



Adriana Dávila Fernández

DIPUTADA FEDERAL

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE HACE UN EXHORTO A LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA QUE INVESTIGUEN SOBRE EL ACCIDENTE DE LA LÍNEA 12 DEL METRO, SE ABRAN A LA OPINIÓN PÚBLICA LOS EXPEDIENTES Y DESLINDEN RESPONSABILIDADES.

Los suscritos, Adriana Dávila Fernández, y Absalón García Ochoa, Diputados Federales, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con Punto de Acuerdo, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

El accidente del metro de Ciudad de México el pasado lunes 03 de mayo, que ha dejado como cifra preliminar 26 fallecidos el cual pone en el foco a numerosas irregularidades que han rodeado el proyecto desde su inicio.

Un paso elevado entre las estaciones Olivos y Tezonco de la Línea 12, de 23,7km, se derrumbó cuando cruzaba un vagón con más de 70 pasajeros.

Las causas del derrumbe aún se investigan, pero desde hace años los vecinos han alertado a las autoridades sobre el deterioro del paso elevado.

Los equipos de rescate actuaron rápidamente y las autoridades iniciaron la investigación de inmediato. Sin embargo, el martes se discutía intensamente



Adriana Dávila Fernández

DIPUTADA FEDERAL

quiénes eran los culpables y muchos apuntaban a las autoridades que supervisaron la construcción y las empresas que construyeron el paso elevado. Es el tercer accidente de metro desde el inicio de este sexenio

Se contratará a una empresa internacional para investigar el accidente, señaló el martes la alcaldesa de Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, en la conferencia de prensa del presidente, y agregó que el gobierno abrirá su propia investigación.

Las obras comenzaron durante el mandato del predecesor de Sheinbaum, Marcelo Ebrard, quien es hoy secretario de Relaciones Exteriores.

“Por supuesto, deben investigarse causas y deslindarse responsabilidades. Me reitero a la entera disposición de las autoridades para contribuir en todo lo que sea necesario”, escribió Ebrard en su cuenta de Twitter.

Un consorcio integrado por Ingenieros Civiles Asociados (ICA), Carso Infraestructura y Construcción (Cicsa) y Alstom Mexicana se adjudicó el contrato de construcción por 17,500 millones de pesos. Sin embargo, los costos subieron en casi 48%.



Adriana Dávila Fernández **DIPUTADA FEDERAL**

ICA y Cicsa también se adjudicaron el año pasado un tramo del Tren Maya en la región sureste, mientras que Alstom ha mostrado interés en la licitación de suministro de material rodante y servicios para el ferrocarril de 1.500km.

El tramo elevado que se derrumbó en Ciudad de México fue construido por Cicsa, filial constructora del conglomerado Grupo Carso.

La Línea 12 del metro se está ampliando en el suroeste, donde se construye un túnel de 4,6km para conectarla con la estación Observatorio de la Línea 1.ⁱ

La complejidad del asunto y sus implicaciones jurídicas, financieras, técnicas y sociales, ha colocado el tema de la Línea 12 del Metro entre las primeras materias de atención, tanto en el nivel local, como federal, estos aspectos que conforman esta problemática, requiere que su análisis se emprenda con visión de conjunto, complementariedad y flexibilidad en cuanto a la delimitación de sus alcances.

La Línea 12, llamada también Línea Dorada, fue un proyecto de infraestructura de transporte, considerado en su momento el más grande de Latinoamérica, que se emprendió con el fin de coadyuvar a disminuir la brecha entre los niveles de bienestar y desarrollo de la zona sur-oriente de la urbe del Valle de México.

Derivado Programa General de Desarrollo 2007-2012 y apoyado en el Plan Maestro del Metro y la Encuesta origen-destino, se planteó la construcción de la



Adriana Dávila Fernández

DIPUTADA FEDERAL

Línea 12 del metro para desahogar las demandas ciudadanas en cuanto a la mejora de las opciones de transporte para la zona sur-oriente de la Ciudad de México.

