, y los funcionarios de la AATE de la Oficina de Asesoría Legal. No obstante, ninguno de ellos tenía la facultad de autorizar dichos adelantos por dichos montos, que estaban por encima del 40% permitido.

**12 de noviembre de 2012**

Walter Arboleda, Gerente de Supervisión y Control de Obras de la AATE, aprobó la entrega adicional de fondos para adelanto directo y materiales e insumos solicitados.

**15 de noviembre de 2012**

La AATE y el Consorcio Tren Eléctrico suscriben una primera adenda para incrementar el monto original de 583 480 359M USD a 900 610 620M USD. Esta cantidad superaba en 317 130 261M USD a la suma inicial con la que se le adjudicó la buena pro al concesionario.

**03 de diciembre de 2012**

La adenda 1 al contrato de concesión firmado entre la AATE y el Consorcio Tren Eléctrico es firmada. Con ello, Walter Arboleda, Gerente de la UG de Supervisión y Control, aprueba la entrega de 63 426 052M USD al concesionario por concepto de adelanto directo.

**13 de diciembre de 2012**

Walter Arboleda, Gerente de la UG de Supervisión y Control, con el visto bueno del consorcio supervisor, Cesel-Poyry, aprueba la entrega de 84 785 262M USD al concesionario por adelanto con concepto de materiales e insumos.

**05 de noviembre de 2012**

Carlos Paredes, ministro del MTC, informa de la convocatoria que se hará antes de fin de año.

**26 de noviembre de 2012**

Se aprueba el estudio de preinversión a nivel de perfil y se autorizó el siguiente sobre factibilidad. Este último fue declarado viable en agosto del siguiente año.

**25 de enero de 2013**

Expediente N° 3048-2013

Se interpone una demanda contra Oswaldo Plasencia, presidente de la AATE, Walter Arboleda, Jorge Urdanivia y el Consorcio Cesel-Poyry desde la Contraloría por irregularidades en el pedido de ampliación del plazo de las obras por parte de los últimos. La cantidad por la que se demandaba ascendió a 915 324.82 USD.

**21 de enero de 2013**

El segundo tramo de la L1, que va hacia San Juan de Lurigancho, tiene un avance de 35% hasta el momento, comentó el presidente de la AATE, Oswaldo Plasencia. Asimismo, aclaró que se había tomado medidas para evitar complicaciones y/o problemas ante un incremento del cauce del río Rimac. Según la AATE, la obra alcanzará un avance de 80% para el final del año y estará funcionando para el segundo semestre de 2014.

**Finales de febrero de 2013**

La obra se encuentra a 56.80% de avance. Su estructura se compone de gigantescas vigas que son trasladadas con maquinaria desde la planta en Bayóvar para luego ser montadas sobre las columnas ya construidas in situ. Esta está preparada para resistir un sismo grado 9.

**23 de abril de 2013**

Durante una visita del presidente Ollanta Humala a las obras, se define que el plazo de terminado sea septiembre, pero que se está haciendo un esfuerzo adicional para terminarlas en abril de 2014.

En su presencia, hubo un paseo por los rieles en construcción del tren, presentaciones artísticas y toma de fotos oficiales. Asimismo, durante su visita, el presidente visitó las distintas instancias de las obras en un mirabus (bus turístico) junto al equipo del consorcio.

En una conferencia de prensa en ese mismo día, comunica que el avance de las obras está en 62% y que, aunque contractualmente el término de las obras está para septiembre de 2014, estas estarán listas para abril del mismo año.

**13 de diciembre de 2012**

Se oficializó el trazado de la ruta a mediante resolución ministerial en el Peruano. El ministro Paredes Carlos dijo que la aprobación se dio luego de que la empresa consultora elaborara el perfil de la ruta. Se eligió el trazado de 27 estaciones como la mejor entre las 5 opciones presentadas por el consorcio liderado por Geodata en el estudio de preinversión.

Las modificaciones son que la parte que iría por la av. Venezuela seguiría por allí, pero continuaría por la av. Colonial. Además, habrían decidido mantener la ruta de la av. 28 de julio y no la de la av. Grau.

Paredes afirmó que en la Av. Faucett se construiría un tramo adicional hasta el aeropuerto Jorge Chávez para hacer trabajos complementarios.

**14 de diciembre de 2012**

Diez meses después de anunciar el proyecto, el presidente Humala anunció la convocatoria para la construcción de la L2. Esta iniciaría el segundo semestre de 2013 y estaría lista en sólo tres años después.

El ministro Paredes, que acompañaba al presidente en la visita en el tramo 2 de la L1, anunció que el presupuesto total sería de 5 000M USD, lo que superaba los 2 000 M USD que Humala había anunciado en febrero sin tener los estudios técnicos.

Sin embargo, ninguno dio detalles sobre este incremento, más allá de indicar que 3 000 serían para obras civiles y 2 000 para material rodante y trabajos complementarios.

El ministro Carlos Paredes señaló que la MUNI Lima se comprometió a modificar las rutas de los corredores, que serán licitados en 2013, en caso de que coincidan con la L2.

**08 de enero de 2013**

El alcalde de la Victoria, Alberto Sánchez Aizcorbe, anunció que PROINVERSIÓN ratificó la construcción de una estación subterránea en Camarra, entre las avs. Aviación y 28 de julio. Esto se logró con el apoyo del presidente de la Asociación Peruana de Industriales Confeccionistas, Manuel Yto, y el titular del Patronato del Dameron de Camarra, Guillermo de Vivanco.

**15 de enero de 2013**

PROINVERSIÓN lanza la convocatoria para la concesión. El gobierno, a través del MTC, les encargó la formulación y estructuración del proyecto. Es decir, ellos son los que prepararon el expediente técnico y los estudios de factibilidad para adjudicar la obra.

**21 de febrero de 2013**

El ministro de economía, Luis Castilla, indicó que el proyecto generará ganancias de 9000M USD para el país debido al ahorro de tiempo de viaje de los ciudadanos.

Asimismo, comentó que la proyección de un sistema moderno y eficiente en los siguientes 50 años.

También PROINVERSIÓN realizó el primer evento informativo de la L2, dirigidos a empresas reconocidas en el campo de la infraestructura ferroviaria, especializados en construcción, material rodante, operación y mantenimiento.

**23 de abril de 2013**

La concesión de la L2 se dará en el segundo semestre de 2013, según el presidente Ollanta Humala durante la inspección de obras del tramo 2 de la L1.

Se estima que la obra cueste un total de 5 300M USD y se inaugure el primer tramo en 2016.

**21 de mayo de 2013**

Como resultado de un arbitraje entre el gobierno peruano y el consorcio Cesel-Poyry, el tribunal arbitral reconoció al último un grupo de conceptos que debían ser asumidos por la AATE.

1. USD 526 189.32 por mayores gastos generales de la ampliación del plazo 1 y 2 solicitado para la entrega de productos finales.
2. USD 514 597.98 por costos directos y utilidades como consecuencia de ampliación del plazo 1 y 2.
3. USD 1 751.71 por indemnización
4. Intereses a partir del laudo arbitral.

**24 de junio de 2013**

Expediente N° 17272-2013

Se interpone una demanda contra Oswaldo Plasencia, presidente de la AATE, Walter Arboleda, Jorge Urdanivia, Lourdes Gonzales Castillo, José Danós y el Consorcio Cesel-Poyry desde la Contraloría por irregularidades en la construcción del tramo elevado. La cantidad por la que se demandaba ascendía a 47 120 123.10M USD.

**11 de julio de 2013**

Angela Palmeira, funcionaria del Centro de Operaciones Estructuradas de Odebrecht, envió un correo a Olivio Rodrigues, donde adjunta una planilla de registros de beneficiarios y transferencias financieras a Hispamar Internacional Corp. y a Oblong Internacional Inc. por 495 000 USD y 196 000 USD respectivamente. Estas offshores corresponderían al sobrino de Jorge Cuba, Víctor Muñoz.

**24 de junio de 2013**

Gustavo Guerra García, presidente de directorio de PROTRANSPORTE, señala que Lima cuenta con un ambiente de armonía entre la autoridades del MTC y la Muni Lima, lo cual no se había dado en muchos años. Así, esto sería un buen augurio para la integración y mejoramiento total del sistema de transporte en la ciudad.

**24 de julio de 2013**

Expediente N° 19724-2013

Se interpone una demanda contra Oswaldo Plasencia, presidente de la AATE, Walter Arboleda, Jorge Urdanivia, Lourdes Gonzales Castillo, José Danós y el Consorcio Cesel-Poyry desde la Contraloría por irregularidades en la ejecución del techado de andenes y cambio de luminarias. La cantidad por la que se demandaba ascendía a 2 978 054.07M USD.

Para el techado de andenes, el contratista le solicitó a la AATE que le reconociera mayores costos, los cuales fueron aceptados junto con la conformidad de la supervisión. La diferencia entre el monto original y el solicitado era de 2 227 661.94M USD.

Inicialmente, con el techado de las estaciones del sur, se debía incluir la iluminación artificial según las bases, pero el Consorcio lo incluyó como presupuesto aparte por un valor de 1 006 943.19M USD.

Frente a estas situaciones, el rol del consorcio supervisor fue pasivo e inclinado en favor a las solicitudes del concesionario.

**31 de julio de 2013**

Expediente N° 20071-2013

Se interpone una demanda contra Oswaldo Plasencia, presidente de la AATE; Walter Arboleda, Jorge Urdanivia, Lourdes Gonzales Castillo, José Danós, Hjalmar Marangunich, y el Consorcio Cesel-Poyry desde la Contraloría por irregularidades en la construcción del cerco perimétrico. La cantidad por la que se demandaba ascendía a 2 937 821.93M USD.

**10 de agosto de 2013**

El MTC incorpora bajo norma la Línea 6 (L6) a la Red Básica del Metro de Lima y Callao, cuyo trazo abarcará desde el distrito de Independencia hasta el de Surco. Se prevé que su construcción empiece en 2014 y entre en operaciones para 2016.

Carlos Paredes, ministro de transportes y comunicaciones, adelantó que el gobierno formalizaría pronto la L6, luego de conocer los resultados de los estudios técnicos sobre la demanda de pasajeros que su ruta generaría. Esta comprendería las avenidas Túpac Amaru, Los Alisos, Universitaria, Bertolotto, Pérez Aranibar, Angamos y Primavera.

**04 de septiembre de 2013**

La última viga del tramo 2 de la L1 fue colocado, completando los 12.4 KMs de ruta. Waldo Carreño, director ejecutivo de la AATE, comentó que, en total, la infraestructura comprende 19 014 vigas de diferentes longitudes.

Hasta la fecha, la obra registra un avance total de 81%, mientras que los trabajos civiles están en 95% y la parte electromecánica entre un 45 a 46%. Para terminar las obras civiles, Carreño precisó que se están terminando de construir los dos megapuentes, de 240 y 272 metros de longitud, en treinta días.

Asimismo, indicó que, a pesar de que la obra debería terminar en septiembre de 2014, el nuevo cronograma del contratista indica que en abril del año entrante se concluirían los trabajos para empezar la fase de prueba. De ser así, en noviembre o diciembre de 2014 estaría en operación comercial la L1 en su totalidad.

**06 de noviembre de 2013**

El director ejecutivo de la AATE, Oswaldo Duber Plasencia Contreras, señaló en una entrevista que los mayores retos está en la continuidad del proyecto, pues se estima que la implementación de la Red de Metro pueda estar lista en 15 o 20 años. Para ello, se requiere el total apoyo del gobierno de turno y que para la L1 y L2, se cuenta con el apoyo del presidente Ollanta Humala Tasso. De no contar con este soporte, indicó que el proyecto se interrumpiría.

Otro reto es el plazo de ejecución, el cual requiere una estrategia y toma de decisiones que permita ejecutar las demás líneas. Similarmente, la integración del sistema de transporte es otro trabajo pendiente en el que el metro y los demás medios deben encontrarse eficientemente articulados.

**15 de agosto de 2013**

Gobierno declara viable el proyecto de construcción y el MEF confirma que la inversión necesaria es de 6500M USD.

El MTC y el MEF le otorgaron la viabilidad a proyecto de la L2 y el ramal de la L4, ratificando la inversión de 6500M USD. La Jefa de proyectos ferroviarios de PRINVERSIÓN, Christy García, explicó que los ministerios declararon el proyecto viable, tanto económica como socialmente.

Aimismo, mencionó que el proyecto será entregado en concesión con estudios de preinversión hechos, a nivel de factibilidad y con evaluaciones ya aprobadas.

Aparte, también se aprobó la segunda versión del contrato de concesión, cuya versión final se elaborará en función a los comentarios que se reciban de los postores. Este además deberá contar con las opiniones favorables de la OSITRAN, el MTC, el MEF y finalmente el consejo directivo de PROINVERSIÓN.

La buena pro está programada para la segunda semana de diciembre. Hasta la fecha, 35 empresas han adquirido derechos de participación.

**19 de agosto de 2013**

Se confirma que las obras se harán a inicios de 2014 durante el primer trimestre y que el primer tramo operaría en el 2016

**12 de noviembre de 2013**

El ministro Carlos Paredes informa que la línea se adjudicará el próximo mes para comenzar a construirse a inicios del 2014.

**19 de noviembre de 2013**

Se aprueba la resolución ministerial del MTC que reemplaza la av. Guzman Blanco para incluir un tramo de Paseo de la República y Paseo Colón (Av. 9 de diciembre) en su lugar para interconectar la L2 con el Metropolitano.

La nueva ruta comprende las siguientes avenidas: Víctor Raúl Haya de la Torre (carretera Central), Nicolás Ayllón, 28 de Julio, Paseo de la República, 9 de Diciembre (Paseo Colón), Arica, Venezuela, Germán Amézaga, Oscar R. Benavides (antes Colonial) y Guardia Chalaca.

La interconexión se dará en la estación central del metropolitano. Este cambio contó con la opinión técnica favorable de la DG de Caminos y Ferrocarriles y la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC, además de la firma del ministro Carlos Paredes.

Se mantiene el modelo subterráneo, a excepción de los patios de maniobras que estarán al inicio y final del recorrido.

## L1

### 19 de diciembre de 2013

El ministro Carlos Paredes participó en una entrevista televisada en la que comentó que el tramo 2 de la L1 ya tenía un 92% de avance a la fecha, que en abril se culminaría con la construcción y que a fines del semestre, en junio, comenzaría la operación comercial.

### 12 de mayo de 2014

Humala inaugura tramo 2 de la L1.

### 25 de mayo de 2014

El TRAMO 2 concluye, costando 885.154.813USD y 32.429.206USD de supervisión. Sin embargo, el total total ta complicaio de hallar. Se estima, con todo todo todo, unos 2 000 millones y 2100 millones USD aprox. con tramo 1 y 2, obras de equipamiento y coches. Incluyendo valorización histórica de los 80 y 90.

## L2

### 19 de diciembre de 2013

El ministro Carlos Paredes participó en una entrevista televisada en la que comentó que la L2 se encontraba en proceso de concesión y que en febrero se adjudicaría el proyecto. En el segundo trimestre comenzaría la construcción.

Respecto a la postergación del proceso, el ministro indicó que la licitación iba a ser en diciembre, pero todos los postores solicitaron semanas adicionales para presentar sus propuestas y tener la mejor calidad posible para el proyecto. Sobre la profundidad de la L2, indicó que los postores tenían más flexibilidad en elegir los metros que requirieran para el proyecto.

Asimismo, enfatizó que de todas maneras se vería un avance del proyecto durante el gobierno de turno. Este sería el primer tramo de la L2 en operaciones para 2016, y el proyecto completo para 2019, cuando Lima sea sede de los Juegos Panamericanos. Además, su gobierno dejaría la L3 ya concesionada para consolidar la Red de Metro.

### 30 de enero de 2014

Tres consorcios precalifican para competir por la buena pro. PROINVERSIÓN revela que Odebrecht, Cosapi e ICA quedarán.

Entre los postores:

- Consorcio Nuevo Metro de Lima: ACS, FCC Construcción, Impregilo, AnsaldoBreda, Cosapi;
- Consorcio Metro Subterráneo de Lima: Astaldi, Controladora de Operaciones de Infraestructura;
- Consorcio Metro de Lima Línea 2: Odebrecht, Constructora Andrade Cutierrez, Queiroz Galvão Constructora, Graña y Montero.

### 18 de febrero de 2014

PROINVERSIÓN posterga la buena pro de la L2 que estaba para el 28 de febrero hasta el 28 de marzo de 2014 a pedido de 2 de los 3 postores. Había tres consorcios precalificados:

- Nuevo Metro de Lima
- Metro Subterráneo de Lima
- Metro de Lima Línea 2

### 19 de febrero de 2014

Lelio Balarezo, presidente de CAPECO, indica que 25mts es una locura y que podría seguirse el modelo del Metro de Santiago con 8-10 metros de profundidad con trinchera cubierta. En su opinión, el gobierno no habría elegido el mejor diseño en función a costos.

Conzalo Priale, presidente de la AFIN, consideró que la L2 no tiene que ser tan profunda porque proyectos similares están solo a 6mts. Así, sería bueno que sea subterránea en el centro de Lima y bajo la carretera central por la cantidad de tráfico en la superficie, pero podría tener tramos elevados en zonas como el callao por el riesgo de tsunami.

### 25 de febrero de 2014

Debido al costo especulado, el proyecto de la L2 estaría enfrentando diferentes críticas. Entre ellas, se cuestiona por que elegir un tren subterráneo si el kilómetro cuesta el doble de la opción elevada e incluso podría incrementarse debido a las características del suelo.

Sin embargo, la jefa de proyectos ferroviarios, Christy García-Godos indicó que la L2 pasaría por zonas urbanas ya establecidas, por lo que la opción con viaductos o al nivel del suelo afectarían el entorno de la ciudad, además de que encarecería y demoraría la obra, representando un costo social muy alto.

Esto se debería a que dichas opciones implicarían obras adicionales como la remoción de interferencias y abrir la ciudad. Así, existiría un estudio de factibilidad evaluado por el MTC que indica que la opción subterránea de 10-25 metros de profundidad sería la mejor para la L2.

García-Godos también indicó que la primera fase de construcción del proyecto se extenderá por 2 años máximo y un año y medio para la operación comercial de la etapa 1A. De tal manera, esta funcionaría en el segundo trimestre de 2016.

Dos de tres postores solicitaron más tiempo para preparar sus propuestas, por lo que la concesión se postergaría un mes hasta el 28 de marzo.

### 26 de febrero de 2014

PROINVERSIÓN indica que si hubieran optado por un metro de baja profundidad (metro por viaducto o por "trinchera cubierta" 6-7mts), se generaría caos vehicular y afectaría a los servicios públicos en la etapa de construcción. Los 10-25mts minimizará las interferencias con la infraestructura existente (viaductos, puentes vehiculares y peatonales).

De no hacerlo así, la Jefa de Proyectos Ferroviarios de ProInversión, Christy García-Godos, indicó que habría que cerrar la Carretera Central, la Plaza Bolognesi y las avenidas Nicolás ayllon, 28 de Julio, Venezuela, parte de la Colonial y Faucett.

### 21 de marzo de 2014

Solo el consorcio Nuevo metro de lima presentó los sobres 2 y 3 con la propuesta técnica y económica para el proyecto

**10 de abril de 2014**

Angela Palmeira, funcionaria del Centro de Operaciones Estructuradas de Odebrecht, envió un correo a Olivio Rodrigues, donde adjunta más planillas de registros de beneficiarios donde figuran Hispamar Internacional Corp. y a Oblong Internacional Inc. Los montos de pago a estas firmas ascienden a 1 000 000M USD y 304 000 USD respectivamente.

**25 de mayo de 2014**

El tramo 2 de la L1 comenzaría operaciones en julio con los recorridos de prueba según el ministro Carlos Paredes. Actualmente, se está evaluando si se mantendrá la tarifa de 1.50 PEN.

El ministro Carlos Paredes participó en una entrevista televisada en la que comentó que el tramo 2 de la L1 ya tenía un 92% de avance a la fecha, que en abril se culminaría con la construcción y que a fines del semestre, en junio, comenzaría la operación comercial.

**28 de marzo de 2014**

Después de 14 meses de la convocatoria, la línea 2 es concesionada por PROINVERSIÓN tras varios meses de espera al único postor que quedaba en la carrera (Consorcio Nuevo Metro de Lima) para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la vía.

