

Evaluación crítica de la gestión municipal de Rafael López Aliaga (2023–2025)

Base de análisis: declaraciones del alcalde, informes públicos y datos disponibles de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

1. Trenes de segunda mano: la promesa que se volvió símbolo del desorden

El alcalde anunció con entusiasmo que pondría en funcionamiento trenes “donados” o “adquiridos” a bajo costo desde Estados Unidos, pero los hechos son distintos.

Los trenes corresponden a unidades usadas de sistemas norteamericanos con más de treinta años de servicio. Su adaptación técnica y compatibilidad con el sistema ferroviario limeño es inviable: los voltajes, pesos por eje y sistemas de control no coinciden.

Hasta la fecha, ninguna unidad ha sido operativa ni homologada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Según la Contraloría, el traslado y mantenimiento ya ha costado más de 24 millones de USD, pese a que el propio alcalde había afirmado que solo se necesitarían “dos millones” para hacerlos funcionar.

En resumen, no existe tren en marcha, solo chatarra almacenada: un monumento al voluntarismo sin planificación técnica. Una gran cantidad de chatarra que bien puede servir para hacer una nueva Torre de Eiffel en Lima.

2. Proyectos viales inconclusos o reciclados

El plan de “autopistas de Lima” es, en buena parte, una reempaquetación de obras proyectadas desde gestiones anteriores, como la Vía Expresa Santa Rosa (gestión de Luis Castañeda Lossio) o la prolongación de Javier Prado (gestión de Susana Villarán).

La Autopista Ramiro Prialé no es un logro de esta gestión, sino un proyecto antiguo cuyo tramo clave, la prolongación hasta Chosica, sigue sin ejecutarse desde 2019 por un arbitraje con Rutas de Lima. Lo que sí se terminó (Ate–Huachipa) se inauguró en 2013 bajo otra administración. Durante el periodo de RLA no se destrabó el litigio, no se firmó un nuevo contrato ni se inició una fase constructiva mayor; en su lugar, se asfaltaron tramos cortos (3–4 km) y se hizo un bypass en la zona de las Torres, intervenciones útiles pero menores, presentadas en redes como “ampliación” o “obra culminada”. Decir que la

Prialé “ya está” es confundir mantenimiento con ejecución estructural: no hay acta de inicio de obra para la prolongación, no hay presupuesto de inversión en ejecución, y el arbitraje sigue vivo. Si se ama la gestión, lo honesto es exigirle resultados verificables, contratos, hitos de construcción, liberación del arbitraje, y no conformarse con videos, renders y palabras que hacen pasar avances parciales por una autopista terminada. Esa diferencia entre anuncio y realidad es el verdadero engaño.

No hay evidencias de nuevas licitaciones estructurales durante su mandato, más allá del mantenimiento vial rutinario. Se anuncian megaproyectos sin estudios de impacto ambiental ni financiero. Prima el anuncio, no la ejecución.

3. Limpieza pública: la red invisible del poder municipal

El manejo de los residuos sólidos en Lima no es un problema técnico, sino político. Detrás de cada camión de basura y de cada contrato de recolección opera una estructura económica consolidada que mueve decenas de millones de soles al año. Este sistema está compuesto por empresas privadas que controlan rutas, rellenos sanitarios y licitaciones distritales mediante redes de influencia difíciles de fiscalizar.

Durante la gestión de Rafael López Aliaga, la promesa de transformar el servicio bajo el lema “Lima limpia en 30 días” se convirtió en una campaña simbólica. No se intervinieron los contratos vigentes ni se modificó la estructura de concesiones heredada. Las mismas compañías continúan controlando la cadena de recolección y disposición final, mientras la ciudad mantiene los mismos niveles de acumulación de residuos en calles y avenidas.

Diversas denuncias de trabajadores municipales y reportes de la Contraloría señalan que algunas licitaciones se otorgan a consorcios ficticios que rotan de nombre jurídico pero mantienen los mismos propietarios y flotas. Esta red de intereses constituye una auténtica mafia urbana: quien intenta romperla se enfrenta a presiones políticas, huelgas inducidas y campañas mediáticas diseñadas para proteger el negocio.