El Proyecto Metro del Distrito Federal hoy Ciudad de México, se creó como un Órgano Desconcentrado creado mediante el decreto publicado en la Gaceta Oficial del D.F. el 9 de junio de 2009, cuyos objetivos principales son la construcción de la Línea 12 del Metro para los habitantes de las delegaciones Tláhuac, Iztapalapa, Coyoacán, Benito Juárez, Xochimilco, Milpa Alta y Álvaro Obregón.

Así, el Proyecto Metro contó con autonomía de gestión técnica, administrativa y financiera para el ejercicio de sus atribuciones conforme al artículo 207, del Reglamento de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.

La obra de la Línea 12 del Metro se diseñó en función de los datos de movilidad obtenidos en la encuesta Origen-Destino 2007 con la pretensión de disminuir de dos horas a 45 minutos el trayecto de Tláhuac a la zona de Mixcoac.

Con base en el informe de la Cuenta Pública de 2011 de la Auditoría Superior de la Federación, se establecen las irregularidades en las que incurrió la administración de Marcelo Ebrard Casaubón. A finales del mes de marzo del presente año, la Asamblea Legislativa del Distrito Federal -ALDF- (Hoy congreso



Adriana Dávila Fernández **DIPUTADA FEDERAL**

de la CDMX) dio a conocer pagos adicionales por 7.5 mil millones de pesos, para la construcción de la Línea 12 del Metro.

El 25 de mayo de 2014, el Comité de Transparencia de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal, (hoy Ciudad de México) determinó clasificar como información reservada durante un periodo de 65 años, la información de los trabajos de diagnóstico y rehabilitación de la Línea 12 del Metro, con el supuesto argumento de que el dar a conocer dicha información imposibilitaría el avance de investigaciones judiciales para tomar las determinaciones precisas e implementar las acciones adecuadas para la rehabilitación de la Línea 12 del Metro.

De igual forma, el Comité de Transparencia aprobó reservar toda la información relativa a la elaboración, revisión, supervisión, contratación y demás actos jurídicos de carácter administrativo o de cualquier otra índole, realizados para llevar a cabo los trabajos de diagnóstico y/o rehabilitación necesaria para la puesta en operación de la Línea 12 del Metro.

De lo anterior, resulta de suma importancia que la rendición de cuentas y la transparencia en el dinero público, pretenden dejar muy en claro en qué se gasta y usa el presupuesto público, es imperioso recordar que las obras que se hagan con recursos público son en beneficio de las personas y no para el beneficio de unos cuantos, y en especial en torno a el Sistema de Transporte Colectivo Metro,



Adriana Dávila Fernández **DIPUTADA FEDERAL**

el cual es un medio transporte confiable y seguro para los usuarios de este medio.

La Auditoría Superior de la Federación señaló errores de trazo en reportes de 2009, 2011 y 2013, mientras el tramo que se desplomó, Olivos-Tezonco, tuvo graves afectaciones tras el sismo. ⁱⁱ

El colapso en la Línea 12 del Metro, en su tramo Olivos-Tezonco, está precedido de observaciones de la Auditoría Superior de la Federación (ASF) en tres cuentas públicas, daños no resueltos tras el sismo de 2017 y subejercicio en el presupuesto de mantenimiento.

Los errores en el trazo fueron señalados por la ASF tras cuatro de auditorías de inversión física y corresponden a los años 2009, 2011 y 2013. No obstante, a la fecha concluyó el seguimiento a la mayoría de las observaciones y se determinó iniciar dos procedimientos resarcitorios:

Ambos son por casi 100 millones de pesos: 32.1 millones por la falta de construcción de una pasarela en la estación Ermita y 76.2 millones por la falta de 33 escaleras mecánicas. A la fecha, según información del órgano fiscalizador, están pendientes por recuperarse 32.2 millones de esos 100 millones de pesos.