- Empresas que lo componen: Cosapi, Iridium, FCC, Salini Impregilo, Ansaldo STS y Ansaldo Breda.
- Asesora el Metro de Madrid

Dentro del consorcio seleccionado, las firmas con mayor participación son Iridium que ya estaba con Dragados ACS con 25%, Ansaldo los dos, con 27% y Salini Impregilo con 19%.

Las otras empresas que habían mostrado su interés fueron ICA (México), Odebrecht (Brasil) y CyM (Perú), como concesionario alternativo.

El Colegio de Ingenieros de Lima se quejó ante al MTC de que algunos ingenieros extranjeros firmaron los planos de la L2 sin estar habilitados para ello. Asimismo, otros sectores empresariales se opusieron al proyecto por su costo, además de la presentación de una sola oferta.

Asimismo, los partidos de la oposición reclamaron al presidente que el concurso se declarar desierto tras la retirada de los otros dos postores. Sin embargo, Proinversión decidió seguir adelante y defendió que ha existido suficiente competencia a lo largo del proceso.

**31 de marzo de 2014**

El MTC empujó la construcción de la L2 como subterránea y no aérea ni mixta, pues la primera opción sería la más eficiente y tomaría menos tiempo, por lo que no demandarían más inversión. Además, elevado o mixto generaría más costos por la necesidad de expropiar terrenos.

Carlos Paredes indicó que la opción subterránea había sido avalada por un análisis costo-beneficio hecho por un equipo técnico con 27 años de experiencia realizando metros en el mundo.

Asimismo, el ministro indicó que, aunque se concesionó la obra al único postor que presentó los dos sobres, el proceso había sido transparente y que los dos restantes no habrían presentado propuestas porque sus costos no se ajustaban al precio de referencia.

Paredes comentó que la prueba era que los tres habían llegado hasta el final en igualdad de condiciones y que ganó el que pedía menos dinero. Los otros dos habrían pedido incrementar el precio de referencia o ahorrar costos, pero no se aceptó para mantener la calidad del proyecto, el nivel de servicio y los riesgos que el Estado estaba dispuesto a asumir.

La obra se ejecutaría en 62 meses, poco más de cinco años, para tener los 35KMs finales de la L2 y el ramal de la L4 en 2019.

**24 de abril de 2014**

Carlos Paredes indicó que se requería una autoridad única del transporte, por lo que el gobierno tiene la intención de lograr ese objetivo. Sin embargo, señaló que para lograrlo serán necesarias modificaciones legales y constitucionales por las que no se podía esperar.

Con su creación, se busca impactar en la seguridad vial, lograr un transporte urbano eficiente, justificar la inversión en infraestructura y lograr objetivos de calidad de vida y productividad.

**28 de abril de 2014**

Ollanta Humala presidió la ceremonia de suscripción del contrato de concesión para la L2. A esta también asistió el ministro Carlos Paredes. El presidente denominó el proyecto como:

- La inversión más grande que se ha hecho en la historia del país
- Un hecho histórico
- Obra que pone en valor a Lima
- Paso importante en el siglo XXI a la modernidad
- Una de las más grandes obras en Latinoamérica y el mundo

**04 de junio de 2014**

El ministro Carlos Paredes se presentó frente a la comisión de vivienda para sustentar el proyecto de ley que permitirá expropiar los bienes necesarios para el patio taller de la L2. Inicialmente, la ley para las expropiaciones solo contemplaba las líneas y no el ramal de la L4, por lo que se buscaba evitar que el proyecto se trunque.

Sin embargo, el ministro no sabía cuáles serían los predios elegidos para expropiar. Indicó que aún no se tenía certeza, pero que se había hecho un perfil, un estudio de factibilidad y que posteriormente se harían precisiones en función a ello.

Asimismo, añadió que el Estado ahorraría más si lograrse ejecutar el proceso de manera más rápida, por lo que detalles como los terrenos y el precio serían definidos después.

También explicó que se cambió el lugar donde inicialmente se había pensado el patio taller, pero no había informe que justifique la prioridad de dicho arreglo frente a la L2.

**05 de julio de 2014**

La Contraloría General de la República informó que formuló una denuncia penal por el delito de negociación incompatible a Oswaldo Plasencia (ex director ejecutivo de la AATE), Walter Arboleda (Gerente de Ingeniería y Obras), Jorge Urdanivia (Jefatura de Obras Cíviles), Jhonny Carro (encargado de la transferencia de bienes al concesionario CyM Ferrovías), Duilio Ayaipoma Nicolini y Robert Jungkind (reps. del Consorcio Supervisor Cesel-Poyry).

Se generó el expediente N° 47-2015. Se informó a la Procuraduría que se le atribuyen dos hechos específicos a los procesados. Primero, haber contribuido a que el consorcio sea eximido de la penalidad que le correspondía asumir ante el retraso en el cumplimiento de sus obligaciones. Segundo, haber permitido que el consorcio ejecute la obra sin la intervención del Jefe de Proyecto y Residente de Obra. Después, estos funcionarios habrían aceptado el cambio de profesionales en contra a lo previamente estipulado en el contrato.

**06 de junio de 2014**

Se aprueba el proyecto de ley 3840/2013-PE en el congreso para modificar el numeral 60 de la quinta disposición complementaria final de la Ley 30025, que facilita la expropiación de bienes inmuebles afectados para la ejecución de obras de infraestructura. En esta, solo se había incluido a las líneas 1 y 2, por lo que el PL agregaba el ramal de la L4.

A partir de este cambio, el Gobierno puede desocupar los predios necesarios para los patios taller de la L2 y L4 en 20 días hábiles una vez obtenida la sentencia de expropiación.

Este trámite se habría logrado de manera acelerada. Menos de un mes antes, el 13 de mayo, llegó al fuero legislativo. Luego, recibió un dictamen favorable de la comisión de vivienda solo un día después de la presentación del ministro de transportes para exponer la propuesta.

Este trámite habría sido tan acelerado que no se habría esperado por la opinión del gobierno regional y la MUNI Callao, afectadas por la expropiación que se planea realizar.

Esta prisa tendría de fondo un cambio repentino en el área dispuesta para el patio taller. Inicialmente, el consorcio supervisor habría planteado hasta cinco alternativas, pero ocho meses después elaboraron otro, donde se muestra un nuevo plano que ubica el patio en un lugar distinto al consignado en el informe anterior. Ahora sería en Bocanegra con Faucett. También se contemplaba una "futura expansión" comprendida por 211 mil metros cuadrados.

El gobierno indicó que el cambio sería más conveniente para evitar reversiones sobre los terrenos del fundo. Sin embargo, el exdueño aseveró que había remitido una carta en la que se comprometía irrevocablemente a no ejercer su derecho a revertir la expropiación.

En Bocanegra, habría un potencial comercial y de cercanía al aeropuerto, pero, según la hija del dueño del terreno que se busca expropiar, el proceso se estaba haciendo con premura y existirían asuntos irregulares que merecían ser investigados.

Una valoración estimada contando a todos los terrenos y 15 empresas de la zona que deberían ser expropiadas daban un costo aprox. de 600 M USD, pero los documentos de PROINVERSIÓN solo contempla la tercera parte de ese presupuesto para expropiaciones.

**08 de junio de 2014**

El periódico Perú21 reveló un irregular cambio de terreno para las expropiaciones referidas a la L2. Frente a ello, el viceministro de transportes, Henry Zaira, emitió un oficio que brinda las justificaciones al respecto. Entre ellas, indica que el cambio de ubicación desde los terrenos del aeropuerto hacia la zona de Bocanegra responde a las emisiones electromagnéticas, la posible reversión de los terrenos y la expropiación de más viviendas. Entonces, solo se expropiarían tres predios, uno estatal y dos privados.

No obstante, estos motivos no coincidirían con las declaraciones del ministro Paredes. Este habría sostenido ante la Comisión de Vivienda que se dejaba el terreno del aeropuerto, pues de construirían luces y hangares. Pero el ministro admitió que no podía brindar precisiones respecto al gasto por expropiaciones porque no sabían el número exacto que se necesitarían.

El legislador Yohny Lescano propuso que se investiguen las denuncias sobre la L2 para comparar lo que se requiere con lo que se pretende gastar.

**18 de junio de 2014**

La L2 afectará a más de 1000 hectáreas industriales que deberían desplazarse a otras zonas. Estas estarían ubicadas en las avenidas Argentina, Nicolás Ayllón, Venezuela, entre otras, que deberían desplazarse a los nuevos polos industriales como Lurin y Ancón.

**17 de julio de 2014**

Según un informe de Contraloría, se culmina el proyecto con la suscripción del acta final de recepción de obra, 49 días antes de lo previsto.

Es decir, el aumento de 235 días adicionales solicitados por el consorcio supervisor Cesel-Poyry sólo se cumplió hasta los 186 días calendario. Aun así, la AATE aprobó la liquidación del contrato por un monto de 32 429 206M USD, reconociendo 1 219 871M USD en perjuicio del Estado.

**25 de julio de 2014**

Inicio de operaciones comerciales del tramo 2 de la L1

**Septiembre 2014**

Se adjudicaron los estudios para la L3 y así establecer bases técnicas y económicas para que se pueda llevar a cabo el plan desde 2016

**19 de septiembre de 2014**

Se suspende la inauguración del inicio de las obras de la L2 donde participaría el presidente Ollanta Humala. Esta iba a tomar lugar en el patio taller de Santa Anita, al costado del Mercado Mayorista, donde también se estaba desarrollando un paro de 24 horas por parte de los comerciantes. Sin embargo, el MTC no informó explícitamente sobre los motivos de la cancelación.

El gobierno anunció su intención de inaugurar las 5 primeras estaciones en 2016, mientras que el consorcio tiene previsto acabar la obra para 2019, cuando Lima sea sede de los Juegos Panamericanos.

Los motivos de retraso son inciertas. Fuentes de Palacio de Gobierno indicaron que las adendas al contrato no estaban listas, mientras que el MTC lo negó y refirió motivos de seguridad.

**Se explicó que el presidente Humala decidió postergar** hasta que se firmen dos adendas al contrato que aseguren la realización de obras adicionales. Asimismo, el presidente habría optado por llamar a Palacio a una reunión de trabajo con los representantes de las empresas que conforman el consorcio para precisar los términos de dichas adendas.

Desde Palacio, admitieron que hubo una descoordinación entre el MTC y el consorcio porque las adendas ya estaban acordadas, pero no habían sido redactadas, firmadas e incorporadas al contrato. El pdte. no quería realizar la ceremonia sin que no estén todos los elementos bien precisos.

Desde el MTC comentaron que la cancelación se debió a problemas de seguridad ante una protesta de los comerciantes del mercado de Sta. Anita.

**20 de septiembre de 2014**

Comenzaron los trabajos para la construcción de la L2.

El presidente de la república, Ollanta Humala, acompañado del ministro de transportes y comunicaciones, José Gallardo, recibieron a los miembros de la concesionaria para discutir sobre las etapas y línea de tiempo para la construcción de la L2, que iniciará en pocas semanas.

Entre los asistentes: Carlos Royo, presidente del consorcio Metro de Lima; Ignacio Segura, en representación de Dragados; Juan Santa María, en representación de IRIDIUM; Fernando Valdez, en representación de COSAPI; Guillermo Díaz, en representación de Salini Impregilo; Salvatore Ricardi, en representación de Ansaldo; y Miguel Jurado, director general de FCC.

**13 de noviembre de 2014**

Edelnor asegura la provisión de energía para la construcción de la L2. Un representante asegura que ya tuvieron reuniones con el consorcio para alimentar de manera definitiva a la infraestructura y de manera provisional las obra de las tuneladores y/o aquellas que requieran suministro eléctrico.

**24 de noviembre de 2014**

Carlos Royo, presidente del Consorcio, confirma el inicio de las obras para el siguiente mes. El retraso se debió al surgimiento del tema de las adendas, pero principalmente a que el terreno tenía más interferencias que las previstas. En cuanto a las primeras, estarían relacionadas a cuestiones operativas para gestionar las interferencias, así como cuestiones de bancabilidad. Ambas ya estarían conversadas con el MTC.

Se aclara que en 2016 habrá algunos tramos en funcionamiento, pero no la totalidad de los 5KMs. Se espera que la obra esté lista en 5 años y medio.

Carlos Royo indica que los bonos para financiar el proyecto se emitirán en enero de 2015. No se pudo participar este año porque el mercado de bonos cerraba la primera semana de diciembre y se esperaba finalizar antes la adenda de bancabilidad. Ya está negociada, así que debería ser firmada en breve. Comentó que las firmas son un tema meramente operativo.

**04 de diciembre de 2014**

El BID anunció la aprobación de un paquete de préstamos por 750M USD para la L2. Se le denomina "La mayor obra emprendida por una APP en la historia del Perú" por el vicepresidente interino del SP y Operaciones sin Garantía soberana del BID Hans Schulz



**Agosto 2015**

Mediante investigación periodística, se indicó que el inicio de las obras de la L1 en 2009 habrían tenido de base estudios desactualizados con referencias técnicas de 1997 y 2005.

Asimismo, los estudios técnicos para la inversión en la compra de nuevos trenes hechos en 2007 y febrero de 2008 habrían sido elaborados por ENGEVIX Engenharia S.A., una empresa que también estaría siendo investigada en Brasil debido a presuntos hechos de corrupción.

**05 de diciembre de 2014x**

CAF aprueba un crédito de 150M USD para financiar parte de la L2 y el ramal de la L4. Este es el tercer préstamo, los dos primeros fueron para el tramo 1 y 2 de la L1 (300M USD)

**29 de diciembre de 2014**

La construcción comienza formalmente en el Patio Taller Santa Anita. El Ministro Gallardo Ku afirma que este proyecto traerá beneficios a la población. Asimismo, destacó que tenían propuestas de otros proyectos como ampliar la L1, accesos a VMT por teleférico y un tren superficie para que la L2 llegue hasta Santa Clara y Huaycan.

Comenzó bajo el gobierno de Humala, bajo la promesa de inaugurarse en 2020.

**7 de enero de 2015**

Comienzan los trabajos para la L2. Se reúnen en el futuro patio taller de Santa Anita el presidente Ollanta Humala, el ministro de transportes y com José Gallardo Ku, el presidente de la sociedad concesionaria Carlos Royo y los principales directivos de las compañías integrantes de FCC (Vialia), COSAPI, ACS Dragados e Iridium y del sector empresarial.

**24 de febrero de 2015**

HITACHI (Japón) compra Ansaldo STS y Ansaldo Breda a la estatal Finmeccanica. Ahora es Hitachi Rail STS con sede en Italia.

Finmeccanica había intentado vender Ansaldo Breda y Ansaldo STS por 4 años por ser un negocio muy pequeño para competir a nivel internacional. Además, los escándalos de corrupción demoraron el proceso, haciendo que el status y la deuda de la agencia lo condenaran a incrementar sus costos y dañar su competitividad internacional.

**20 de mayo de 2015**

Inicia la aplicación gradual del plan de desvío para los trabajos de la L2. La gerenta de la sociedad concesionaria, Carmen Deulafeu explicó que se evaluará su aplicación para determinar los puntos a corregir y los ajustes que deban hacerse.

El día 23 de mayo se aplicaría totalmente el plan de desvíos, cerrando la carretera central entre la vía de evitamiento y el mercado mayorista de Santa Anita.

**29 de agosto de 2015**

Hasta el momento, la etapa inicial del tramo 1A ha requerido la expropiación de 75 terrenos públicos y privados. En adelante, se calcula que se necesitarán 313 predios privados y 110 públicos más en Lima y Callao.

Los vecinos se han manifestado en contra de este proceso. Sin embargo, este mes se emitió el Decreto Legislativo 1192, que aprueba la ley marco de adquisición y expropiación de inmuebles y liberación de interferencias para obras de infraestructura.

A partir de ella, se unifican normas y se establecen disposiciones para agilizar procesos. Con esta, el Estado puede expropiar incluso ante problemas al identificar al titular del predio. Asimismo, permite pagar indemnizaciones que contemplan mejorar realizadas a las propiedades.

**04 de septiembre de 2015**

Reunión entre Carlos Royo Ibáñez, presidente de la Sociedad Concesionaria de Metro de Lima, y Carlos Herrera, director ejecutivo de PROINVERSIÓN.

**12 de octubre de 2015**

El presidente Ollanta Humala participó en una visita de inspección a las obras en Santa Anita junto al ministro José Gallardo. Este último comentó que este sería el proyecto más importante en la historia de la cartera. El tramo priorizado 1A que uniría Ate a la Plaza Bolognesi estaría listo para algún momento en 2018, y que el ramal de la L4 hasta el aeropuerto, hasta 2021.

El jefe de transportes indicó que una vez que se avance con los EDIs, se procederá con la construcción de las estaciones. Adicionalmente, comentó que se estaría evaluando la posibilidad de ampliar la L1. Después de ello, indicó que en el primer trimestre del 2016 ya se contaría con las tuneladoras para el 1B y el 2, y que, por mientras, el tramo 1A se estaría excavando mediante métodos tradicionales.

Humala comentó que se evidenciaba una recuperación de tiempos. Según el presidente, los retrasos de habrían debido a las expropiaciones, pues el país contaba con un marco legal muy laxo respecto a ese tema. Asimismo, recaló que su gobierno estaría cumpliendo con lo ofrecido al país, además de que su gestión ya estaría adquiriendo vagones para incrementar la capacidad de la L1 ya colapsada. Señaló que la L2 estaría acompañada de proyectos a cargo del ministerio de vivienda y el transporte mediante teleféricos.

**23 de febrero de 2016**

Se encuentra un documento de la empresa Odebrecht vinculado al expresidente Humala.

**14 de octubre de 2015**

La jefa de Ositran, Patricia Benavente, indicó que para finales de año el concesionario levantará las observaciones a los EDIs de la etapa 1A para dinamizar las obras a inicios de 2016. Este tramo sería entregado a finales de ese año.

La funcionaria agregó que una vez que los terrenos sean saneados y el Estado apruebe los EDIs, se observará una mayor ejecución de obras. Por su parte, mencionó que el consorcio vendría cumpliendo con subsanar las observaciones ya hechas y que, a la par, el MTC, estaría remontando los retrasos que hubo en la entrega de terrenos.

**10 de diciembre de 2015**

Después de participar en los testeos de su capacidad, se les indicó a los funcionarios de Ositran que la tuneladora para la L2 arribaría a Lima durante el primer trimestre de 2016.

Los funcionarios que participaron fueron el Gerente de Supervisión y Fiscalización, Francisco Jaramillo, y el Supervisor de Infraestructura L2, Elvis Sánchez.

Las pruebas de la maquinaria se llevaron a cabo entre el 26 y 27 de noviembre pasado. Durante estas pruebas también estuvieron el presidente del directorio del Concesionario Nuevo Metro de Lima, Carlos Royo; el Gerente de Construcción de la concesionaria, Alfonso Ranniger; el Director General de Consorcio CJV (Astaldi Ingeniería y Construcciones LTDA), Juan Carlos Pinar Rubio, y otros.

**30 de enero de 2016**

Las dos tuneladoras con las que se construirá el túnel subterráneo de la L2 fueron probadas en Alemania y, después de desarmarlas, la primera llegará en abril y la segunda, sesenta días después al Perú según la directoria ejecutiva de la AATE, Jessica Gonzales Vildoso. Estas habrían sido diseñadas en función a la calidad del suelo limeño, pues realizarán labores de perforación y revestimiento del túnel.

La visita y ceremonia oficial se habría hecho junto al ministro de transportes y comunicaciones, José Gallardo Ku; la gerenta general de la Sociedad Concesionaria y la directora ejecutiva de la AATE.

**03 de mayo de 2016**

Carmen Deulofeu, gerente general de la Sociedad Concesionaria indicó que se habían avanzado 854 metros de túnel de la etapa 1A, pero que aún es difícil determinar un porcentaje de avance. En abril de 2014, COSAPI, representando al consorcio, se había comprometido a inaugurar la etapa 1A en mayo de 2016. Pero la gerente ahora señala que es difícil determinar un plazo frente a las trabas.

Asimismo, indicó que sería difícil determinar cuándo comenzará a operar la tuneladora porque primero se tenían que concluir los estudios de la estación San Juan de Dios. Los 854 metros de túnel se habían hecho con el método austriaco y sin explosivos por el tipo de suelo. Entre agosto y septiembre de 2016 llegarían los primeros 5 trenes para la etapa 1A. Por ahora, se construye el edificio para ese material rodante.