La gestión de López Aliaga prefirió no confrontar ese poder. En lugar de una reforma estructural del sistema, optó por acciones mediáticas de limpieza puntual y comunicación masiva. La consecuencia es clara: la ciudad sigue sucia, pero el flujo de dinero público hacia las empresas del sector permanece intacto.

La basura en Lima es una fuente de poder más que un servicio público. Mientras esa red continúe intocable, ningún alcalde podrá afirmar que gobierna de verdad la ciudad.

4. Transparencia y rendición de cuentas

Más del 40 % de los contratos menores carecen de justificación técnica publicada, y los informes financieros trimestrales llegan con retraso. No existe un plan anual de gobierno abierto ni de participación ciudadana. Las actas del Concejo Metropolitano se publican con semanas de desfase y no siempre se transmiten las sesiones.

5. Discurso político y estilo personal

Su retórica mezcla religión, autoritarismo y populismo. Invoca a Dios y a la moral como escudo, pero evita indicadores, cifras y auditorías. Es el modelo del “empresario piadoso”: la Biblia en la mano y el Excel escondido.

6. Comportamiento político y rasgos antidemocráticos

La entrevista concedida por Rafael López Aliaga al periodista César Acuña reveló con claridad los rasgos autoritarios y moralizantes de su liderazgo. Durante la conversación, el alcalde evitó responder sobre los resultados concretos de su gestión y recurrió a ataques personales, lenguaje vulgar y afirmaciones sin sustento contra sus adversarios políticos. Llamó “webeo” a la actuación de Fuerza Popular y acusó a Keiko Fujimori de bloquear sus iniciativas, mientras el periodista lo trató con indulgencia, sin la insistencia crítica que aplica a otros invitados.

En la misma entrevista, López Aliaga reconoció tener “amigos en PetroPerú”, lo que resulta particularmente grave si se considera que dicha empresa estatal es símbolo de opacidad y corrupción estructural. Su cercanía con ese entorno contradice su discurso anticaviar y su insistencia en presentarse como adalid de la moral pública. El hecho de que utilice la fe religiosa como escudo, mientras admite vínculos con los círculos de poder más cuestionados del Estado, pone en duda su coherencia ética y política.

El alcalde aprovecha la ambigüedad de un país que no es plenamente laico y donde la Iglesia Católica mantiene un estatus privilegiado. Se autoproclama “cristiano perseguido”, usa la religión como argumento político y se presenta como líder providencial destinado a salvar la nación. Este uso instrumental de la fe se combina con un estilo de gobierno que confunde autoridad con autoritarismo: centraliza las decisiones, anuncia medidas en redes sociales sin deliberación técnica y desprecia el diálogo con el Concejo Metropolitano.

Su discurso divide a la ciudadanía entre los “puros” que lo siguen y los “corruptos” que lo cuestionan, negando la legitimidad de la oposición y degradando el debate democrático. El Frente Democrático de Peruanos en Europa considera que este comportamiento constituye una forma de populismo moralista con rasgos antidemocráticos. Gobernar no consiste en predicar virtud ni en usar a Dios como aval político, sino en rendir cuentas, respetar las instituciones y garantizar la libertad de crítica.

La entrevista de Acuña expuso esta contradicción con nitidez: un candidato que invoca a Dios para justificar su gestión, pero que evade toda responsabilidad; que presume de pureza mientras reconoce vínculos con PetroPerú; y que convierte la fe en un escudo frente a la rendición de cuentas.

Conclusión

Desde una perspectiva técnica, la gestión de Rafael López Aliaga muestra déficits graves de planificación, transparencia y ejecución real de obras. La fe personal y el discurso moralista no sustituyen la rendición de cuentas ni la responsabilidad pública.

Nota interna FDPE – Informe técnico y político sobre el proyecto de trenes importados por la Municipalidad de Lima

Fecha: 17 de octubre de 2025

Emisor: Comité de Análisis Político y Técnico – FDPE

Carácter: Documento interno y reservado

7. Contexto

El alcalde de Lima y precandidato presidencial Rafael López Aliaga (RLA) ha presentado como un logro de su gestión la importación de trenes “donados” desde Estados Unidos, afirmando que serían utilizados para un futuro sistema ferroviario limeño y, eventualmente, para conectar regiones del país.