Adriana Dávila Fernández DIPUTADA FEDERAL

Aunque en el sistema de la ASF se reporta que se concluyó el seguimiento de casi todas las observaciones, no especifica si las mismas se solventaron en sí. Entre las conclusiones de la primera auditoría, el organismo informó:

“El gobierno del entonces Distrito Federal no cumplió con las disposiciones normativas aplicables a la autorización, planeación, programación, presupuestación, licitación contratación y ejecución de los recursos canalizados al proyecto (...):

“No se realizó el nuevo costo-beneficio del proyecto de inversión ya autorizado, ni se elaboró el Dictamen de factibilidad técnica, económica y ambiental para las modificaciones al trazo original; los estudios y proyectos ejecutivos no se ajustaron a las condiciones físicas del terreno urbano”.

Por ejemplo, el 11 de marzo de 2014, apenas a 16 meses de inaugurada, dejaron de funcionar 11 de las 20 estaciones, de Culhuacán a Tláhuac, por “oscilaciones detectadas en las vías, que obligan a los trenes a reducir su velocidad”, según anunció el entonces director del Sistema de Transporte Colectivo (STC), Joel Ortega Cuevas.

En tanto, hace tres años el tramo Olivos-Tezonco sufrió fuertes daños por el sismo de 2017 y en 2018 se señalaron graves fallas estructurales que requirieron



Adriana Dávila Fernández **DIPUTADA FEDERAL**

trabajos de rehabilitación en distintos puntos, como resanar travesaños y columnas a escasos metros del lugar del incidente.

Como parte de las reparaciones, de acuerdo con una presentación oficial del Sistema Colectivo Metro, fue necesario colocar diafragmas de acero, ya que resultaron afectadas las travesaños aledañas a la zona del colapso. Debido al sismo, éstas se desviaron o separaron hasta tres centímetros, detectándose en varias de ellas cabezales rotos y “flechas” o curvaturas que requirieron extensos trabajos de rehabilitación. También se instalaron tensores en las travesaños desviadas y construyeron apuntalamientos provisionales.

La mayoría de los contratos de obra pública que se firmaron para esas reparaciones están disponibles en las páginas de transparencia del gobierno de la ciudad, excepto el relativo con los trabajos en la estructura de la Línea 12.

La rehabilitación en ese tramo, que tuvo un costo de 15 millones de pesos, fue asumida por las empresas Carso, Construcción de Obras para el Transporte, Colinas de Buen, T.S.O y Systra, al ser ellas las que estuvieron a cargo de la construcción de dicha línea.

Las reparaciones en ese tramo “no representaron un gasto para el Gobierno de la Ciudad de México, ni para el Metro”, precisó el STC. Otras afectaciones derivadas del sismo detectadas en el viaducto elevado del metro en Tláhuac se ubicaron en la columna 69, de cuatro metros de altura, en la que se reportó una

falla de “flexo-compresión” en el extremo inferior y se realizaron trabajos de reforzamiento tales como liberación de carga mediante gatos hidráulicos, retiro de recubrimiento, inyección de resinas epóxicas, colocación de un armado adicional y ampliación de la columna en su zona de máximo esfuerzo.

En el caso de las trabes T1, T2 y T3 ubicadas entre las curvas 11 y 12 del tramo Zapotitlán-Nopalera, el peritaje determinó una fractura e incremento de tres centímetros en la flecha de la trabe, por lo que se colocaron tensores y diafragmas, se sustituyeron neoprenos y se incrementó la longitud de las trabes. Esos trabajos también incluyeron la revisión a las 266 columnas del tramo elevado de la línea que recorre 11.6 kilómetros de la avenida Tláhuac.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro ha ejercido 3 mil 321 millones de pesos para el mantenimiento de trenes e instalaciones fijas desde 2019, una cantidad que apenas representa 5 por ciento de los 68 mil millones que se requieren para renovar completamente la red de servicio.