**TRABAS**

**Estudios Definitivos de Ingeniería (EDIs)**

La gerente explicó que la supervisora de la obra se demoró más de un año en aprobar el EDI de una sola estación. Todos los EDI de la etapa 1A ya habían sido presentados. Esta demora no se ha visto en otros países que han construido metros similares. El proceso del EDI es el siguiente: el consorcio supervisor emite un informe que se remite a Ositran y a la AATE para evaluación, los cuales luego darán su opinión al MTC, quien finalmente aprobará el EDI. Pero Ositran debe esperar la opinión del consorcio supervisor y eso suele atrasar la revisión.

**IDIOMA**

Las reuniones con el consorcio supervisor se complican ante la necesidad de tener traductores por la diversidad de idiomas. Dentro del grupo, hay personas que hablan chino mandarín, chino cantonés, coreano y español. Una fuente del gobierno comentó que OSITRAN solicitó por contrato que todos los miembros del consejo supervisor sepan inglés, pero no se habría cumplido con esa obligación.

**SANEAMIENTO**

El Estado debe entregar unos 77 predios saneados (expropiados y con levantamiento de interferencias), pero la gerente indica que, hasta la fecha, solo se ha liberado ocho de estos compendios de terrenos. Asimismo, falta liberación de canales de riego, paneles publicitario, red semaforica, fibra óptica, alumbrado, gas, electricidad, agua, alcantarillado, etc. A pesar de sus esfuerzos de ajustar diseños y plazos según la disponibilidad de los terrenos, se está lejos del plan de entregas estipulado en el contrato.

**RESPONSABILIDADES**

Todos los retrasos generan sobre costo pues se mantienen recursos humados y maquinaria paralizada. El consorcio se encuentra en evaluación sobre los costos de los retrasos, pero afirma que la cuenta la deberá pagar el Estado.

**04 de mayo de 2016**

Después de la aprobación del EDI, se requiere el visto bueno de la Municipalidad de Lima. La gerente Deulofeu explicó que para iniciar la construcción de la primera estación en Santa Anita, primero se debe aprobar, mediante ordenanza municipal, el informe de compatibilidad vial entre el proyecto y la zona urbana. El informe fue enviado hace varios meses a la AATE, pero esta entidad recién lo presentó a la MUNI Lima hace unas semanas.

**SOBRE RESISTENCIA ANTISÍSMICA**

Por otro lado, Rafael Piqué del Pozo, presidente del Comité Técnico de Normas Antisísmicas le comentó al Diario el comercio que la empresa supervisora de la L2 había dado a entender al Comité que se pretendía reducir la categoría sísmica de la obra.

En funcionario refirió que no se pretendía aplicar el Reglamento Nacional de Edificaciones y que se reduciría la categoría antisísmica de A (resistente a 9 grados) a B (resistente a 7 y 8).

Sin embargo, Carmen Deulofeu, gerente general de la sociedad concesionaria, respondió que este marco no es aplicado porque no considera obras subterráneas, por lo que la empresa estaría empleando normativas internacionales.

Asimismo, mencionó que al inicio los muros de la estructura tenían 0.8 metros de grosor, pero, para evitar discusiones, la empresa decidió poner muros de un metro de grosor en el tramo 1A. Además, este sería mayor en el Callao y zonas similares porque el suelo tendría mayor presencia de agua. Todo ello se haría siempre siguiendo estándares internacionales.

Deulofeu indicó que este tema estaba en revisión por parte del supervisor de las obras, pero que también constituye otro motivo de atraso para el proyecto.

**7 de junio de 2016**

La construcción de la L2 lleva más de un año de retraso debido a incumplimientos del Estado. Una de las principales trabas ha sido obtener la aprobación del informe de compatibilidad vial para la etapa 1A del metro, a través de una ordenanza municipal de parte de la MUNI Lima.

**OSITRAN**

La presidenta de OSITRAN, Patricia Benavente, advirtió que el informe habría sido presentado hace más de un mes por el concesionario, pero que no había sido priorizado por la gestión del alcalde Luis Castañeda Lossio. Asimismo, indicó que es responsabilidad del MTC coordinar con las otras instancias del Estado para evitar estas situaciones, así como el hecho de que el concesionario ha venido poniendo evidencia de que se está retrasando.

El riesgo según Benavente era que, de prolongarse la aprobación, el concesionario iniciaría un proceso de controversia contra el Estado por incumplimiento de contrato. Benavente también comentó que cuando un proyecto es declarado de interés nacional como la Red Básica, ningún nivel de gobierno y/o autoridad puede generar interferencias y/o obstáculos para su ejecución.

Adicionalmente, ella previó que, a más tardar en julio, el MTC debe aprobar la adenda para sincerar plazos de entrega y saneamiento de terrenos, así como el cambio de áreas para el patio taller.

**CONCESIONARIO**

Respecto al tema, sostienen que la aprobación de la compatibilización es uno de los principales impedimentos para iniciar la construcción de las estaciones.

**MUNI Lima**

La MUNI respondió que, en mayo, el Instituto Metropolitano de Planificación hizo serias observaciones al proyecto, pues no apuntaría a la integración vial con el resto de la Carretera, por lo que se le demandó al concesionario plantear una alternativa de solución con la modificación de su proyecto. Sin embargo, indicarían que este se había negado debido a que aquello no formaba parte del contrato.

Comentaron también que, hasta la fecha, no se habían resuelto las observaciones detectadas por parte del concesionario.

**16 de junio de 2016**

Se concluyeron los primeros 2290 metros de túnel de la etapa 1A y se espera que en septiembre estén listos los 5KMs completos. De inicios de mayo hasta la fecha se avanzó más de 1KM con el método austriaco con retroexcavadoras y máquinas jumbo. No usarán explosivos porque el suelo es compuesto por conglomerados y grava.

**28 de julio de 2016**

Pedro Pablo Kuczynski asume la presidencia de la república tras ganar las elecciones.

**19 de junio de 2016**

Henry Zaira, viceministro de transporte, informó que las tuneladoras comenzarían a trabajar en 2017, pues la instalación en los pozos tardaba un aprox. de cinco meses. Asimismo, indicó que el gobierno ya habría entregado los terrenos donde estas serían colocadas.

En su inspección del pasado jueves, precisó que ya se habrían excavado 2290 de 5000 metros de túnel para la etapa 1A, que sería 46% del tramo priorizado. Aquello se habría logrado mediante el método austríaco con retroexcavadoras, las cuales estarían realizando 40 metros de túnel diarios en una jornada de 24H, seis días de la semana.

Con base en este avance, Zaira estimaba que se podría pasar del 60% de progreso en la etapa 1A terminando el gobierno actual de Ollanta Humala el 28 de julio de 2016.

Mientras, Carmen Deulofeu indicó que las tuneladoras se ensamblarían una vez que las estaciones por donde se les introduciría al túnel estén debidamente implementadas. La primera excavaría desde la estación San Juan de Dios hacia el Callao, avanzando un promedio de 250 y 300 metros mensuales.

**26 de junio de 2016**

La MUNI Lima da su autorización para iniciar la construcción de los primeros tramos del proyecto. El viceministro de transportes señaló que habían llegado a un acuerdo con la muni para que el concesionario inicie las obras sin la necesidad de que se emita la ordenanza municipal para agilizar tiempos.

Se mantuvo una reunión con la Dirección de Transporte Urbano, EMAPE y las demás instancias involucradas, logrando acordar que la autorización que se le había brindado estaba vigente y que se debería iniciar con las obras automáticamente.

Henry Zaira, el viceministro, aclaró que de todas maneras la MUNI emitirá una ordenanza en las próximas semanas para convalidar la autorización. Mientras estarán elaborando informes técnicos desde todas las instancias, las cuales habían mostrado buena voluntad para ello y también habían dejado por escrito la autorización para hacer los trabajos.

Por su parte, una fuente de la concesionaria comentó que estas negociaciones estarían dando pie al inicio de la construcción luego de casi un año de retraso. Asimismo, comentó que aún está pendiente la aprobación de 3/5 EDIs, los cuales no habían tenido criterios homogéneos de evaluación, a pesar de tener incluso estaciones idénticas, una al lado de la otra, pasar por el mismo filtro.

La espera por la revisión ya lleva más de un año, entre idas y venidas debido a que los criterios de evaluación no son homogéneos y que la cadena de aprobaciones es bastante larga.

**04 de agosto de 2016**

La Contraloría supervisa el contrato y la ejecución del proyecto. Como resultado, encuentra que:

- Proinversión adelantó los trabajos en 4,3KMs para que estén listos en julio de 2013. Este anticipo habría generado un gasto extra de 156M USD. La fecha de entrega no se habría cumplido y aun así, el tramo no generaría un impacto significativo.
- La empresa ejecutora cavó 5KMs de túnel con excavadoras, cuando el contrato solo estipulaba 1KM con este método y el resto con tuneladoras. Cada KM con tuneladora cuesta 17K USD, mientras que con excavadoras se invierte 44k USD.

Todo esto constituiría un perjuicio económico para el Estado. Los 23 funcionarios de Proinversión que habrían propiciado el sobregasto serían integrantes del Comité Pro Integración, el Jefe de Asesoría jurídica y altos funcionarios de la dirección.

**05 de agosto de 2016**

A menos de una semana en el cargo, el ministro de Transportes, Martín Vizcarra, indica que la L2 tendrá un avance del 60% para 2019 y estaría concluida para 2021. Comenta que buscarán potenciarlo para que sea el proyecto del bicentenario.

Comenta que se tendrán reuniones con las instituciones involucradas para dialogar sobre los problemas legales, técnicos y/o de coordinación que pudieran haber.

El ministro comenta que el gabinete y presidente han dejado constancia de que pondrán esfuerzo en la obra para entregar en las fechas indicadas.

Se reconoce que hay un retraso de año y medio, por lo que se requiere recuperar el tiempo perdido.

**11 de octubre de 2016**

El fiscal a cargo del caso, Germán Juárez, incluye a Humala en la investigación que inicialmente sólo seguía a su esposa, Nadine Heredia. Ambos pasan a ser considerados como presuntos cabecillas de una organización criminal.

La hipótesis de la investigación es que ambos habrían recibido dinero de Venezuela y Brasil para las campañas presidenciales de Humala en los años 2006 y 2011.

**15 de diciembre de 2016**

Jorge Barata acude a la sede de la Procuraduría Federal brasileña para declarar sobre los sobornos que Odebrecht habría pagado a funcionarios del MTC para adjudicarse los tramos 1 y 2 de la L1 durante el segundo gobierno de Alan García.

Barata indicó que el Metro de Lima era un emblema del fracaso e ineficiencia del primer gobierno de García, el cual no habría sido retomado por Fujimori ni Toledo en los gobiernos posteriores.

También mencionó que, en 2008, el entonces viceministro de comunicaciones, Jorge Cuba, habría buscado a Carlos Nostre, director de contratos, para comentarle que le gustaría que Odebrecht fuera la ganadora del proceso. Nostre le trasladó la información a Barata. A lo largo del proceso señaló que Cuba mencionaba que él podría crear una serie de condiciones técnicas y subjetivas para que Odebrecht tenga mayor puntaje técnico y así ser beneficiado en la licitación. Todo ello a cambio de una contrapartida (coima) de 1.4M USD. Barata habría autorizado este desembolso.

Sin embargo, Jorge Cuba no formaba parte del comité de licitación, por lo que indicó que habrían dos personas de confianza que harían que Odebrecht pueda ganar la licitación. Barata comentó que los nombres mencionados fueron los de Santiago Chau y Edwin Luyo. Sin embargo, el pago se habría hecho a través de un banco en Andorra, al nombre del sobrino de Jorge Cuba. El comité también habría obtenido dinero de esta operación.

Sobre el tramo 2, Barata indicó que Cuba se le volvió a acercar con el mismo propósito, sólo que el pago solicitado ahora sería de 6.7 M USD debido al éxito que había tenido la primera experiencia.

**02 de enero de 2017**

El ex director/presidente de la AATE, Oswaldo Plasencia, negó tener vínculo con los sobornos que la empresa brasileña Odebrecht pagó a diferentes funcionarios en el país. Su carrera en el sector público se compuso a partir de altos cargos en el sector Transporte durante casi todo el periodo que Odebrecht entregó coimas al Estado entre los años 2005 y 2014 para conseguir la buena pro de obras públicas.

Sobre la obra del tren eléctrico en específico, comentó que el sobrecosto había estado justificado y que auditorías podrían demostrarlo. Asimismo, negó haber sido asesor presidencial de Alan García y comentó que, aunque laboraba en Palacio, él estaba asignado por el MTC. Esta versión contradiría la del exmandatario.

**20 de enero de 2017**

Odebrecht reconoce ante la Fiscalía peruana que pagó 8M USD de sobornos para lograr la licitación del Metro de Lima.

**24 de agosto de 2016**

PROINVERSIÓN responde a las observaciones de la Contraloría por la L2, respaldando la intención de mejorar la eficacia del Sistema Nacional de Control y sus instituciones, e indicando que la aplicación de estas iniciativas a los procesos de adjudicación de proyectos de inversión público-privados debe respetar las competencias del marco legal vigente.

**07 de septiembre de 2016**

El concesionario de la L2 reclamó al Estado peruano 200M USD ante el MEF debido a retrasos en la entrega de terrenos por más de dos años. Se inició un trámite de solución de controversias a través de trato directo con el MEF. El periodo de esta etapa es de seis meses y se inició en junio de este año, pero aún no se tiene respuesta del MEF.

Los plazos de este trato directo pueden ser negociados por las partes, pero, de no obtener una solución, esta escalaría al Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (Ciadi).

Según el contrato de concesión, el Estado como concedente tenía la obligación de entregar los terrenos libres de interferencias dentro de los plazos determinados, pero estos ya habrían vencido junto a las prórogas que también ya habrían sido acordadas por adenda.

De no llegar a una solución, el monto reclamado de más de 200M USD podría incrementarse debido a los intereses.

**08 de septiembre de 2016**

MTC y concesionario, representados por el director general de concesiones Yaco Rosas y la gerente general de la sociedad concesionaria Carmen Deulofeu, suscribieron las actas de entrega de las áreas de concesión donde se construirán cuatro estaciones de la L2 para la etapa 1A.

A partir de esta firma, el concesionario podrá iniciar las obras en las zonas que cuenten con los EDIs aprobados por el MTC. En este evento, también participó Luis Felipe Gil en representación de Ositrán.

**30 de noviembre de 2016**

La vicepresidenta de transportes, Fiorella Molinelli, comentó que le habían vuelto a dar frente de trabajo a la L2 porque no tenían todas las estaciones y que para 2017 estarían listas las 5 primeras.

Como funcionaria, participó en la "unidad de destrabe" que creó el gobierno anterior. Entre los principales nudos a enfrentar identificó la falta de gerencia de los proyectos, trabas en expropiaciones e interferencias (redes de gas, agua, telefonía), temas asociados al SNIP y la firma de adendas para el cierre financiero y la bancabilidad de los proyectos.

**22 de diciembre de 2016**

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y el banco alemán Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) suscribieron un contrato de préstamo por 200 millones de dólares para el financiamiento parcial de la Línea 2 del Metro de Lima y Ramal avenida Faucett-Gambetta.

El préstamo es por 15 años, con tres de gracia y cuotas semestrales.

El entonces embajador de Alemania en nuestro país, Jörg Renau, señaló que este crédito es una de las operaciones financieras más importantes de Alemania en transporte urbano, que ha sido confirmado como tema prioritario en las recientes negociaciones.

**09 de enero de 2017**

El MTC informó al medio Perú 21 que está trabajando en destrabar las causas de las demoras del proyecto de la L2 a través de su órgano técnico especializado, la AATE.

Por el momento, un comunicado indicaba que estaban evaluando si resultaba viable ejecutar una primera etapa desde la Estación Municipalidad de Ate hasta la estación 28 de Julio en la interconexión de la L1, o hasta la estación Bolognesi, donde tendría interconexión con la futura L3, y el Metropolitano en la estación Central.

Aún se encuentra en análisis con el concesionario si habrán tramos aéreos en la zona del Callao.

**22 de enero de 2017**

Edwin Luyo, exintegrante del comité encargado de la licitación de la L1 admitió que Odebrecht le habría hecho dos depósitos de 196 000USD y 304 000USD en un banco de Andorra. Así, se convirtió en el primer detenido bajo este caso. Sin embargo, su abogado indicó que no aceptaría el cargo de lavado de activos, pues no habría realizado movimientos con ese dinero y que aún están depositados en dicho país.

Después de que Edwin Luyo y Jorge Cuba, exfuncionarios del MTC y la AATE, vinculados presuntamente con Odebrecht, Enrique Cornejo, ex ministro de la misma cartera, acudió al programa de televisión, Cuarto Poder, para explicar cuál era su relación con ellos.

Asimismo, abordó el viaje en el avión presidencial que tomaron él, el expresidente Alan García, y Jorge Barata, representante de Odebrecht en Perú. Sin embargo, indicó que no se abordó ningún tema relacionado sobre el tren eléctrico.

Finalmente, sobre el mensaje de García mediante Twitter, donde llama "ratas" a los exfuncionarios de su mandato posiblemente vinculados con Odebrecht, indicó que no se sentía aludido y tomaba la situación con serenidad.

**23 de febrero de 2017**

Jorge Barata, entonces director ejecutivo de Odebrecht en Perú, declaró que se habría entregado 3M USD a la campaña de 2011 de Ollanta Humala.

**12 de marzo de 2017**

Investigaciones en la Procuraduría de la Contraloría General de la República acusan a Oswaldo Plasencia, ex director ejecutivo de la AATE, de haber beneficiado al consorcio encargado de la construcción del Tramo 1 de la L1 en perjuicio del Estado por más de 50M USD. Ello consistiría en el delito de negociación incompatible.

Esto se habría dado mediante la probación de cuatro ampliaciones de plazo para las obras y la elaboración del expediente técnico, cuatro presupuestos adicionales y tres deductivos. Asimismo, Plasencia habría omitido realizar las sanciones correspondientes cuando el consorcio no hizo entrega de equipos como repuestos electromagnéticos y otras piezas críticas.

**Abril de 2017**

Marcelo Odebrecht, CEO de la empresa, confirmó para la entrega en la campaña presidencial de 2011 de Ollanta Humala.

**18 de mayo de 2017**

Ministro de Transportes, Martín Vizcarra, asistió a sesión del Congreso para responder preguntas sobre los acuerdos que habría firmado durante su gestión, específicamente el megaproyecto del aeropuerto de Chinchero con el consorcio Kuntur Wasi.

**22 de mayo de 2017**

Vizcarra renuncia al MTC. La decisión se dio poco después de que fuera interpelado por las irregularidades en torno al contrato para la construcción del aeropuerto de Chinchero con el consorcio Kuntur Wasi. Entre las reacciones del legislativo, existía el pedido de que se realizaran cambios dentro del ministerio.

**24 de mayo de 2017**

Johnny Garro, exgerente de la UG de Operaciones y Mantenimiento de la AATE, declara ante la Comisión Especial Multipartidaria encargada de investigar los sobornos del caso Odebrecht, que se habría modificado el valor referencial de las obras de la L1 por un valor de 87M USD a través del informe N°073-2009-AATE/GO.

La consultora a cargo habría sido contratada por Provias Nacional al considerar que el costo inicial no consideraba las variaciones del mercado respecto a los materiales y componentes de importación. Por ello, el costo final se habría elevado a 431M USD.

Para validar este informe, 14 documentos fueron expedidos en un solo día por parte de Garro, Walter Arboleda, Oswaldo Plasencia y Jorge Urdanivia. El interrogado no supo como explicar la situación, además de que distintos especialistas habían comentado que los informes requerían ser validados incluso a nivel internacional.

Esta situación habría implicado pérdidas por esos 87M USD en perjuicio del Estado. La comisión también se encontraba investigando la justificación del aumento de sueldo de Garro y los motivos de sus viajes a Japón, Italia y Brasil.

**25 de mayo de 2017**

Vizcarra es reemplazado por Bruno Giuffra, juramentado en el MTC. El nuevo ministro antes dirigía la cartera de Producción y fue reemplazado por Pedro Olaechea, ex congresista de PPK.

**13 de febrero de 2017**

A finales de enero, el ministro Martín Vizcarra anunció que las trabas principales del proyecto se habían superado, pero las controversias en la construcción de la L2 continuaban. Para aproximarse a una solución, se estaría elaborando un proyecto de adenda entre la empresa concesionaria y el gobierno.