Los datos técnicos y económicos disponibles muestran que se trata de un proyecto inviable, carente de planificación y posiblemente orientado a otros fines. La operación generó un gasto público estimado en 26 millones de dólares: 24 millones en transporte y 2 millones en adquisición, sin valor recuperable.

8. Evaluación técnica

8.1. Origen y estado del material

Veinte locomotoras diésel y noventa vagones de pasajeros, fabricados entre 1985 y 1987 y reacondicionados entre 1998 y 2000, procedentes de sistemas como Caltrain (California) y líneas suburbanas del Medio Oeste. Tecnología diésel-eléctrica obsoleta (modelos EMD F40PH y Bombardier Bi-Level Coach).

8.2. Obsolescencia y contaminación

No cumplen las normas EPA Tier 4 de emisiones. Fueron retirados en Estados Unidos por alta contaminación y reemplazados por trenes eléctricos de cero emisiones. Emiten óxidos de nitrógeno y partículas finas hasta diez veces superiores a los límites actuales.

8.3. Hallazgos del informe MTC – Rail Electrical Service

El informe técnico contratado por el MTC determinó que 84 de los 90 vagones y 19 de las 20 locomotoras presentan fallas graves: ausencia de cableado de seguridad y radio, pérdidas de aceite, corrosión estructural y asientos destruidos. Una locomotora fue desechada por daño estructural severo.

Conclusión oficial: “El material rodante no se recomienda para su reparación; solo es apto para repuestos.”

8.4. Infraestructura incompatible

Perú no posee red ferroviaria electrificada fuera del Metro de Lima. El resto del país opera íntegramente con trenes diésel. Por tanto, ninguna ciudad peruana —ni Lima ni el sur andino— dispone de infraestructura lista para este material. En Lima los trenes diésel no pueden circular por razones ambientales; en el interior, las vías requieren locomotoras más livianas y adaptadas a la altura.

8.5. Valor económico

Concepto	Monto (USD)
Transporte y reacondicionamiento	24 000 000
Adquisición	2 000 000
Total inversión pública	26 000 000
Valor residual estimado	≈ 1 800 000
Pérdida económica neta	≈ 24 200 000

El valor de mercado de una locomotora similar en Estados Unidos es de 80 000–150 000 USD y de 8 000–15 000 USD para un vagón: menos del 10 % del costo de traslado.

9. Evaluación política

RLA utiliza una retórica religiosa y mesiánica, desplazando la rendición de cuentas hacia el terreno emocional. Miente al afirmar que los trenes son operativos o que representan una inversión sostenible: los informes oficiales demuestran lo contrario.

La importación de material diésel para una ciudad que opera exclusivamente con trenes eléctricos carece de sentido técnico, salvo que el destino final fuera otro.

9.1. Hipótesis fundada

Dado que:

- RLA posee intereses empresariales en el sector ferroviario turístico del Cusco (PeruRail e IncaRail),
- los trenes diésel no pueden operar en Lima,
- y el Estado ya pagó su traslado y nacionalización,

resulta razonable sospechar que el material podría ser eventualmente trasladado al sur del país, donde sí existe red diésel, beneficiando indirectamente a empresas privadas vinculadas al alcalde. De confirmarse, ello configuraría un uso indebido de recursos públicos para beneficio privado indirecto.

10. Conclusión

El proyecto de trenes importados por la Municipalidad de Lima constituye un ejemplo emblemático de populismo infraestructural:

- Pérdida económica: aproximadamente 25 millones USD.
- Inviabilidad técnica: trenes obsoletos, contaminantes e incompatibles.
- Riesgo político: posible transferencia futura a intereses privados.

El FDPE reafirma que la transparencia, la eficiencia del gasto y la rendición de cuentas son condiciones esenciales de la democracia. Este caso será objeto de seguimiento y documentación permanente en las actas de control ciudadano del FDPE.

Comité Ejecutivo – Frente Democrático de Peruanos en Europa (FDPE)

Documento interno de trabajo. Difusión restringida a los miembros del FDPE.