De acuerdo con el Plan Maestro del Metro 2018-2030, se requieren 68 mil 981 millones de pesos para inversión y mantenimiento entre 2018 y 2024; sin embargo, los reportes financieros reportan que en reparación de trenes, modernización de torniquetes, renivelación de vías y remodelación de estaciones reportan un desarrollo presupuestal muy inferior a lo esperado.



Adriana Dávila Fernández **DIPUTADA FEDERAL**

La mayoría de los recursos destinados para renovar las instalaciones provienen del Fideicomiso Maestro del Sistema de Transporte Colectivo (Fimetro), el cual recibe y administra los recursos provenientes del incremento a la tarifa en el boleto que se dio en 2013 para atender rehabilitación, actualización, sustitución y mantenimiento de material rodante e instalaciones fijas.

Las evoluciones presupuestales del Fimetro señalan que en los primeros dos meses de 2021 no se pudo ejercer un solo peso de los 2 mil 250 millones de pesos que se tienen previstos para el año en curso, aunque ya se tienen comprometidos mil 461.3 millones de pesos.

En los años anteriores reportaron un ejercicio de 2 mil 417.9 millones de pesos en 2020 y otros 903.3 millones durante 2019. Según estas cifras, del primer año de la presente administración al segundo el gasto en mantenimiento e inversión creció 167 por ciento.

La información sobre los contratos, los estudios técnicos de la Línea 12 del Metro, así como cualquier otra relacionada con el proceso de rehabilitación de la esa Línea no constituye de ninguna manera un riesgo para la seguridad pública nacional o de la Ciudad de México; ni mucho menos su divulgación impide las actividades de verificación sobre el cumplimiento de las leyes, prevención o persecución de los delitos o la impartición de justicia.



Adriana Dávila Fernández

DIPUTADA FEDERAL

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración del pleno de esta honorable Cámara de Diputados la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. - La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al Gobierno de la Ciudad de México, rinda un informe pormenorizado de los contratos y las propuestas técnicas y financieras para la construcción de la Línea 12 del Metro.

SEGUNDO. - La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al Gobierno de la Ciudad de México y a la Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo, enviar toda la documentación relativa a la construcción y adquisición de material para la línea 12 del Metro.

TERCERO. - La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, exhorta a la Secretaria de la Función Pública, para que rinda un informe pormenorizado de las investigaciones y los resultados por las irregularidades denunciadas y detectadas por la construcción de la Línea 12 del Metro.

CUARTO.- La H. Comisión Permanente exhorta respetuosamente a la Jefa de Gobierno, a la Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México, a la Auditoría Superior de la Ciudad de México y a la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, a fin de informar a esta Soberanía de manera urgente sobre

las acciones legales que ha llevado a cabo en contra de servidores públicos, que por sus omisiones o actos tengan alguna responsabilidad en las fallas que se han presentado en la Línea 12 del metro.

QUINTO. – La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, exhorta a la Fiscalía General de la Republica, para atraiga las investigaciones e integre las carpetas de investigación del accidente de la línea 12 del metro el pasado 03 de mayo de 2021 y consigne ante los órganos jurisdiccionales correspondientes, a los responsables de las fallas y el accidente que han cobrado la vida de 26 personas.

SEXTO. – La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, para que realice todas las acciones para revocar los acuerdos y desclasificar la información como reservada, así como realizar las acciones para transparentar los contratos, proyectos, pagos y toda la documentación relativa a la Línea 12 del Metro.

Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, mayo de 2021.



Dip. Adriana Dávila Fernández



Dip. Absalón García Ochoa

ⁱ <https://www.bnamericas.com/es/reportajes/cronologia-la-linea-12-del-metro-de-ciudad-de-mexico-desde-la-licitacion-al-colapso>

ⁱⁱ <https://www.milenio.com/politica/linea-12-metro-hecha-danada-sismo-mantenimiento>