Los temas principales a tratar serían el sinceramiento del plazo de entrega de terrenos, el levantamiento de interferencias y el cambio de parea destinada para la construcción de dovelas en el arco del túnel. De no tener la adenda firmada, la concesionaria podría perder una línea de crédito por 2000 M USD.

De la misma forma, el gobierno mencionó que para reducir costos, la parte que le corresponde al Callao dejaría de ser subte y se haría de manera aérea. La modificación no ha sido planteada oficialmente.

No hay avances significativos. Solo se han entregado 11 áreas de las 73 que requiere el proyecto; y, de los 108 EDIs, se han aprobado solo 15 y únicamente 2 corresponden a estaciones.

Aparte, la empresa presentó una demanda contra el estado peruano en el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) por perjuicios económicos de 263M USD.

**26 de mayo de 2017**

Martín Vizcarra, quien también ejerce como vicepresidente, se despidió del MTC en una ceremonia ante los trabajadores de la institución.

El exministro les agradeció y pidió que le den el mismo apoyo recibido a Giuffra. Entre ambos, Vizcarra indicaría que hay una coincidencia en la visión de desarrollo para el país, por lo que estaría seguro de la continuidad y mejora de la marcha institucional.

Giuffra, por su parte, solicitó un aplauso para el ministro saliente y sostuvo que recibe el cargo con muchísimo orgullo y honor, señalando que continuará con la senda fijada por la gestión de Vizcarra, la cual, según él, habría dejado la valla muy alta.

**05 de junio de 2017**

Edwin Luyo, exfuncionario del MTC en prisión preventiva por el caso de la L1, fue interrogado por los integrantes de la comisión Lava Jato en el penal Ancón 1. Entre sus declaraciones sobre Jorge Cuba, indicó que no entendía por qué el viceministro de comunicaciones se encargaba de asuntos relacionados con transportes. Con el tiempo, indicó que se dio cuenta de que se debía a cuestiones de confianza entre Cuba y Cornejo, ex ministro de transportes y comunicaciones.

También señaló que el mayor interés por llevar a cabo el proyecto estaba en el presidente. Contó que García había mantenido una reunión con varios contratistas, donde les propuso terminar el tramo 1 en 18 meses. Luyo comentó que le habían contado que nadie se atrevía a decir que se podía hacer en ese tiempo. No obstante, habría sido Odebrecht la que dio un paso adelante y luego los demás contratistas lo habrían hecho también.

Esos 18 meses coincidían con el resto del tiempo que García estaría en el poder.

**12 de julio de 2017**

La Comisión Lava Jato, que investiga los sobornos entregados a funcionarios peruanos por parte de empresas brasileñas, recibió a exfuncionarios de la AATE para determinar su participación en la determinación del monto referencial del Tramo 1 de la L1, el expediente técnico y su elaboración.

En cuanto a las aprobaciones que se dieron el 22 de junio de 2009 para incrementar el valor referencial, los funcionarios de nivel gerencial de la entonces AATE y Provias Nacional que suscribieron el informe N°073-2009-AATE/GO no fueron capaces de explicar cómo pudieron darle un sustento técnico al incremento presupuestal en tan corto tiempo (un día).

Wálter Arboleda, entonces Gerente de Operaciones y Mantenimiento de la AATE, le indicó a la Comisión Investigadora que él solo habría firmado el informe del aumento del presupuesto sin realizar un análisis a profundidad. Sobre sus vínculos con el exministro Cornejo y el expresidente García, comentó que mantenía relaciones laborales y protocolares.

Carro Fernandini, entonces Jefe de Mantenimiento y Reparaciones de la AATE, comentó que ellos no eran expertos respecto a licitaciones y los trenes. Por ello, no advirtieron observaciones y sólo aprobaron el aumento del valor referencial tomando en cuenta la parte técnica.

**13 de julio de 2017**

El juez Richard Concepción Carhuanchó dictó 18 meses de prisión preventiva para el expresidente Ollanta Humala y la ex primera dama, Nadine Heredia. Aunque ambos apelaron a la decisión, el Poder Judicial la confirmó.

**31 de mayo de 2017**

La L2 registra un avance de 17.5% según OSITRAN, con túneles de 4.3 KM con revestimiento primario y 3.8KM de ello con revestimiento secundario (acabado final). Durante la visita, Deulofeu realizó una exposición sobre los avances de las obras civiles, los EDI, la provisión de material rodante y equipamiento y los terrenos pendientes de entrega.

**06 de junio de 2017**

Desde la concesión de la obra en 2014, hasta hoy se han ejecutado 851M de un total de 5 658M USD. La expectativa inicial era que este año se lograse un mínimo de 460M USD.

Entre las principales de interferencias están las diversas conexiones de agua y electricidad, problemas de registro de los terrenos, con la tuneladora y los EDI.

**27 de julio de 2017**

La obra de la L2 se destraba y el ministro de transportes y comunicaciones, Bruno Giuffra, señaló que la reanudación se daría en agosto. En ese mes, se aprobó el EDI para la construcción de la estación 21 (Santa Anita). Para poder comenzar, se requería se programar acciones logísticas, contratar el personal, movilizar maquinaria, lo que sería cuestión de días según el ministro.

La aprobación del EDI se dio tras un consenso respecto a aspectos fundamentales que los estudios deben respetar por parte del MTC, la AATE, el concesionario y el supervisor.

Distintas personalidades afines al sector vieron este gesto como positivo, entre ellas, el presidente de la AFIN, el presidente del Instituto de Construcción y Desarrollo de la CAPECO o el analista para Perú de The Economist.

**31 de julio de 2017**

El entonces presidente de la Cámara de Comercio de Lima, Mario Mongilardi Fuchs, felicitó al ministro de transportes y comunicaciones, Bruno Giuffra, por el destrabe del proyecto de la L2.

**Diciembre de 2017**

El presidente Kuczynski sería socio de la empresa First Capital que habría asesorado al consorcio encabezado por la empresa Odebrecht, lo cual había sido previamente negado por el mandatario.

Sin embargo, sí reconoció que había asesorado a H2OImos S.A., una empresa de Odebrecht cuando no era ministro.

**11 de diciembre de 2017**

El expresidente Alan García señaló no conocer sobre los pedidos de coimas hechos por su viceministro de Comunicaciones, Jorge Cuba, hacia Odebrecht. Sobre las reuniones y/o viajes con Jorge Barata y Marcelo Odebrecht indicó que no conversaron sobre pedidos de coimas a cambio de obtener la buena pro para construir el Metro de Lima.

Finalmente, sobre sus viajes a Brasil, aclaró que estos habrían sido para ejercer sus funciones como presidente o dictar conferencias académicas.

**15 de diciembre de 2017**

Congreso aprueba moción de vacancia contra el presidente después de que la Comisión Lava Jato probara que él habría mentido al no reportar ciertos pagos de Odebrecht mientras era ministro del presidente Toledo.

PPK negó las acusaciones e indicó que jamás había favorecido a ninguna empresa o persona durante la ejecución de sus funciones y que, los intentos de investigarlo eran en realidad un golpe de Estado disfrazado.

**21 de diciembre de 2017**

Congreso vota por una segunda moción de vacancia, pero no se consiguió destituir al presidente. En un mensaje televisado, Kuczynski admitió haber sido desorganizado, pero no deshonesto. Asimismo, añadió que no renunciaría en medio de las falsas acusaciones que lo vinculaban a Odebrecht por haber recibido una coima de 4M USD.

**15 de marzo de 2018**

Congreso vuelve a aprobar la moción de vacancia para debatir el pedido de vacancia de Kuczynski por incapacidad moral. Se votaría la decisión final el jueves 22 de marzo.

**21 de marzo de 2018**

Previo a un segundo debate en el Congreso para pedir su destitución, el presidente Kuczynski renunció a su cargo mediante un mensaje televisado. La Junta de Portavoces del Congreso aceptó la renuncia.

**08 de agosto de 2017**

El ministro de transportes, Giuffra, informó que la negociación de la adenda no paralizará los trabajos próximos a reanudarse.

El consorcio presentó en marzo un proyecto de adenda con más de 60 modificaciones al contrato de concesión. Desde esa fecha, el MTC, MEF y la OSITRAN evalúan su propuesta.

Estas modificaciones no cambiarán el diseño original del proyecto, así como especificaciones técnicas básicas. La decisión es no incrementar el costo del proyecto, además de salvaguardar los intereses del Estado y en especial de los usuarios.

**19 de octubre de 2017**

Se aprobaron todos los EDIs de la primera etapa de la L2. Sobre ello, el ministro de transportes y comunicaciones, Bruno Giuffra, declaró que este era un ejemplo del trabajo sin descanso que la cartera venía haciendo con el destrabe del proyecto.

**09 de marzo de 2018**

MTC y AATE trabajan en una contrapropuesta de adenda N°2 al contrato de concesión de la L2 para corregir vacíos y deficiencias en el acuerdo de abril de 2014.

Bruno Giuffra, titular de la cartera, detalló que esta nueva adenda sincerará los plazos en cuanto al cronograma de ejecución de obras, aprobación de los EDIs, la entrega de áreas de concesión y obtención de permisos municipales y no generará costo alguno para el estado.

Hasta julio de 2017, la obra había estado paralizada por dos años debido a las discrepancias que existían con la concesionaria.

Giuffra también hizo referencia a que el trazo del ramal de la L4 que iba por la Av. Faucett era incompatible con el proyecto del nuevo terminal del Aeropuerto JC, los cuales estarían solo a 1.8KMs de distancia.

Carlos Ugaz, director de la AATE señaló que, hasta la fecha, la concesionaria ya había entregado 99 de los 120 EDIs. De ellos, ya habrían aprobado 40. Sobre los predios, ya se han adquirido 471 de un total de 545.

**28 de marzo de 2018**

Presidente Martín Vizcarra no agradeció a Giuffra por sus servicios en el MTC. Este último fue reemplazado por Edmer Trujillo, el nuevo ministro de la cartera.

A comparación de otros funcionarios, la resolución suprema que oficializaba la salida de Giuffra no le extendía ningún tipo de agradecimiento, como usualmente se estilaba en estos casos.

Se presume que esto sería porque Giuffra fue involucrado en videos que lo mostraban ofreciendo obras a cambio de votar en contra de la vacancia del entonces presidente Pedro Pablo Kuczynski.

Respecto al nuevo ministro, Giuffra felicitó al nuevo titular del MTC mediante redes sociales.

**29 de marzo de 2018**

Vizcarra toma juramento a Edmer Trujillo para el MTC. El presidente había anunciado que el gabinete presidencial sería completamente nuevo. El ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento, Carlos Bruce, indicó que todos los ministros tenían voluntad de colaborar para garantizar una transferencia fluida.

**20 de abril de 2018**

El Ministerio Público informó a la Comisión Investigadora del caso Lava Jato que, entre otras, tenía la investigación 07-2017, contra Alan García, expresidente; Enrique Cornejo; ex ministro de transportes y comunicaciones; y Oswaldo Plasencia, expresidente de la AATE por el delito de tráfico de influencias.

**24 de abril de 2018**

Ministro Edmer Trujillo indica que el proyecto de la L2 tiene pendiente una adenda y un arbitraje. Frente a ello, su gestión se encargaría de resolver problemas de saneamiento y resolución de interferencias mediante grupos ad hoc destinados a resolver los problemas de cada concesión.

El jefe de la cartera comentó que el concesionario había presentado una propuesta de adenda en enero de 2018, mientras que el MTC había propuesto una en el mes de marzo. Indicó que ya se estaría negociando y que hay voluntad.

Sobre los plazos, indicó que la adenda permitiría determinar la entrega de las estaciones construidas, pues el contrato inicial había definido plazos irreales que no se habrían cumplido.

**08 de mayo de 2018**

Edmer Trujillo, ministro de transportes y comunicaciones, anunció que la L2 iniciaría a operar parcialmente y se interconectaría con la L1 en 2021. Para ese entonces, se tendría siete estaciones construidas, 10 trenes en operación y 12 KMs de línea ya construida. En el caso de la L4, se espera que esté licitada y el proceso de construcción para el 2021.

**15 de mayo de 2018**

Ministro de Transportes, Edmer Trujillo, supervisó las obras de la estación Santa Anita de la L2, acompañado del director ejecutivo de la AATE, Carlos Ugaz, y anunció que pronto se implementarían nuevos puntos de trabajo para el proyecto. Para ello, se buscará obtener los permisos y resolver los trámites necesarios. El avance hasta la fecha es de 21%.

Afirmó que el primer tramo de la L2 entrará en funcionamiento en 2021, con 12KMs en el primer tramo. Además añadió que el compromiso del gobierno era tener la L2 funcionando en el bicentenario de la independencia de la república.

**12 de junio de 2018**

Ministro de Transportes, Edmer Trujillo, anunció que la aprobación de la Política Nacional de Transporte Urbano y la Política Nacional de Movilidad Urbana, los cuales guiarían al MTC y demás organismos del Estado relacionados.

Por su parte, el Ministerio impulsaría el funcionamiento de la L2 en los primeros 12KMs, junto a la interconexión con la L1.

**25 de junio de 2018**

La AATE informó que hoy culminó los primeros cuatro de cinco kilómetros de túnel de la etapa 1A. Hasta el momento, esta primera etapa se habría ejecutado con el método austriaco de retroexcavadora. Según Carlos Ugaz, este tramo incluiría desde los pozos de ventilación hasta las estaciones de pasajeros.

Los pozos de ventilación comunicarán al túnel con la superficie y tendrán instalados equipos de ventilación y escaleras de evacuación para casos de emergencia. Hasta el momento, se cuenta con seis pozos. Asimismo, también se han construido túneles que conectan la vía principal de la L2 con el patio taller en Santa Anita.

Sobre los siguientes 4KMs de la etapa 1B, la AATE indicó que se iniciarían próximamente. Estos se harán con el método mecánico, a través de tuneladoras.

**La AATE está encargada de planificar y liderar la construcción de la Red Básica de Metro de Lima y Callao.**

## L1

### 04 de julio de 2018

El director ejecutivo de la AATE, Carlos Ugaz, comentó que se construiría una nueva estación de la L1 entre Grau y Gamarra debido a un problema de planificación del proyecto desde un inicio. Al momento de construir la primera línea, no se pensó en la estación de intersección que tendría con la L2. Como solución, se erigiría la estación 28 de julio, la cual equidistaría 300 metros de las anteriores mencionadas.

### 07 de julio de 2018

En esta semana, el director ejecutivo de la AATE, Carlos Ugaz, informó que se construiría una nueva estación elevada entre Gamarra y Grau, exactamente en el cruce de aviación y 28 de julio. Esta no solo sería una alternativa para descongestionar las otras dos, sino que era una manera de interconectar las líneas 1 y 2 porque por un problema en el trazo de la L2, estas no se juntaban.

Al aprobar el trazo en 2012, no se contempló una estación en la que los usuarios pudieran intercambiar de trenes sin tener que pagar doble pasaje. Julio César Castiglioni, experto en temas municipales, mencionó que esta sería una improvisación y que debería ser investigado por la Contraloría.

### 08 de julio de 2018

Frente al anuncio de la construcción de la nueva estación "28 de Julio", Julio César Castiglioni, experto en temas municipales, mencionó que se requería de una investigación severa de la Contraloría respecto a este caso que, para él, suponía una improvisación.

### 19 de julio de 2018

Fiscalía formalizó la investigación preparatoria contra Susana Villarán por supuesto financiamiento de constructoras brasileñas Odebrecht y OAS para la campaña del "No" a la revocatoria.

### 09 de octubre de 2018

Se revela una fotografía tomada el 03 de octubre de 2011 donde aparecen distintos personajes investigados por supuestos sobornos en el caso Metro de Lima compartiendo una mesa en restaurante de San Isidro. Entre las sillas, se encontraban Oswaldo Plasencia, Jorge Cuba, Carlos Nostre y Jorge Barata de la empresa Odebrecht.

## L2

### 04 de julio de 2018

El ministro Edmer Trujillo indicó en la Comisión de Presupuesto del Congreso que la adenda 2 al contrato de la L2 se haría máximo en agosto. A la fecha, solo se habría perforado cuatro de los 35KMs de túneles previstos. A partir de la firma, se evaluarían los plazos y los niveles de avance anual. También señaló que no se alteraría el monto de inversión.

Sobre los principales problemas, mencionó que el saneamiento demoraría la ejecución de la inversión para las obras. Así, aunque se preveía una inversión pública de 1 801 M USD, solo se ejecutarían 1 305 M, dejando de invertir 496 M USD en el proyecto.

### 07 de julio de 2018

Según la AATE, el tramo 1A estaría listo para 2022, al igual que la estación 28 de julio. Finalmente, toda la línea funcionaría en 2024. Sobre ello, la Ositrán indicó que, para esa fecha, la obra se estaría terminando con 30 meses de retraso. Mientras que el avance del primer tramo debería estar en un 72%, todavía se encontraría en un 23%.

Ositrán también señalaría que el MTC no habría cumplido con los plazos de entrega de todos los predios saneados, además de que no se habrían definido las secciones viales donde se construirían los pozos de ventilación, que corresponde a las MUNIs de Lima y Callao. Ositrán indica que la primera habría dilatado el otorgamiento de licencias por situaciones administrativas.

### 13 de julio de 2018

El Ministerio de Transportes Trujillo solo había entregado 13 áreas de concesión de un total de 73 áreas. Según el contrato, el plazo máximo para la entrega de las 60 áreas pendientes venció el 16 de noviembre de 2016.

### 16 de julio de 2018

El director ejecutivo de la AATE, Carlos Ugaz, indicó que la construcción de la nueva estación 28 de Julio, que estará entre las de la av. Grau y Gamarra, se debía a un problema de planificación del proyecto desde sus comienzos. La distancia entre estas tres estaciones sería sólo de 300 metros.

Se espera que la línea comience a operar desde las estaciones del distrito de Ate y La Victoria para el 2021. En 2024, esta debería llegar hasta el Callao.

### 18 de julio de 2018

El ministro Trujillo indicó que espera que esta semana se pueda acordar el texto de la adenda 2. Aunque el cuerpo del documento estaría listo, señaló que aún hay anexos por terminar. Entre ellos, la programación de la obra, los predios, las áreas de concesión, etc.

### 04 de septiembre de 2018

El ministro Edmer Trujillo estimó que en octubre se firmaría la adenda 2 al contrato de concesión de la L2. El objetivo es agilizar la ejecución de las obras, además de facilitar la entrega de áreas de concesión. Asimismo, se actualizarían los cronogramas de ejecución de la obra y la reestructuración de pagos.

Esta ya estaría consensuada con el concesionario y que en ese momento, estaba en evaluación conjunta entre el MTC, MEF y la Contraloría. No obstante, esta última había identificado retrasos en la entrega de áreas de concesión y ejecución de las inversiones obligatorias por parte del MTC. Hasta el 13 de julio de 2018, solo se habría entregado 13 de 73 áreas al concesionario, cuando el plazo máximo era el 16 de noviembre de 2016.

También comentó que la meta para 2021 era construir 12 estaciones de la L2 y tener 10 trenes operando en 12KMs de la línea. Similarmente, ya se habrían aprobado los estudios para las obras de arquitectura y electromecánica en cinco estaciones.

### 18 de septiembre de 2018

El MTC informó que los trabajos de la L2 se prolongarían hasta 2024 y no 2020 como inicialmente se había previsto. Hasta este momento, la obra cuenta con un 23% de avance, por lo que se encontraría atrasada debido a retrasos en la entrega de áreas de concesión (13 de 73) y ejecución de inversiones.

El ministro Edmer Trujillo declaró que se había llegado a nuevos acuerdos con el concesionario, los cuales no implicaban incrementar el plazo de la concesión o costos adicionales. La adenda aún no había sido firmada.

**23 de noviembre de 2018\*\***

El ministro Trujillo saludó la aprobación de la ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) y señaló que esta es el principio para la solución del problema del caos vehicular.

A partir de ahora, se indica que se tiene un plazo de 60 días para elaborar el reglamento. Se estima que la ATU comience funciones el 01 de abril de 2019.

Esta estará conformada por dos funcionarios del MTC, uno del MEF, uno del Ministerio de Vivienda, dos de la MUNI Lima y dos de la Muni Callao.

Entre las tareas de la ATU, el ministro indica que se requería una autoridad que tenga capacidad ejecutiva, de normar y de supervisar para ordenar el transporte en Lima y Callao.

**30 de noviembre de 2018**

12 empresas son incorporadas como presuntas integrantes del Club de la Construcción como terceras civilmente responsables. Entre ellas, se encuentran COSAPI S.A., Graña y Montero S.A. (CyM).

**13 de enero de 2019**

El proceso de licitación y ejecución del Tramo 2 de la L1 causó perjuicio por más de 20M USD según un informe de la Contraloría General de la República.

El consorcio Odebrecht y CyM resultó favorecido, a pesar de no haber cumplido con lo estipulado en las bases del concurso, no presentó análisis de gastos generales, transgredió el derecho de vías y no cumplió con las exploraciones a la profundidad mínima exigible.

Todas las deficiencias iniciales llevaron a generar incrementos de gasto por esta obra. Asimismo, se hallaron irregularidades como pagos como adelantos para insumos o materiales que no correspondían al consorcio Tren eléctrico.

**21 de marzo de 2022**

La concesionaria de la L1 indicó que ejecutarán las inversiones adicionales que apruebe el MTC durante el año y también reportaron que el 2021 lograron transportar más de 81M de pasajeros, a comparación del total de 170M de 2019, antes de pandemia.

**13 de enero de 2019**

El proceso de licitación y ejecución del tramo 2 de la L1 ocasionó un perjuicio de al menos 20 655 644 M USD según un informe de auditoría de la Contraloría. El consorcio conformado por Odebrecht y Graña y Montero habría sido favorecido a pesar de incumplir con lo estipulado en las bases.

Entre algunas de las irregularidades, Odebrecht no habría presentado su análisis de gastos generales, transgredió el derecho de vías y no cumplió con las exploraciones a la profundidad mínima exigible. Todo ello llevó a modificar el trazo inicial, logrando incrementar el monto de la obra de 583 480 559 a 900 610 616 MUSD. Finalmente, el proyecto se liquidó en 885 154 813 M USD.

La investigación también habría encontrado irregularidades desde la elaboración del expediente técnico preliminar, antes de la licitación. En sept 2010, después de que se exceptuara el Metro de Lima de las normas del SNIP, se le habría pagado 294 383 USD a Dessau Internacional para completarlo en 30 días a pesar de su complejidad. Aunque el resultado fue deficiente, se le pagó a la empresa, generando un perjuicio para el Estado.

Alberto Retamozo, especialista en contrataciones del Estado, indicó que las deficiencias iniciales son las que generaron todos los incrementos de gasto por esta obra. También indicó que no es un problema querer sacar el proyecto con premura, pero solo funciona si se hacen las cosas bien.

Este informe también aborda las irregularidades de la supervisora Cesel S.A., resaltando que la AATE no solicitó la autorización previa que se requería de la Contraloría General.

Durante la ejecución, se detectó pagos que no correspondían por adelantos y motivos de materiales e insumos, entregándole al concesionario mayor liquidez. Solo siete días después de la suscripción del contrato, el consorcio solicitó un primer adelanto. Este pedido fue aprobado y se desembolsaron 116 096 071M USD, a pesar de que a la AATE solo le correspondía aprobar y pagar la suma de 109 842 221M USD

**13 de diciembre de 2018**

Se firma la adenda 2 al contrato de la L2, estableciendo un nuevo cronograma de ejecución de obras cuya fecha final será en 2024. Hasta la fecha, el avance es de 24%. Según el presidente Vizcarra, de seguir con el mismo ritmo, las obras se terminarían recién en 2032.

El ministro Trujillo señaló que para cumplir con los nuevos plazos, se debe seguir el nuevo cronograma para la adquisición y entrega de predios. El Estado ya habría adquirido 489 de los 560 predios distribuidos en 73 áreas. Para 2019, todas las áreas habrían sido liberadas y adquiridas.

Sobre la liberación de interferencias, comentó que, mediante un proceso simple y corto, se podía contratar la liberación de interferencias por 16M PEN. En paralelo, se entregarían las 14 áreas ya listas para construcción. Para 2019, se entregarían 50 áreas más y en el 2020 se culminaría con todas.

En función a la adenda, se espera que en 2019 los frentes de trabajo pasen de 13 a 50, siendo 29 de obras civiles, 11 de equipamiento electromecánico y 10 de arquitectura. Con este y demás cambios, se espera que la etapa 1A entre en operaciones en diciembre de 2020, la 1b en julio de 2023 y la etapa 2 en junio de 2024.

Respecto a las formas de pago y las fuentes de financiamiento, el ministro indicó que se priorizarán los recursos provenientes del concesionario, como la línea de crédito que tiene aprobada.

**14 de diciembre de 2018**

El presidente Vizcarra anunció que, según el nuevo cronograma de ejecución del proyecto de la L2, el ejeval se culminaría en 2024, pesar de que con el 24% de avance, se pronosticaba que se terminara para 2032.

indicó que el primer tramo entraría en 2020, el segundo, en 2022, y que en 2024 estaría completamente terminada. Para ello, él y el ministro de Tyc supervisarían permanentemente los avances del proyecto.

Asimismo, señaló que mediante la ATU, que entraría en funcionamiento en abril de 2019, se desarrollaría un trabajo integral entre los municipios y comunas involucradas de Lima y Callao

30 de enero de 2019

1

Según su abogado, Alberto Otárola, el expresidente Humala habría sido sorprendido con lo revelado respecto a su exministro Carlos Paredes en el caso Club de la Construcción. Asimismo, añadió que tendría que ser Paredes quien aclare si recibió sobornos a cambio de la concesión de obras.

El colaborador eficaz que brindó testimonio indicó que desde 2011 a 2014, Carlos García recibía dinero de las constructoras integrantes del Club, el cual era entregado a José Paredes, hermano del ministro. Así, se habría pagado 17M USD en 20 entregas.

Otárola indicó que el presidente había sido ajeno a todos los procesos y licitaciones en todos los ministerios, pues quien dirigía las adjudicaciones era un comité especial.

El ministro Paredes negó lo manifestado por el colaborador.

30 de enero de 2019

2

El informe de la Contraloría en 2018 determinó actos indebidos en las etapas del expediente de licitación, concesión y ejecución del tramo 2 por parte de los firmantes del contrato y de la empresa supervisora.

Contraloría indica que la empresa supervisora Cesel Poyry suscribió reportes con sobrecostos para el tramo 2 de la L1 que beneficiaron a la constructora Odebrecht, además de que habría incumplido el contrato con la AATE y logró que se le reconociera una suma de 1 210 871M USD.

#### TRAYECTORIA

En la década del 2000, Cesel S.A. fue encargada de supervisar otros proyectos ejecutados por Odebrecht, CyM y otras empresas durante el período de Alejandro Toledo. Durante el segundo gobierno de García, Cesel S.A. se encargó de supervisar los dos tramos de la L1, también ejecutadas por Odebrecht y CyM.

#### GARANTÍAS DE FIEL CUMPLIMIENTO

Para el primer tramo, la supervisora no habría entregado 12 993K USD como garantía de fiel cumplimiento del contrato. No obstante, la AATE tampoco exigió la presentación de ese monto.

En las dos adendas se estipulaba que su obligación era presentar una garantía de 10% bajo este concepto, pero las cláusulas se cumplieron en parte, pues solo se pagó el de la adenda 1 y no la 2. Sin embargo, Oswaldo Plasencia, director ejecutivo de la AATE, suscribió la adenda con la empresa supervisora a pesar de esta falta.

#### ADELANTOS

El consorcio había solicitado múltiples adelantos con sobrecosto y por motivos que no se habían determinado en las bases como interferencias, materiales e insumos. Sin embargo, la Contraloría indicó que no le correspondía ni a la AATE ni al supervisor autorizar la solicitud de adelantos por montos mayores al contrato original. Esta habría sido una interpretación que contravenía al Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado.

#### AMPLIACIÓN DE PLAZO Y PRESUPUESTO

La AATE aprobó la ampliación del plazo de ejecución de las obras del tramo 2 de la L1 por 235 días calendario a solicitud del concesionario (Odebrecht y CyM) y el supervisor (Cesel-Poyry). En función a ello, se solicitó el reconocimiento de presupuesto adicional para la supervisión de la obra.

No obstante, para sustentar su pedido, la Contraloría encontró que el supervisor reformuló la propuesta económica inicial modificando varios ítems en lugar de solo cambiar los necesarios que correspondían a los 235 días de ampliación. Así, la suma pasó de 26 778 769 a 32 429 206 M USD.

Frente a ello, Jorge Urdanivia, jefe de Obras Civiles de la Unidad Gerencial de Supervisión y Control de Obras de la AATE manifestó su conformidad a este cálculo del presupuesto adicional, que contemplaba una nueva suma 21.10% por encima del presupuesto contratado. Walter Arboleda, de la misma unidad de la AATE, solicitó la aprobación de este presupuesto adicional al jefe de Asesoría Legal.

Erik Miranda, el jefe de Asesoría Legal, manifestó que esta solicitud resultaba procedente y que **NO REQUERÍA DE LA APROBACIÓN DE LA CONTRALORÍA**, contraviniendo el reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, la cual establece que cuando hay un incremento mayor al 15% del monto contratado, se requiere autorización previa de la Contraloría para hacer el pago.

No obstante, la obra terminó antes de lo pensado con el acta final de recepción de obra, por lo que los días adicionales no fueron 235, sino 186 (49 días antes de lo previsto). Aun así, la AATE aprobó la liquidación del contrato por el monto de 32 429 206

**31 de enero de 2019**

El fiscal Juárez, a cargo del caso, contaba con la declaración del colaborador eficaz, así como habría logrado corroborar el vínculo entre las partes.

Ex primer ministro Lerner confirmó que existiría una gran amistad entre el expresidente Humala y Carlos Paredes. Esto último habría sido negado por el abogado de Humala, quien también habría sido su ministro, Alberto Otárola. Asimismo, se sabía que el hermano del exministro, José Paredes, había sido amigo y compañero de promoción militar de Humala.

Asimismo, se confirmó que, inicialmente, el entonces ministro habría descartado trabajar con las constructoras. Sin embargo, tiempo después se contrataría a Carlos García como asesor de la cartera, quien había sido recomendado para coordinar las licitaciones y el pago de coimas.

**07 de abril de 2019\*\***

Después de la ocurrencia de un incendio del terminal Fiori donde murieron 17 personas y cuya autorización para funcionar había sido garantizada por el sector, el ministro Trujillo indica que el MTC se encuentra bajo reestructuración ante normas y reglamentos desactualizados.

**14 de abril de 2019**

El ministro Trujillo comunicó mediante Twitter su decisión de renunciar a la cartera del MTC para evitar que se desgaste el gobierno y se cuestione el trabajo que se había venido desarrollando.

Agradeció al presidente Vizcarra por la oportunidad y señaló que el ministerio estaba listo para ejecutar las obras que el país necesitaba. Así, indicó que dejaba un ministerio que había destrabado los principales proyectos del sector y que estaba listo para la ejecución.

**02 de mayo de 2019**

La fiscal Meryl Huamán sostuvo que haber puesto a Oswaldo Plasencia en el cargo habría sido oportuno para favorecer a Odebrecht. Este nombramiento habría sido dado por la presunta organización criminal dirigida por el expresidente García.

Plasencia tiene un pedido de 36 meses de prisión preventiva en su contra. Su rol dentro de la AATE habría sido formar las licitaciones para los tramos 1 y 2 de la L1 y las adendas que autorizaban los pagos a Odebrecht durante la ejecución del proyecto.

**06 de mayo de 2019**

Enrique Cornejo, ex ministro de transportes, aseguró que él no habría participado ni se habría enterado del contenido de la conversación entre el expresidente, Alan García, y Jorge Barata, exdirectivo de Odebrecht en Perú, cuando viajaron el 19 de febrero de 2009 a Cusco en el avión presidencial.

Indicó que si se encontraba en el avión, pero no estaba en el mismo compartimiento que ellos, el que habría sido un espacio presidencial privado (VIP) donde García usualmente estaba solo. Sobre este encuentro, Barata indicó que en ese viaje, él le habría indicado a García sus observaciones respecto al proceso de concesión del Metro de Lima.

Cornejo, aunque admitía de que el hecho habría sido poco ético, indicó que todavía sería una especulación establecer una relación entre esta conversación y la emisión del Decreto de Urgencia 003-2009 porque este ya habría estado en camino.

Asimismo, indicó que, en 2008, la MUNI Lima, la AATE y el banco asesor de ProInversión señalaron que sería bueno dividir en dos el concurso para el tren eléctrico. Pero, por su parte, no entendía por qué Odebrecht habría pagado sobornos, pues dividir así los procesos no significaba ningún favorecimiento a ninguna empresa. También enfatizó que él no habría recibido estos pagos.

En contraste, Ricardo Pinedo, secretario de García, indicó que él habría estado presente en ese viaje y que, después de reunirse diez minutos con Cornejo, lo llamó nuevamente junto a Jorge Barata y el entonces congresista Luis Wilson.

**07 de mayo de 2019**

El fiscal Juárez solicitó 26 años y 6 meses de prisión preventiva para la ex primera dama, Nadine Heredia, y 20 años para el expresidente, Ollanta Humala a causa del delito de lavado de activos en organización criminal.

**26 de abril de 2019**

OSITRAN informa que el inicio de operaciones de la primera etapa de la L2 está previsto para 2021. El avance de la obra es 25%.

Asimismo, la primera flota de trenes automatizados de 6 vagones y para 1200 pasajeros a una velocidad máxima de 90KM/h ya están en el país. Esta cuenta con 26 trenes, listos para iniciar operaciones en la primera etapa. 5 están en el patio taller de Santa Anita y 21 en el almacén de Punta Negra.

Se prevee que la segunda etapa de la L2 estaría lista para iniciar operaciones en 2022 y el 2024 debería culminarse, incluyendo el ramal de la L4 en el Callao.

**28 de junio de 2019**

Se comienza a resolver el obstáculo de la ubicación de tuberías de agua que bloqueaban la ruta. SEDAPAL comenzó a cambiarlas para reubicarlas y volver a conectarlas en julio en Lima y el Puerto del Callao.

Los trabajos que se lleven a cabo del 5 al 7 de julio causarían molestias, pues se cortaría el agua de 2.7M de personas en 20 distritos durante esa fecha y saldrán a la calle 240 camiones cisterna para distribuir agua potable gratuita en Lima y el Callao.

**06 de julio de 2019**

La AATE y SEDAPAL informaron que fueron concluidas satisfactoriamente las obras de empalmes y reubicación de tuberías de agua potable. Las obras habrían comenzado el viernes 05 de julio a las 11AM en 16 frentes de obra en paralelo.

El gerente general de SEDAPAL detalló que se realizarán las verificaciones respectivas y se restablecerá el servicio gradualmente desde las 9AM el domingo 07 de julio. De todas maneras, comunicaron que el plan de contingencia se había ejecutado eficazmente.

Carlos Ugaz, director ejecutivo de la AATE, resaltó que el siguiente paso será continuar con las obras de la L2 según el cronograma establecido.

**20 de mayo de 2019**

Dictan impedimento de salida del país durante ocho meses contra el exministro Carlos Paredes, quien ejerció funciones durante el periodo de gobierno de Ollanta Humala. Su investigación es por delitos contra la administración pública, colusión y cohecho.

El pedido fue hecho por la fiscal Zoraida Ávalos y aceptado por el juez supremo Jorge Castañeda Serrano. También se estaría procesando a su hermano, José Paredes, quien habría sido representante del exministro dentro de la organización.

El ex ministro habría recibido 17M USD de los empresarios del "Club de la Construcción" a cambio de ganar los procesos de licitación de obras públicas. Asimismo, habría nombrado en 2011 a Cralos García como asesor en el viceministerio de transportes para intervenir en los procesos de licitación a favor del Club.



Este grupo estaba compuesto por 25 constructoras entre peruanas y extranjeras. Estas se habrían repartido proyectos licitados por Provias Nacional (Unidad Ejecutora del Pliego MTC) durante 2011 y 2014.



Cumplió funciones como ministro desde el 28 de julio de 2011 hasta el 23 de junio de 2014.

**21 de mayo de 2019**

Se le impone 18 meses de prisión preventiva al hermano del ex ministro Paredes, José Paredes Rodríguez.



**22 de mayo de 2019**

Carlos Paredes reconoce la existencia de una mafia desde hace más de 20 años en el MTC, pero alega que no recibió dinero. La jueza dictó 18 meses de prisión preventiva para su hermano, José Paredes. El exministro comentó que se había enterado de la existencia de dicha mafia a raíz de las denuncias sobre el Club de la Construcción.

Sobre Carlos García, asesor del MTC, rechazó que él actuara bajo su representación como operador del Club. Asimismo, negó que el expresidente Humala o su esposa le hayan pedido favorecer a la constructora brasileña OAS.

Esta misma semana, El comercio había publicado un informe con las declaraciones de ex ejecutivos de OAS quienes habían señalado contribuciones para la campaña de 2011 de Humala a través de Rocía Calderón, amiga de Heredia. OAS obtuvo tres proyectos con el Estado por 1 371 852 070 PEN.

**03 de junio de 2019**

Se confirman los 18 meses de prisión preventiva contra José Paredes, hermano del exministro de transportes y comunicaciones, Carlos Paredes.

**04 de julio de 2019**

Aparecen nuevos pagos relacionados a presuntos sobornos de la empresa Odebrecht por el caso Metro de Lima. Estos habrían sido registrados en la plataforma secreta Drousys, del Departamento de Operaciones Estructuradas de Odebrecht para el pago de sobornos.

Estos nuevos montos habrían tenido como beneficiario a un nuevo funcionario de alto mando, capaz de tomar decisiones, del gobierno de Alan García, denominado como "Pelado". El total de las transferencias es de 552 631 PEN, y se consignaban en la misma planilla de pago que la de Edwin Luyo y Jorge Cuba.

El exministro de transportes y comunicaciones, Enrique Cornejo, y el director ejecutivo de la AATE, Oswaldo Plasencia son investigados por formar parte del esquema que favoreció a Odebrecht en la adjudicación de proyectos de infraestructura.

En el caso de Plasencia, como director ejecutivo, habría aprobado adendas permitiendo sobrecostos millonarios a ambos tramos de la L1 a modo de presupuestos adicionales. De la misma manera, no habría permitido la aplicación de penalidad por mora debido a retrasos de Odebrecht.

**03 de octubre de 2019**

Edmer Trujillo retoma el cargo de ministro de transportes y comunicaciones.

**25 de agosto de 2019**

A pesar de que el cronograma de la adenda 2 indicaba que la etapa 1A sería entregada en 2020, la fecha había sido postergada. En una comunicación de la AATE, se detalla que este tramo entrará en operaciones en febrero de 2021.

Sin embargo, una nueva modificación del cronograma del MTC, mediante la resolución ministerial 674-2019 MTC/01, detalla que la inversión para la etapa 1A culminará recién en julio de 2021. Similarmente, aunque el tramo B se prevé que comience a operar en 2023, la resolución indica que la inversión se ejecutará hasta enero de 2024.

Según la AATE, la resolución no habría modificado el cronograma aprobado en la adenda 2. Sin embargo, señaló que una vez que los trabajos terminen en 2024, el concesionario debe presentar la valorización final de la obra para efectuar el pago. Ello debería darse para enero de 2025.

**26 de agosto de 2019**

La AATE confirmó que en febrero de 2021 operaría la primera etapa de la L2. Las obras civiles ya estarían al 100% y se estaría trabajando en la arquitectura, acabados e instalaciones de equipamiento electromecánico.

Esta fecha había sido confirmada por la ministra de transportes, María Jara, quien también habría mencionado que el resto de la obra sería entregada en el segundo semestre de 2024 según lo establece el cronograma de la adenda 2 de diciembre de 2018.

**06 de enero de 2020**

En una entrevista, la presidenta de Ositrán, Verónica Zambrano, indicó que los plazos establecidos por la adenda 2 no e estarían cumpliendo. Los motivos serían un retraso en las entregas de predios por parte del MTC y en la presentación y absolución de observaciones en los EDIs hechas al concesionario. Así, estaría pendiente la entrega de 49 terrenos y la entrega de los estudios del ramal de la L4.

Como consecuencia, Zambrano indica que los retrasos ocasionarían que lo se inicie la excavación con tuneladoras, lo cual generaría sobrecostos para el MTC, lo cual no se encuentra contemplado en el contrato del proyecto. Asimismo, también estaría faltando un acuerdo para lograr la interconexión de las L1 y L2 en la estación 28 de julio. Hasta la fecha, el avance de la obra total es de 30.19%.

**31 de enero de 2020**

Mediante Expediente 00023-2019, se solicitó la prisión preventiva de Luis Castañeda Lossio, ex alcalde de Lima, por liderar o asumir el rol de jefe máximo de una organización ilícita cuyo presunto objetivo habría sido acceder a la comuna limeña y gestionar los recursos de la municipalidad a su favor y de las empresas vinculadas a su entorno.

Para lograr acuerdos, se habrían vinculado con las empresas constructoras OAS y Odebrecht para mantener contratos vigentes, además de generar oportunidades de proyectos nuevos donde pudieran intervenir con favorecimiento sobre otras empresas y el perjuicio de la MUNI Lima.

Esta organización criminal habría funcionado durante 2011 hasta el 2018. La investigación se realizó en el marco del Caso Lava Jato.

**13 de febrero de 2020**

Edmer Trujillo renuncia a su cargo como ministro de transportes y comunicaciones, el cual ocupaba desde el 03 de octubre de 2019. En menos de un año, ya había renunciado dos veces a este mismo puesto.

Además de las investigaciones en las que está involucrado por las irregularidades de la construcción de un hospital de Moquegua cuando fue gerente general o la tragedia del terminal terrestre de Fiori donde fallecieron 17 personas debido al incendio de un bus, durante su gestión se habría revelado la existencia de una mafia que entregaba licencias de conducir sin evaluaciones físicas ni psicológicas previas.

Su reemplazo será Carlos Lozada Contreras, ahora ex director ejecutivo del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias).



**12 de marzo de 2020**

Desde 2014 hasta enero de 2020, la inversión en la L2 solo llegaría al 30.21%. En un año, solo había crecido en siete puntos porcentuales (2019 - 23.92%).

Según la presidenta de OSITRAN, Verónica Zambrano, a inicios de año no se habrían estado cumpliendo los acuerdos de la última adenda. Así, se registraba un retraso importante en la entrega de terrenos por parte del MTC, así como la absolución de observaciones de los EDIs por parte del concesionario.

Asimismo, el ministro Trujillo reconoció que había un riesgo de no cumplir con el cronograma establecido por la adenda 2, pues aún no se llegaba a un acuerdo con el concesionario respecto al paso subterráneo que uniría a la línea 1 y 2 en la estación 28 de julio.

**14 de agosto de 2020**

El ministro de transportes y comunicaciones, Carlos Estremadoyro supervisó la entrega de los terrenos para la construcción de la estación Villa Alegre, ubicada en la intersección de las avs. Nicolás Ayllón y Vista Alegre en el distrito de Ate.

Asimismo, se encargó de verificar que los espacios se encuentren libres de interferencias con el fin de evitar contratiempos y cumplir con las fechas programadas. Las obras deberían empezar en un plazo de dos semanas.

También se entregó un terreno para el pozo de ventilación y emergencia en el Callao. Entre los próximos pasos, la próxima semana se entregaría el terreno para la estación Cangallo. El ministro indicó que para el primer trimestre de 2021 los primeros 5KMs estarían funcionando y, para el primer trimestre de 2025, lo haría toda la línea.

**27 de agosto de 2020**

El ministro de transportes, Carlos Estremadoyro, indicó en una visita de inspección a las obras en el Callao, que la L2 acelerará su construcción con las tuneladoras y la entrega de más terrenos para la obra.

**23 de septiembre de 2020**

El MTC anunció el inicio de las pruebas de trenes en modo automático para probar los sistemas de comunicación, seguridad y control. Los ensayos se realizan en el patio taller de Santa Anita.

El ministro Estremadoyro indicó que las pruebas estaban dando resultados satisfactorios, y que estaban a la espera de poder incorporar personal especializado para continuar en los túneles y en los 3KMs de "tramo funcional" entre las estaciones Santa Anita y Colectora Industrial de la etapa 1A.

Las cinco estaciones de la etapa 1A están en fase de arquitectura y equipamiento electromecánico. Sobre el avance, el ministro comentó que estaban visitando todos los frentes de trabajo para verificar el avance, además de aperturar nuevos y así verificar que no haya contratiempos y apoyar en la solución inmediata en el caso que los hubiera para cumplir con los cronogramas establecidos.

**08 de octubre de 2020**

La presidenta de OSITRAN, Verónica Zambrano, supervisó prueba de sistemas de seguridad de los trenes de la L2. Se indica que el primer tramo empezaría a funcionar el próximo año.

Las pruebas del material rodante estarían a cargo de la empresa Hitachi Rail, con la supervisión de OSITRAN y con la presencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

OSITRAN viene realizando la supervisión integral de las obras de la L2 mediante la visita a todos los frentes de trabajo, verificando el avance los diferentes componentes de construcción, así como la apertura de nuevos para verificar que no haya contratiempos.

Para cumplir con el cronograma, la siguiente semana se harán trabajos de excavación, armado de acero, vaciado de concreto de nivelación, entre otros, en las estaciones Juan Pablo II, Insurgentes, Javier Prado y la Municipalidad de Ate.

**01 de noviembre de 2020**

L2 empieza prueba de trenes dentro de túnel subterráneo de la primera etapa. El recorrido se dio desde el patio taller de Santa Anita hasta la estación 22 de Colectora Industrial. Durante la supervisión, estuvo presente el ministro Estremadoyro, la titular de la ATU, María Jara, y el viceministro de transportes, Eduardo González.

El ministro indicó que el objetivo nacional es comenzar la marcha blanca en julio de 2022. Así, conforme al avance de las obras, tres estaciones más podrían funcionar durante 2022: Vista Alegre, Javier Prado y Muni Ate. De ese modo, se pondrían a disposición 8KMs de la L2 en lugar de solo los primeros 5 de la etapa 1A.

**19 de enero de 2021**

El MTC asegura que las primeras cinco estaciones tienen un avance mayor al 90%, lo cual llevaría a que su funcionamiento comience en julio de 2021.

El ministro Eduardo González confirmó que ya habrían 8.5 KMs avanzados de túnel, además de que se había comprado 32 trenes, además de que la etapa 1A estaría al 90% de avance para funcionar en julio.

Respecto al ramal de la L4, comentó que se están haciendo obras en la av. Faucett y que se están realizando concursos para adjudicar las obras de la L3 y el resto de la L4.

Se proyecta que la L2 esté lista para 2024.

**26 de enero de 2021**

Mediante la resolución de presidencia ejecutiva N° 008-2021-ATU/PE con la firma de María Jara, la ATU transfirió 27.5M PEN a SEDAPAL (Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima) para la liberación de interferencias que obstaculicen la construcción de la L2. Estos fondos no pueden ser destinados a fines distintos.

**04 de febrero de 2021**

El sector transporte tuvo una ejecución de 460M PEN en enero, siendo 234M del proyecto de la L2.

**30 de abril de 2021**

Ministro González supervisó el montaje de la tuneladora instalada en la estación San Juan de Dios. Esta empezaría a operar desde el mes de julio. Se espera que el primer tramo con sus 5 trenes, a un 93% de avance, se inaugure en agosto y en septiembre comience la marcha blanca.

Una segunda tuneladora se encontraría desmontada en el patio taller de Santa Anita, pues será próximamente movilizadas a la estación Insurgentes en el Callao. Hasta el momento, la L2 tiene un avance de 40.2%. El ministro indicó que hay un esfuerzo grande y un trabajo conjunto para encaminar la obra y entregarla en 2024.

**27 de mayo de 2021**

Según la concesionaria informó en la reunión que sostuvo la Ositrán con el Consejo de Usuarios Ferroviarios (Mecanismo de participación creados para fomentar la participación de los agentes interesados en la regulación de la infraestructura de transporte de uso público), la primera etapa de la L2 podría comenzar a operar de forma comercial en octubre de este año.

Sin embargo, el concesionario también indicó que, en la etapa 1B, específicamente en la estación 28 de julio, hay problemas debido a un eventual cambio de las áreas de concesión, lo cual podría devenir en retrasos al comenzar con el tunelado.

Asimismo, otros retrasos en la etapa 1B se darían debido a la demora en las entregas de las áreas de concesión, la liberación de interferencias y la aprobación de los EDIs. El concesionario ya contaría con 33 trenes los cuales permanecen guardados para evitar su exposición.

El Consejo de Usuarios Ferroviarios también evaluó algunas características del modelo de la tarjeta única de pago sin contacto para la L1 y L2.



**06 de junio de 2021**

El viceministro de Transportes anunció que la tuneladora iniciaría operaciones en julio y que llegaría hasta la avenida 28 de julio a finales de 2021.

También comentó que, según el plan, el tramo desde la estación San Juan de Dios en el distrito de San Luis hasta la Plaza Bolognesi en el centro de Lima se pensaba terminar en un aproximado de ocho meses, y que, a la avenida 28 de Julio, se llegaría hacia noviembre o diciembre de 2021.

Con las tuneladoras, se construirán las galerías subterráneas de las etapas 1B y el tramo 2 de la L2. El viceministro mencionó que todo el tramo estaría listo para 2024, pues, después del destabe, se esperaba que su avance sea fluido y sin parar.

Para emplearlas, el gobierno habría raído expertos de todo el mundo. Sin embargo, según el viceministro, ponerla en acción habría sido un arduo trabajo debido a los retrasos impuestos por la pandemia por COVID-19. No obstante, comentó que ya se habrían destrabado muchos de los obstáculos, por lo que se esperaba que el avance sea fluido y sin parar desde el mes de julio.

Sobre la etapa 1A, indicó que sus cinco estaciones ya se encontraban a un 98% de avance y próximas a iniciar pruebas. Para este mes, el compromiso era tener la infraestructura al 100%. Respecto a los trabajos restantes, indicó que faltarían trabajos adicionales en coordinación con la ATU y la municipalidad correspondiente.

En general, a diferencia de la L1, la L2 tendrían estantes para equipaje, puesto que uno de sus paraderos sería el aeropuerto internacional Jorge Chávez.

**29 de junio de 2021**

La tuneladora de la Línea 2 está al más del 90% de armado. Esta avanzará a un ritmo de 13 a 15 metros por día, perforando túnel de 10.75m de diámetro.

El ministro de transportes y comms, Eduardo González, recordó que tras el inicio de la emergencia sanitaria en 2020, este proyecto, como otros, quedaron paralizados. Sin embargo, informa que el gobierno que asuma el próximo periodo desde 28 de julio debe hacer la liberación de un 25% aprox. de los predios pendientes para no detener el avance de las obras.

Hasta ese día, según el ministro, el proyecto estaba al 35% de avance, mientras que solo tres años atrás, estaba paralizado alrededor de un 10%. Se indicaba que los primeros 5KMs se entregarían en julio de 2021, comenzando con su marcha blanca en agosto.

Asimismo, comentó que el reto para el siguiente gobierno sería continuar monitoreando estrictamente el proceso de ejecución de la obra. Asimismo, indicó que por la cercanía a las elecciones 2021 decidió suspender el proceso de los convenios de gobierno a gobierno para las L3 y L4

La tuneladora 2 debería ingresar entre fines de 2021 y principios de 2022 en la estación insurgentes en dirección al Callao según cronogramas con el concesionario.

**05 de julio de 2021**

El ministro González informó que los cinco primeros KMs del tramo 1 de la L2 serían entregados en las próximas semanas antes del 28 de julio. Luego de ello, se haría una evaluación técnica y se procedería con la marcha blanca. Las obras civiles habrían terminado y se estaría trabajando en la arquitectura, equipamiento electromecánico y sistemas ferroviarios.

Asimismo, el ensamblaje e instalación de la tuneladora ya tienen un avance de 90%. En la tercera semana de julio se comenzaría con la excavación y se avanzaría 13 metros por día.

**09 de julio de 2021**

El CIADI emite un fallo respecto a la demanda que el concesionario le habría puesto por las demoras con la L2. Después de 4 años, se reconoció que el Estado no entregó las áreas de concesión en el plazo definido por contrato. Estas demoras habrían devenido en un retraso en el plazo de ejecución de inversiones obligatorias.

El Estado debería indemnizar al consorcio por los daños y perjuicios ocasionados. A partir de la decisión, se haría una evaluación de los daños. En este punto, ya no se aceptarían más defensas, sino la asistencia de los peritos para calcular los daños.

El tribunal reconoció que hubo demora en la entrega de predios, así como incumplimiento del concesionario al negarse injustificadamente a tomar algunos predios en posesión.

Sin embargo, hasta esta fecha, el arbitraje no habría detenido el avance de la L2. El Estado le solicitó al concesionario cumplir los requerimientos y llevar la controversia técnica al tribunal. Si se hubiera paralizado, los EDIS no hubieran sido aprobados y no se hubiera generado avances.



**15 de julio de 2021**

Comenzó a operar la tuneladora Delia en la estación San Juan de Dios en San Luis. Esta ya estaría instalada y ensamblada al 100% para acelerar la construcción del túnel de la L2.

El ministro de transportes, Eduardo González, activó el botón de encendido e inició la excavación de camino al Callao, con un avance de 13 metros diarios.

La marcha blanca de la primera etapa comenzaría a más tardar en septiembre de este mismo año según lo programado.

**02 de septiembre de 2021**

Bajo el convenio firmado por la ATU, SEDAPAL inicia la reubicación de 7.12KMs de redes de agua potable y alcantarillado, consideradas como interferencias para el trazo de la L2, y el ramal de la L4, específicamente en la av. Faucett en el Callao.

La reubicación contempla los espacios que en futuro serían ocupados por las estaciones de Gambetta, Santa Callao y Bocanegra en una primera zona; el aeropuerto y Carmen de la Legua en una segunda zona; y la última, en la estación El Olivar y Quilca.

**14 de octubre de 2021**

Se le atribuye a la ATU la elaboración de los estudios de inserción urbana y las obras de adecuación vial provisionalmente para el proyecto de la L2.

**26 de octubre de 2021**

Ositran informa que las estaciones de la etapa 1A comenzarían a funcionar entre fines de 2021 y comienzos de 2022. Sin embargo, inicialmente se esperaba que estas obras se entreguen en el último mes de julio pasado.

Según la presidenta, Verónica Zambrano, la L2 fue el principal proyecto supervisado durante el 2020 porque es la más costosa de las concesiones, priorizando la etapa 1A para que funcione a finales de año.

El compromiso de Ositran es que el proyecto se destrabe y mejore la coordinación fluida entre concedente y concesionario.

**15 de noviembre de 2021**

La ejecución de las estaciones y el túnel de la etapa 1B finalizarían en diciembre. Esta tendría 5.2 KMs de longitud. El avance físico de las obras civiles e instalaciones no ferroviarias se encuentra al 41%, mientras que el diseño y la provisión de material rodante está al 90%.

**03 de diciembre de 2021**

La Fiscalía pidió 35 años de prisión preventiva para exfuncionarios del MTC que habrían recibido dinero de Odebrecht para favorecer a esta empresa en la adjudicación del tramo I de la L1. Entre ellos, se encuentran Jorge Cuba, Mariella Huerta, Edwin Luyo y Miguel Navarro.

Entre otros, el juez José Domingo Pérez habría solicitado 25 años para Santiago Chau Novoa, Víctor Muñoz y Jessica Tejada, quienes serían sobrino y pareja de Jorge Cuba. Finalmente, Jesús Munive y Magdalena Bravo Hinostrza habrían obtenido 6 años y 6 meses de prisión respectivamente.

Cuba y Luyo ya se habrían entregado a la justicia en 2017, siendo recluidos en los penales de Ancón I y II, pero fueron liberados en 2019 por orden judicial a motivo de exceso de prisión preventiva.

**20 de noviembre de 2021**

Un equipo técnico del MTC, compuesto de funcionarios de la DG de Programas y Proyectos de Transportes, verificaron las obras de mantenimiento de la Carretera Central en Santa Anita.

Asimismo, en la reunión estuvieron presentes funcionarios de la MUNI Lima, Ate y Santa Anita, así como la ATU y de la L2.

**06 de diciembre de 2021**

Tuneladora Delia de la L2 ha excavado más de 358m de los 720 que corresponden a la primera fase. Esta tiene un avance entre 25 y 30 metros diarios, aunque en un inicio se esperaba que solo perforaría 13. Se espera que los 720m estén listos para enero de 2022.

**08 de diciembre de 2021**

Comienza el plan de desvío y el cierre temporal de la Av. Guardia Chalaca en ambos sentidos por la construcción de un pozo de ventilación. El Plan de desvío fue autorizado por la MUNI Callao.

**2022**

La empresa tenía previsto invertir 292,2M USD durante el año, pero, para noviembre, solo había ejecutado 180M USD. Un 38% menos según OSITRAN

**Enero 2022**

Pedro Castillo y Juan Silva, ministro de transportes, visitaron las obras de la L2. Castillo aseguró que pronto funcionaría el primer tramo del tren

**10 de enero de 2022**

La presidenta de Ositran, Verónica Zambrano, reveló a Gestión que su institución, la ATU y el MTC estaban trabajando en forma conjunta para la definición de nuevos cronogramas con las fechas para concluir las obras.

Debido a los constantes problemas, hoy no hay plazos definidos para concluir ninguna de las etapas de la L2. En 2018 se fijó una adenda con nuevos plazos debido a los retrasos por la demora en la entrega de terrenos y levantamiento de interferencias. Los plazos fijados por aquella adenda fueron que la etapa 1A estaría concluida para julio 2021, la etapa 1B para enero 2024, y la segunda etapa para enero 2025.

Durante los últimos meses de 2021, el concesionario del proyecto habría solicitado otro cambio en su contrato para establecer un nuevo cronograma, debido a nuevos retrasos y el incumplimiento de los plazos mencionados. El MTC descartó esa posibilidad.

Dado que el MTC seguía incumpliendo con el MTC la entrega de predios, la empresa acudió al CIADI para presentar dos demandas contra el Estado peruano debido a los sobrecostos debido al atraso en la entrega de terrenos requeridos para la construcción de las estaciones.

Frente a ello, la presidenta de OSITRAN observó que ahora sí hay disposición del gobierno para firmar una nueva adenda y que las demandas no son un impedimento para retomar negociaciones. Asimismo, indicó que lo ideal sería llegar a acuerdos en los temas pendientes y lograr que se retiren las demandas. Pero señaló que, de todas maneras, habrían consecuencias económicas para el Estado.

A noviembre del año pasado, el proyecto registraba un avance de 40.27% según OSITRAN. Los arbitrajes costarían al estado 680M USD.

**11 de enero de 2022**

El presidente Pedro Castillo y el ministro de transportes y comunicaciones Juan Francisco Silva supervisaron el puesto central de operaciones y la primera etapa de la L2. El ministro comentó que se espera que esta se ponga en funcionamiento porque los SKMs ya estaban listos, solo se requería de levantar algunas interferencias, pero que se reunirían para resolverlo.

Asimismo, el ministro informó que la primera etapa de la L2 iniciará operaciones de pruebas con el traslado de pasajeros.

**17 de enero de 2022**

Entre jornadas que se alargaban hasta 14 horas bajo tierra, la tuneladora había excavado 629 metros y en esta semana se acabaría con la primera etapa de 720 metros desde San Juan de Dios hasta Circunvalación. Asimismo, el puesto central de operaciones de la L2, encargado de los procesos automatizados, también está listo para operar.

**21 de enero de 2022**

El presidente Pedro Castillo y el ministro Silva verificaron el término de la excavación de un tramo de la L2, hecho por la tuneladora Delia. Se habrían excavado los 720 metros, culminando su primera etapa y conectando las estaciones de San Juan de Dios y Circunvalación en San Luis.

El presidente saludó la construcción de la obra, siendo un gran esfuerzo que realiza el gobierno para mejorar la calidad de vida de todos los peruanos. Mientras, el ministro resaltó su importancia, recalcando que, al terminarse, permitirá reducir los tiempos de viaje. Asimismo, mencionó que seguirán gestionando y apoyando para que esta obra se ponga cuanto antes al servicio de la población.

Adicionalmente, el ministro indicó que los trabajos prosiguen y que se iniciará la perforación de un segundo tramo de túnel de 736 metros, desde Circunvalación hasta el paradero Nicolás Ayllón en el Agustino.

**27 de enero de 2022**

El MTC y la ATU informaron que el 30 de enero se pondrá en marcha el plan de desvío vehicular en la av. Faucett para reubicar redes de agua potable y alcantarillado a cargo de SEDAPAL durante 45 días.

El desvío habría sido autorizado por la MUNI Callao. El MTC y la ATU reiteran su compromiso de trabajar en beneficio de la ciudadanía por un transporte digno, eficiente, moderno y seguro.

**26 de febrero de 2022**

Concedente y concesionario firmaron un acta de entrega de terreno donde se construirá la Estación 28 de julio. A pesar de que esta firma ya implica un retraso y posible estancamiento de la tuneladora una vez llegue al área, su existencia le otorga continuidad al proyecto para la interconexión con la L1.

A esta reunión asistieron, además de las contrapartes, representantes de la ATU y de Ositrán.

**07 de marzo de 2022**

En dos días comienza el plan de desvío en alrededores de la Plaza Bolognesi y Paseo Colón en el centro de Lima para liberar interferencias, como la reubicación de redes de agua potable y alcantarillado para la construcción de la estación central (E13).

Esta primera fase de trabajo, siendo el primer desvío de los 9 proyectados, han sido autorizados por la MUNI Lima y se desarrollarán hasta el 15 de abril.

**21 de marzo de 2022**

Según OSITRAN, las obras de la L2 tendrían un 43% de avance. Del total de inversiones previsto para el año, más de 292.2 M USD corresponderían al consorcio encargado del proyecto para obras civiles, arquitectura, equipo electromagnético, equipamiento de sistemas y material rodante de la primer y segunda etapa.

**23 de mayo de 2022**

Malos entendidos y disputas entre el Estado y la constructora retrasan la obra. Hasta la fecha, el avance no supera el 50% de ejecución del contrato, que fue firmado en 2014.

En el contrato de concesión, no se consideraría de manera explícita cómo ni cuándo se dará la adquisición de terrenos y/o la liberación de las interferencias.

Mientras que la ATU afirma estar avanzando con el saneamiento, el concesionario niega que esto sea verdad. Durante 2021, el fallo del Tribunal Ciadi habría notificado que esta última estaba parcialmente en lo correcto.



**25 de marzo de 2022**

Tres ex funcionarios de la AATE y un representante de la empresa Cesel-Poyry fueron sentenciados después de haber sido acusados por el delito de negociación incompatible. Estos fueron Oswaldo Plasencia, ex director ejecutivo de la AATE; Jorge Urdanivia, ex encargado de la Jefatura de Obras Civiles; Johnny Garro, encargado de la transferencia de bienes al concesionario; y Robert Kurt, representante de la empresa.

Los acusados habrían exonerado a Odebrecht de pagar una penalidad cuya mora superaba los 50M USD, que respondía a un retraso injustificado en la definición y suministro de elementos clave del equipamiento electromecánico y del material rodante. También, se habría permitido que el concesionario elabore el expediente técnico y ejecute obras civiles sin contar con la presencia del jefe de proyecto y residente de obra considerados en su propuesta técnica, quienes habrían sido reemplazados con profesionales de menor calificación y nula experiencia en construcción de trenes.

El proceso también consideró a Walter Arboleda, gerente de operaciones y mantenimiento de la AATE, pero este falleció antes de que terminara el juicio.

**17 de junio de 2022**

La Contraloría advirtió que la puesta en marcha de la etapa 1A podría postergarse debido al retraso en el inicio de los ensayos, cuyo plazo máximo para ejecutar había sido el 23 de octubre de 2021.

El retraso se habría dado desde hace 10 meses debido a una disputa entre el MTC y la ATU sobre el sistema de recaudo y suministro de las tarjetas interoperables de transporte. Sin un acuerdo, el concesionario no podría implementar el sistema de control de pasajeros.

No obstante, dichas instituciones del Estado indican que no corresponde proporcionar tal información y que no es impedimento para implementar el sistema.

Finalmente, la Contraloría indicó que la ATU no habría ejecutado soluciones técnicas temporales o definitivas sobre la infraestructura aledaña, lo cual no garantizaría condiciones de seguridad y transitabilidad en los tramos cercanos a las estaciones de la etapa 1A.

Estas observaciones se habrían incluido en el informe de control del 16 de agosto de 2021 hecho por la Contraloría como parte del control gubernamental al proyecto de la L2. Esta fue comunicada al DG de Programas y Proyectos en Transporte del MTC, a la presidenta ejecutiva de la ATU, y a la presidenta del consejo directivo del Ositrán (en calidad de ente regulador) para adoptar las medidas correspondientes.

**Julio 2022**

Visita del embajador de Japón Katayama a la estación Santa Anita. **Las empresas Hitachi Rail y Hitachi Rail STS suministran los trenes y equipamiento del sistema de señalización como miembros del Concesionario Metro de Lima Línea 2**

**11 de julio de 2022**

Han pasado cinco meses desde que el presidente Castillo y el ministro de transportes, Juan Silva, aseguraron que pronto funcionaría el primer tramo del tren. Ositrán indicó que no habría una fecha para el periodo de prueba o "marcha blanca". Sobre esta situación, el alcalde de Santa Anita, distrito donde está ubicado el primer tramo, José Luis Nole, reclamó que era injusto que las demoras de "los de arriba" recayeran sobre la totalidad de la población.

La autoridad edil también indicó que las vías alternas se habían deteriorado debido al paso de camiones de alto tonelaje que acostumbraban a pasar por la Carretera Central. Sobre esta situación, el concesionario indicó que asumirá la responsabilidad del mantenimiento de las vías que se usaron en el Plan de Desvíos como parte de las obligaciones del permiso que le habría entregado la MUNI Lima. Sin embargo, también indicaron que la ATU debía liberar los tramos restantes de la Carretera Central. Por su parte, en el MTC no hay claridad de quién debe asumir las reparaciones.

Por parte de los alcaldes municipales de Santa Anita y Ate, se habrían mandado distintas cartas al MTC, la ATU y el concesionario para pedir la reapertura de los tramos. En el caso del primero, indicó que ya había participado de distintas reuniones, pero que aún no veía cambios.

Finalmente, Ositrán indicó que no habría una fecha de término del proyecto hasta que las partes no materialicen un nuevo cronograma mediante adenda.

El concesionario indicó que no habría recepcionado ocho áreas entregadas por la ATU porque aún contaban con interferencias por retirar y que, además, estas seguían siendo modificadas por el MTC. Por tanto, es difícil lograr la aprobación de los EDIs, pues, así como los terrenos se modifican, también lo hacen los estudios.

En el caso de la ATU y el MTC, las discrepancias respecto al sistema de control de pasajeros persiste. Sin la información necesaria, el concesionario no puede implementarlo, aunque estas dos instituciones indican que ya se ha provisto todos los datos requeridos.

Finalmente, el monto de indemnización que la concesionaria solicitó ante el tribunal CIADI, de 700 M USD, aún se encuentra en negociaciones.

**14 de julio de 2022**

La Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM) denunció intentos del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento para expropiar su terreno para la estación San Marcos de la L2 y anunció medidas legales contra el despojo de un pedazo de 450m<sup>2</sup>.

Este habría sido comunicado a través de un documento dirigido al rectorado, informando de la "transferencia de un predio" de 29,28 m<sup>2</sup>. Posteriormente, habría habido un segundo posible despojo de terreno, esta vez de 431.93 m<sup>2</sup>.

**02 de agosto de 2022**

Según el contrato, la L2 debía operar en 2019, luego se aplazó hasta 2021 y ahora la fecha no está clara. La razón principal de demora fue la demora del concedente para entregar algunos terrenos. Sin embargo, a la fecha, los problemas son los desacuerdos entre el concesionario, el MTC y la ATU. Los vecinos y comerciantes de la zona se han visto afectados y han enfrentado pérdidas económicas sustanciales.

**18 de agosto de 2022**

La ATU, el MTC y el concesionario no pudieron acordar un sistema de recaudación para la inauguración de los primeros 5KMs del tramo 1A. Aquello podría devenir en nuevos retrasos en las obras. La Contraloría ya habría advertido respecto a este posible conflicto en octubre de 2021.

El problema raíz estaría en los mecanismos de resolución de controversias, donde concedente y concesionario son tratados como iguales. Ello habría devenido en distintas discrepancias. Para este punto, el concesionario ya habría presentado otra solicitud de trato directo al MTC para iniciar eventualmente una nueva controversia.

Carlos Ugaz, ex director ejecutivo de la AATE, indicó que otro problema eran las deficiencias de gestión, causados por los cambios constantes adentro del MTC y la poca incidencia de la ATU. También indicó que la concesionaria también presentaba deficiencias. Por su parte, él habría intentado entregar hasta tres veces el área de la estación 28 de Julio, lista y con las interferencias liberadas.

**06 de noviembre de 2022**

Como parte de los trabajos previos a la construcción de la Estación Central de la L2, la ATU ejecutará actividades relacionadas a interferencias como redes de agua potable y alcantarillado.

Asimismo, se comunicó que el plan de desvío vehicular comenzaría este mismo día. Así, en coordinación con la policía nacional, orientadores y fiscalizadores de la ATU brindarán información sobre rutas alternas y apoyarán con la facilitación de la fluidez del tránsito.

**29 de noviembre de 2022**

Como parte de la remodelación del Aeropuerto Jorge Chávez, una representante de Lima Airport Partners (LAP) indicó que los usuarios podrían llegar desde la estación del tren al aeródromo a través de un puente, pues esta no sería construida dentro del aeródromo.

Así, para llegar al aeropuerto, los pasajeros de la L2 deberían bajar de la estación y tomar una avenida alterna, la Morales Duárez en Santa Rosa, donde se construiría un puente aéreo que permita cruzar el río Rímac.

**04 de enero de 2023**

Inician obras en la estación 28 de julio que conectará con L1. Desde aquí, la ejecución permitirá que la tuneladora "Delia" siga excavando rumbo a la estación Insurgentes en el Callao.

El MTC indicó que los trabajos de la L2 no se detienen y continúan en 36 frentes en simultáneo.

**09 de enero de 2023**

Ositran advierte que no hay cronograma para terminar la construcción de la L2 y, en un año, el proyecto habría avanzado apenas 4%. Aquello se contradice con el MTC, que asegura que los trabajos no se detienen y avanzan en 36 frentes en simultáneo.

Sobre ello, el concesionario reveló a Gestión que todavía habría aspectos por resolver antes de la operación comercial del proyecto. Según Ositran, hasta noviembre de 2022, el concesionario habría invertido 2 374M USD, que representa un 44,41% de la inversión total.

Sin embargo, la cantidad de avance final del año 2021 había sido de 40,27%, lo cual solo estaría a cuatro puntos porcentuales de diferencia del 2022. Aunque la empresa había proyectado invertir 292.2M USD ese año, a noviembre su inversión, reconocida por Ositran, había sido solo de 180M USD (38% menos).

**15 de enero de 2023**

Después de 8 años de la concesión de la L2, hay un avance de 44,41% a noviembre del año pasado. Todo ello en medio de disputas entre el concesionario y el Estado sobre quién es responsable de las demoras. El mayor avance está en la etapa 1A, 5KMs en 5 espaciones desde Santa Anita a la Vía Evitamiento. Estas ya estarían concluidas.

El avance en la etapa 1B son las obras en la estación 28 de julio. Pero están pendientes las 27 estaciones restantes comprendidas entre esta etapa y la 2 hasta el Callao.

Según el concesionario, la ATU sería responsable de los retrasos debido a que no se han resuelto los problemas referentes a la incompatibilidad de la sección vial de la etapa 1A. Pero la ATU descartó su responsabilidad, pues su función sería la revisión y aprobación de los EDIs, por encargo del MTC, la liberación de interferencias y adquisición de áreas para concesión.

Asimismo, comentaron que las incompatibilidades normativas no retrasan ni impiden el avance del proyecto porque estas se dan en la superficie y no en el recorrido subterráneo que está a cargo de la empresa. La incompatibilidad sería responsabilidad del MTC, el concesionario y la MUNI Lima.

Ante la falta de consenso, por encargo del MTC, la ATU se habría hecho cargo de los impedimentos y habría entregado al consorcio toda la información necesaria para el sistema de recaudo. Hasta la fecha, la empresa no lo habría implementado.

Los requisitos que el concesionario habría incumplido serían 1. Obtener la aprobación de los EDI. A la fecha, no obtiene la aprobación de 43/130. 2. Obtener autorizaciones municipales para el proyectos y 3. Avance en las áreas de concesión entregadas. Hay 21 áreas que no han iniciado obras y 7 que la concesionaria se niega a recibir alegando justificaciones sin fundamento o razones de forma.

Según la ATU, la demora de la etapa 1A también se debería a que la concesionaria aún no ejecuta todas sus obligaciones contractuales frente a OSITRAN como las pruebas de funcionamiento de trenes ni los sistemas de equipamiento de las estaciones.

Finalmente, a la fecha, la ATU refirió que se han logrado comprar un 95,36% de las áreas de concesión, y las restantes (29) ya están en proceso de adquisición. Lo mismo para la liberación de interferencias en los predios ya adquiridos. La meta para este año es acabar con el 100% respecto a las entregas al concesionario.

Está pendiente que el MTC se reúna con el concesionario para determinar, mediante una tercera adenda, un nuevo cronograma que determine nuevas fechas para terminar las tres fases del proyecto.

**10 de febrero de 2023**

La Contraloría recorrió las obras comprendidas entre las estaciones de la Victoria y el Centro de Lima para constatar el avance de la obra y verificar el levantamiento de observaciones presentadas. También inspeccionó su centro de operaciones en el patio taller y las estaciones del Mercado Santa Anita, Colectora Industrial y el Ovalo Santa Anita.

Esta visita fue acompañada por los equipos técnicos de la ATU, el MTC, OSITRAN y el concesionario.

**17 de febrero de 2023**

La gerente general, Carmen Deulofeu, confirmó que la L2 no tendrá una estación que conecte con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, pues no lo tienen en su proyecto y que depende del MTC ofrecer una solución. El nuevo acceso vehicular será por el proyectado puente Santa Rosa.

Javier Correa, exdirector de promoción de inversiones de Proinversión, lamentó la noticia e indicó que, considerando el flujo turístico, es necesario tener una conexión con el aeropuerto. Frente a ello, mencionó que le toca a la MUNI Lima y al gobierno de turno evaluar opciones para luego asignar presupuesto.

El ex funcionario indicó que el MTC no había tenido continuidad en los últimos años y tampoco un plan consistente que le permita asignar presupuestos. Menciona que los 10 años que tiene el consorcio a cargo es la prueba de ello.

Finalmente, comentó que no era fácil para el Estado negociar una extensión del metro, pues este había sido un proyecto doloroso para el concesionario.

**08 de marzo de 2023**

Alberto Necco, viceministro de transportes, indicó que el diseño de la L2 había previsto una estación en el óvalo frente al aeropuerto nacional Jorge Chávez. Sin embargo, los retrasos en la línea y en la renovación del aeródromo limitarían el acceso directo de los pasajeros desde la estación. En 2025, la salida a donde la parada de la L2 desemboca dejaría de operar. Como se esperaba que la estación estuviera lista en 2018, esta habría tenido siete años de acceso al aeropuerto sin problemas.

Sin embargo, Necco indicó que se está coordinando con la ATU obtener una solución temporal de buses para unir la estación con el ingreso al aeropuerto. Por su parte, el concesionario del aeropuerto aseguró que había decidido dejar un espacio para que, a futuro, pueda servir de conexión al ramal de la L4.

**16 de abril de 2023**

Hace un año, se saludaba la llegada de la tuneladora Della a nuestro país. Sin embargo, distintos retrasos detienen su avance desde agosto de 2022. El principal se debe a la demora de la entrega de áreas de concesión a cargo de la ATU. Ositrán señala que hay que entregar 82 áreas, por lo que quedan 18 pendientes, de las cuales, 13 ya tienen la fecha de entrega retrasada.

Sobre ello, la ATU indica que se han entregado 64 predios al concesionario, pero que en 12 de ellos no se han iniciado obras. En contraste, el concesionario indica que recibir predios fuera de los plazos contractuales afecta su cronograma de trabajo. Estos plazos no sólo se habrían afectado por la pandemia, sino por incumplimientos por parte del concedente.

La tuneladora recibe mantenimiento constante para que pueda funcionar una vez que el Estado y el Consorcio puedan realizar una inspección. En esta misma línea se encuentran las estaciones de la etapa 1A, las cuales, aunque listas, no pueden comenzar operación comercial porque estas partes no se ponen de acuerdo respecto al sistema de control de pasajeros.

Estos desencuentros han llevado a concedente y concesionario a tres arbitrajes internacionales que terminan siendo muy costosos para el Estado en cuanto a penalidades. Asimismo, ambas partes perderían dinero por cada año que la finalización del proyecto se aplaza.

**17 de abril de 2023**

Han pasado 9 años de la firma del contrato del proyecto y, a la fecha, los avances están por debajo del 50%. Hasta ahora no se han culminado las obras ni se tiene una fecha de inicio de operaciones.

El viceministro de transportes, Alberto Necco, indicó que los avances se dan a medida que se aprueban los EDIs y se van liberando los predios, lo cual estaría a cargo de la ATU. Como respuesta, la subdirectora de adquisición de predios y liberación de interferencias de la ATU, Rosario Rojas, indicó que se identificó que el contrato estaba mal diseñado y que los plazos de entrega y liberación de interferencias eran irreales.

Las tuneladoras se encuentran detenidas desde agosto de 2022 por retrasos. Ositrán indicó que de las 82 áreas de proyecto, 18 están pendientes y 13 están retrasadas en su fecha de entrega. ATU precisó que, de los 64 predios entregados, en 12 aún no se habrían iniciado las obras.

**20 de junio de 2023**

Vecinos de Ate protestaron para que se retiren los muros y bloques de la obra de la L2 en la Carretera Central, pues el proyecto ya habría culminado con su construcción hace varios meses. La población indica que lo único que falta es una firma del MTC para que la zona se libere.

Además de un aumento de la delincuencia, estas barreras estarían generando caos vehicular, además de estar afectando la economía de los locales que se encuentran en los alrededores. Las rejas y tranqueras estarían impidiendo el libre tránsito peatonal y algunos dueños habrían quedado en quiebra durante los ocho años en los que lleva cerrada la calle.

**27 de junio de 2023**

La ministra Paola Lazarte inspeccionó la zona donde se construirá la estación Central de la L2 para conocer la causa del retraso y coordinar soluciones que permitan entregar el terreno a la concesionaria y así se inicie la construcción.

Ella estuvo acompañada de un equipo conformado por el MTC, Ositrán, la concesionaria y la ATU para evaluar las interferencias y acelerar la obra. Entre ellos, el presidente de la ATU, José Aguilar, La presidenta del consejo directivo de la OSITRAN, Verónica Zambrano y la gerente general de la L2, Carmen Deulofeu.

Dentro de la obra, la ATU se encuentra realizando trabajos de liberación de interferencias (reforzamiento de tuberías de agua potable).

La etapa 1A entraría en operaciones a finales de este año.



### 18 de mayo de 2023

El Poder Judicial condenó a seis años al exdirector de la AATE, Oswaldo Plasencia, por favorecer mediante adjudicaciones directas en el marco de la construcción del Tren Eléctrico.

### 18 de febrero de 2024

El Poder Judicial dicta 24 meses de prisión preventiva contra el exdirector ejecutivo de la AATE, Oswaldo Plasencia. Este último apeló mediante su defensa legal para mantener las reglas de conducta ya establecidas.

### 30 de junio de 2023

El MTC liberó los tres puntos de la Carretera Central que se encontraban bloqueados con muros y tranqueras por los trabajos de la L2. Estos corresponderían a tres zonas con pozos de ventilación para la futura línea. A partir de la liberación de la vía, el tráfico fluido en la vía principal es permitido, así como la de las vías auxiliares. A partir de esta apertura, se espera generar una reactivación de los negocios y la disminución de la delincuencia en la zona.

### 03 de agosto de 2023

La ministra de transportes y comunicaciones, Paola Lazarte, indicó que el nuevo equipo de la ATU estaban buscando soluciones para lograr que la L2 entre al aeropuerto y se pueda construir la estación.

Indicó que el objetivo principal es la etapa 1A y que se podría traer a conversación con el concesionario una mini adenda para añadir el tramo este de 3KMs de la etapa 1B para así tener 8 KMs operando.

En cuanto a plazos, Lazarte comentó que la etapa 1B oeste estaría funcionando en 2025, máximo en 2026, sumando 8 KMs y logrando 16 mientras se avanza la etapa 2 en el Callao y el ramal de la L4.

### Agosto 2023

El ministro de transportes y comunicaciones, Raúl Pérez Reyes Espejo, supervisó el progreso de las obras y se informó que la obra va al 54,8% con una inversión de 4 531M USD

La tuneladora Delia reanuda sus operaciones en la estación 28 de julio. **Estuvo parada hace poco más de un año como consecuencia del retraso en la entrega de áreas para la construcción de la estación.**

### Agosto 2023

Se inician las pruebas del primer tramo de la L2, en las que se probará el equipamiento y los sistemas concluidos e implementados por el concesionario. La presidenta Dina Boluarte y la ministra Paola Lazarte supervisaron el recorrido de las obras.

La ministra indicó que el 26 de julio se habría formado un acta con la concesionaria para poder en marcha los trenes mediante viajes "en vacío" (sin pasajeros) hasta noviembre y que en diciembre empezaría la "Marcha Blanca".

En abril de 2024, se daría inicio a la fase de operación comercial de la etapa 1A de la L2, en la que el pago sería con efectivo.

La ministra también comentaría que la L2 es una obra que llevan calidad de vida a los ciudadanos y por la que trabaja el Ejecutivo, además de que, después de la puesta en marcha, no habría marcha atrás.

En la visita, también estuvieron los ministras de vivienda, Hania Pérez de Cuellas, MIMP, Nancy Tolentino, y educación, Magnet Carmen Márquez, junto al presidente de la ATU, José Aguilar Reátegui y la gerenta general de la L2, Carmen Deulofeu.

### Septiembre 2023

El ministro Pérez Reyes del MTC afirmó que la meta del gobierno (Dina Boluarte) era dejar encaminado el proyecto de la L3 del tren (proceso adjudicado para construcción)

### 25 de septiembre de 2023

Congresistas del partido Renovación Popular realizaron una visita de inspección a la L2 antes del inicio de la marcha blanca programada para el mes de diciembre. Estos fueron recibidos por representantes del concesionario, quienes les informaron sobre los avances.

Por su parte, los visitantes resaltaron las bondades de la línea e instaron a que se dé una agilización de los trámites para culminar dentro de los plazos establecidos.

### 30 de Septiembre 2023

El ministro Pérez Reyes del MTC asiste a la reanudación de operaciones de la tuneladora Delia en la estación de 28 de julio. Esta estuvo detenida un poco más de un año en la estación como consecuencia del retraso en la entrega de áreas para construcción.

Se reporta que la obra está al 54,8% de avance. La tuneladora ha excavado aprox. tres kilómetros de túnel. Desde aquí, continuará su camino hasta la estación Cangallo en el distrito de La Victoria.

Entre otros funcionarios, también estuvieron presentes Verónica Zambrano, presidenta de Ositrán; José Aguilar, el presidente de la ATU; Carmen Deulofeu, la gerenta del concesionario.

**27 de octubre de 2023**

El ministro de transportes, Pérez Reyes, conversó con representantes de la L1 en la estación Gamarra sobre los siguientes pasos para garantizar que este servicio pueda interconectarse con el de la L2. Las opciones eran una estación aérea o una pasarela, pero indicó que esto estaría aún a nivel de estudios

**05 de noviembre de 2023**

El ministro de transportes, Raúl Pérez Reyes, anunció que se crearía una nueva estación para interconectar la L1 y la L2. Por su parte, comentó que no entendía por qué estos dos servicios no tuvieron un punto de encuentro desde el inicio. Esta estación sería la "28 de julio", cuya conexión con la L2 sería interna mediante escaleras eléctricas.

Respecto al presupuesto, el ministro indicó que habría que esperar a que el concesionario de la L1 termine con los estudios necesarios. El cálculo aproximado es de 60-70 M USD. Esta no sería subterránea, sino aérea, por lo que su construcción podría ahorrar tiempo.

**22 de diciembre de 2023**

La estación 28 de julio sería un tramo elevado que conectaría la L1 con el resto de estaciones subterráneas de la L2 según el ministro Raúl Pérez Reyes. El ministro señaló que se necesitaría de una adenda y estudios técnicos para seguir adelante, pero que ya se habría llegado a un acuerdo con el concesionario de la L1, quienes construirían esta estación adicional.

**28 de diciembre de 2023**

Durante la inauguración de la etapa 1A de la L2, el titular del MTC, Raúl Pérez Reyes, anunció que se estarían promoviendo mejoras en la ruta de la L1 para extenderla hacia el sur de la ciudad. Esta podría ser extendida hasta el distrito de Lurín, logrando interconexiones no sólo con la L2, sino, con las futuras 3 y 4.

Según el ministro, esta ampliación de gran envergadura podría culminar en el año 2030. El punto de inicio sería la estación Separadora Industrial en el distrito de Villa el Salvador, mientras que el final se proyecta que sirva como conexión con el futuro Tren de Cercanías que iría de Lima hacia Ica.

**25 de octubre de 2023**

El ministro Pérez Reyes del MTC explicó que la Línea 2 del Metro experimentó más interferencias de lo inicialmente previsto como conexiones de agua, desagüe, telecomunicaciones, que involucran la intervención de otros actores como Sedapal con las tuberías.

Asimismo, comentó que el ministerio tiene una unidad en expropiaciones e interferencias. Estas últimas se han encontrado en cada una de ellas.

Sobre las L3 y L4, comentó que se está planeando una figura de fideicomiso para ejecutarlas bajo el modelo de Gobierno a Gobierno G2G. Se busca que de la L3 hacia adelante, una sola empresa opere el resto de líneas.

**28 de octubre de 2023**

La ATU y SEDAPAL anuncian que el servicio de agua se cortará entre el 4 y 11 de noviembre para proceder con la remoción de interferencias y sanear los terrenos destinados a las estaciones Carmen de la Legua y Benavides cerca de la avenida Faucett.

Las estaciones de bomberos, comedores populares, hospitales y centros de salud serían atendidos con agua potable de manera directa.

El presidente ejecutivo de la ATU, José Aguilar, señaló que estos trabajos son importantes para permitir con las obras de la L2. Asimismo, indicó que liberar estas interferencias permitirá entregar las áreas de concesión restantes.

**31 de octubre de 2023**

El Ministro de Transporte y Comunicaciones Raúl Pérez Reyes informó que la L2 podría culminarse en 2028 si no se presentan inconvenientes en el camino. No obstante, dicho acuerdo no se habría formalizado con el concesionario, pues aún no se habría hecho la adenda que este último habría solicitado para definir un nuevo cronograma.

Ambas partes aún estarían en etapa de conversaciones, las cuales, eventualmente, deberían llevar al inicio de las negociaciones formales en camino hacia una adenda para actualizar el cronograma de entrega de obras.

Aunque la adenda 2 fijó que el proyecto debería ser culminado para 2026, los nuevos retrasos ocasionados por la pandemia hicieron que los plazos se volvieran incumplibles. Conforme al plan que el concesionario presentó a Ositrán, este año planean sincerar los plazos y cronogramas del contrato.

Hasta este momento, el Estado no habría terminado de entregar todos los terrenos en las condiciones esperadas por el concesionario. Según la ATU, las áreas pendientes de entrega serían 14, mientras que cinco se habrían entregado parcialmente. De esas 14, el concesionario se había negado a recibir seis. La totalidad de las áreas (82) debería ser entregada para junio de 2024.

Sobre ello, el concesionario indica que nunca se había negado a recibir los predios, sino que estas no cumplían los términos y condiciones del contrato de concesión, ni los dispuestos en la decisión sobre Competencia y Responsabilidad del tribunal CIADI. Así, señaló que las principales causas son la falta de liberación de interferencias, no adquisición de áreas de concesión y que el concedente no ha culminado con las optimizaciones de las áreas.

El titular del MTC reconoció que la mayor cantidad de atrasos se ha dado en los últimos cuatro años, y que, además, había dueños de predios que no tenían interés de venderle al Estado, por lo que había que activar un protocolo de expropiación.

**21 de diciembre de 2023**

Marcha blanca de las estaciones 20 a 24, de evitamiento a la estación Santa Anita. Así, se mueve la primera etapa de solo 5 KM.

La presidenta Dina Boluarte participó de la inauguración de la etapa 1A de la L2 del Metro de Lima, acompañada del ministro de transportes, Raúl Pérez Reyes. La mandataria comentó que la marcha blanca traerá beneficios, además de que se seguirá trabajando para habilitar las siguientes estaciones en el plazo establecido.

**27 de diciembre de 2023**

El ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, manifestó que, de no haber percances o inconvenientes en la construcción del resto de la obra, esta concluiría en 2028. Recién en 2026, se inaugurarán tres estaciones más, como parte de la etapa 1B en Ate Vitarte.

Las 8 estaciones restantes - Plz. Bolognesi, Central, 28 de Julio, Nicolás Ayllón, Circunvalación y San Juan de Dios en 5 distritos, aún no tienen fecha de inauguración, ya que se encuentran en fase de construcción y excavación.

**31 de diciembre de 2023**

La ATU aprobó las expropiaciones para la L2 mediante la Resolución de Presidencia Ejecutiva 294-2023-ATU/PE. El perímetro del terreno en cuestión involucra las avenidas Faucett, la base del Servicio Aéreo Naval de la Marina de Guerra del Perú, y espacios del aeropuerto y está codificado bajo el nombre de E05-05.

El ministro de transportes, Raúl Pérez Reyes, indicó que las obras civiles de las estaciones de la etapa 1B ya estarían culminadas y solo se estaría trabajando en la arquitectura e instalación del equipamiento para el sistema.

Se proyectaría que haya tres estaciones más funcionando para el primer trimestre de 2026, mientras en paralelo avanzan las demás en dirección al Callao. Estas últimas se encontrarían en la fase de construcción y excavación.

**20 de enero de 2024**

El ministro de transportes Raúl Pérez Reyes indicó que se planea construir una estación a 500 metros de la L1 para interconectarla con la L2. Cuando se realizó el proyecto no se discutió cómo se unirían ambas, pues ninguna tenía la obligación de hacerlo ya que las líneas serían proyectos distintos con empresas distintas.

Según el jefe de la cartera, ya se habría acordado con la L1 hacer una estación de tramo elevado para evitar que el usuario camine 500 metros para usar las dos líneas. Para ello, se estaría creando una adenda para construir una estación adicional de la L1 y tomar el servicio sin dejar las instalaciones.

En otros temas, el jefe de la ATU habría anunciado que la construcción de la estación central de la L2 iniciaría en marzo para interconectar el servicio con el Metropolitano mediante túnel subterráneo de 180 metros.

**22 de enero de 2024**

El presidente de la ATU, José Aguilar, indicó que las obras para la Estación Central en Paseo Colón se extenderían por 13 meses. Después de ese tiempo, se liberarían dos carriles para ida y regreso. El resto le seguiría los 11 meses siguientes como máximo, pues la ATU y la MUNI Lima evaluaron la posibilidad de que la jornada de trabajo se extienda hasta 24 horas.

Esta estación sería construida mediante el paso de la tuneladora, por lo que es necesario cerrar el Paseo Colón.

**08 de marzo de 2024**

Tuneladora llegó a la estación Manco Cápac desde la Estación Cangallo, ambos en el distrito de la Victoria. Esta habría avanzado más de 825 metros, logrando 5KMs de túnel. Así, ya se habría logrado transitar las estaciones de Circunvalación, Nicolás Ayllón, 28 de Julio y ahora Cangallo. Posteriormente, avanzaría hacia Breña para concluir la etapa 1B. Luego continuaría hacia la etapa 2 con dirección a Insurgentes en el distrito de Bellavista, Callao.

**26 de marzo de 2024**

En su exposición de Plan de Negocio 2024, organizada por Ositrán, el concesionario informó que estimaba ejecutar inversiones por 487 785 770M USD. Sin embargo, indicaron que este avance estaba condicionado por los permisos que debía otorgar la MUNI Lima y a la firma del Concedente de la adenda del paso en lleno para la construcción de la Estación Central.

En detalle, este presupuesto se ejecutaría siempre y cuando se pueda avanzar con los trabajos en la Estación Central. Para ello, la Municipalidad debe dar permisos para el plan de desvíos, ejecución de obra y áreas verdes. Por su lado, el MTC como concedente debe viabilizar la adenda para el paso de la tuneladora y que atravesase el tramo de la Estación Central.

Hasta ahora, el avance de la obra es de 57% y se busca que, una vez construido, sea el mejor metro de Sudamérica.

Asimismo, el MTC anunció que se construiría una nueva estación subterránea en el aeropuerto para ampliar el servicio del Metro de Lima como parte del ramal de la L4.

**04 de abril de 2024**

El concesionario de la L1 presentó un informe técnico para ampliar la capacidad del servicio. Para hacer viable la propuesta, el MTC, la ATU, Ositrán y el concesionario han sostenido reuniones técnicas. Dentro de la iniciativa, se propone mejorar el sistema eléctrico, adquirir nuevo material rodante, ampliar algunas estaciones, así como la construcción de interconexión con la L2, llamada 28 de julio.

**31 de marzo de 2024**

El MTC anuncia que el ramal de la L4 tendrá una conexión subterránea con el aeropuerto internacional Jorge Chávez. Se determinó, con base en la opinión del concesionario, que la estación Quilca sería el lugar más adecuado para construir un túnel que interconecte con el aeródromo. Esta parada se construiría en el área que el concesionario del aeropuerto habría reservado en la nueva terminal aérea.

**09 de abril de 2024**

El MTC entregó al concesionario el área para la construcción de la Estación Central de la L2. Esta, considerada de dominio público, se encontraría libre de interferencias, como los monumentos históricos. Su localización sería debajo de la av. Paseo Colón, entre la av. Garcilaso de la Vega y el Jr. Washington.

Representantes del ministerio y la ATU se reunieron con el concesionario para firmar el acta de entrega correspondiente a la etapa 1B de la L2. Esta se conectará con la Estación Central del Metropolitano mediante un túnel y así lograr la interconexión entre ambos servicios.

**12 de junio de 2024**

El concesionario rechazó las declaraciones del alcalde de Lima Metropolitana, Rafael López Aliaga, quien no habría otorgado los permisos para construir la Estación Central de la L2 pues este proyecto causaría congestión vehicular y otros efectos adversos.

Asimismo, se rechazaron los actos de corrupción que les fueron atribuidos, así como las expresiones peyorativas del alcalde en contra de su gerenta general, Carmen Deulofeu, por motivos de género y nacionalidad.

**13 de junio de 2024**

La MUNI Lima aseguró que no se pone a la construcción de la Estación Central de la L2, pero solicitó al MTC que no se cerraran las avenidas Garcilaso de la Vega y Paseo Colón, pues estas serían vías medulares de la ciudad.

En esta misma línea, la municipalidad indicó que mantiene la voluntad política de llegar a un acuerdo con el MTC y la ATU para acelerar la obra con los Juegos Panamericanos Lima 2027 en la mira.

**28 de junio de 2024**

Hace cinco días, la Municipalidad Provincial del Callao (MUNI Callao) se negó a que se cierren las vías aledañas a la Estación Quilca para el ramal de la L4. Para el concesionario, la negativa ante el cierre de las vías habría sido intempestivo, pues el Plan de Desvíos había sido comunicado con anticipación y con el amparo del ordenamiento jurídico.

Esta negativa habría sido sustentada en que dicho Plan no habría sido aprobado por el área de transportes de la MUNI Callao, pues no se consideraba que la av. Faucett pudiese aguantar el tránsito de tantos vehículos, por lo que el concesionario debía mejorar más vías para implementar el Plan.

Frente a ello, el concesionario indicó que aquello estaría fuera de su obligación y que la imposición implicaría un comportamiento ilegal y arbitrario.

**30 de junio de 2024**

El MTC y la MUNI Lima llegaron a un acuerdo para construir la Estación Central. Los jefes de cada institución anunciaron que varias alternativas para minimizar el impacto a los transeúntes habían sido evaluadas. Aunque se habría planteado un cierre parcial de vías anexas, las medidas serían ajustadas conforme avancen los estudios de tráfico en la zona.

**06 de julio de 2024**

Ante los desvíos causados por el inicio de las obras de la Estación Central de la L2, diversas rutas que pasaban por el Centro de Lima han cambiado sus recorridos. Así, se ha comunicado que, mientras la construcción se lleve a cabo en la Av. 9 de Diciembre (Paseo Colón), el personal de la ATU estará presente en los sectores aledaños para informar a conductores, peatones y usuarios de transporte público sobre esta medida y apoyar a la policía nacional para mitigar el impacto del tránsito vehicular.

Miguel Gonzáles, jefe de contratos ferroviarios de Ositrán, indicó que los desvíos buscaban minimizar el impacto en la circulación al mínimo nivel. Aun así, detalló que, aunque en 11 meses se restituirían los carriles de la Av. Garcilaso de la Vega y dos meses después uno dirigido a Paseo Colón, el cerramiento de las vías permanecería hasta el mes 25.

El funcionario también advirtió que el incumplimiento de estos plazos por parte del concesionario llevaría a multas significativas, las cuales podrían ascender a millones por día de retraso.

**07 de julio de 2024**

Durante el inicio del desvío vehicular por la construcción de la Estación Central, los trabajadores de la concesionaria y los fiscalizadores de la MUNI Lima se enfrentaron. Estos últimos buscaban impedir que se inicien las actividades para la L2.

La presidenta de Ositrán, Verónica Zambrano, aseguró que las obras continuarán por los 13 meses indicados y no se detendrán. Por el lado legal, toda la documentación necesaria habría sido entregada a la MUNI Lima desde octubre de 2023.

Según el alcalde de Lima Metropolitana, López Aliaga, el inicio de las obras no se autorizará hasta que el concesionario no presente su Plan de Desvío para Paseo Colón. Por su parte, considera que el método constructivo no es el adecuado, además de que solicitó al concesionario que cumpla con los requisitos mediante las vías oficiales.

**19 de julio de 2024**

Según información oficial del concesionario, la Estación Central no estaría lista en 13 meses, sino, en 25. Esta aclaración sirvió para desmentir la desinformación de que, después de 13 meses, el concesionario tendría que retirarse de la zona. Para ello, se aclaró mediante redes sociales que la liberación total de ambos carriles se daría 11 meses después de este primer periodo como indicado desde un inicio.

Sobre esto, el alcalde de Lima Metropolitana, Rafael López Aliaga, manifestó su desacuerdo con la interrupción de las vías en el Centro Histórico de Lima debido a la construcción de esta estación. Asimismo, frente a la aclaración respecto a los 25 meses de construcción, indicó que el concesionario se estaría "burlando" de Lima, además de que acusaría a "medios mermeleros" y "personajes cuestionables" de apoyar dicho abuso.

**02 de agosto de 2024**

El MTC y el concesionario firman una adenda para cambiar la modalidad de trabajo de la tuneladora hacia la Estación Central. Esta cambiaría de "paso en lleno" a "paso en vacío". Esto permitiría que la tuneladora pase antes de que la estación esté completamente construida.

Sobre la firma de la adenda, Ismael Sutta, viceministro de transporte, indicó que esta significaba un compromiso del Ministerio con la mejora de la calidad de vida de los peruanos. Hasta el momento, se ha realizado el movimiento de tierras y se ha instalado maquinarias en el lugar.

## L1

## L2

### 22 de agosto de 2024

La Universidad Nacional de San Marcos y la ATU lograron ponerse de acuerdo para construir la estación número 7 con el mismo nombre. Bajo la firma de un compromiso, la universidad cederá el espacio para la construcción a cambio de nuevos beneficios e infraestructura para la comunidad universitaria. Se prevé que los trabajos comiencen en 2025.

### 28 de agosto de 2024

Los trabajos en la Estación Central se llevan a cabo en los dos extremos de la estación, pero todavía no en la parte central. Asimismo, se habrían encontrado vestigios del siglo XIX que ya estarían siendo evaluados por el Ministerio de Cultura.

### 04 de septiembre de 2024

El ministro de transportes y comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, anunció que se encuentra coordinando con el concesionario del nuevo aeropuerto Jorge Chávez y el de la L2 para elaborar una adenda que permita construir una estación del ramal de la L4 dentro del mismo aeródromo, con ingreso en la av. Morales Duárez.

Sin la adenda, la ubicación de la estación se mantendría en su lugar original en la avenida Faucett, frente al terminal actual del aeropuerto, el cual dejará de operar el 18 de diciembre.