



CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO A IMPLANTAR MEDIDAS ORIENTADAS A GARANTIZAR LA SALUD Y LOS DERECHOS HUMANOS DE LAS PERSONAS QUE FUERON LESIONADAS O PERDIERON LA VIDA COMO CONSECUENCIA DE LOS ACTOS DE CORRUPCIÓN EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 12 DEL METRO, CONSTRUIDO BAJO EL GOBIERNO DE MARCELO EBRARD.

Los suscritos diputadas y diputados, Marcela Torres Peimbert, Verónica Sobrado Rodríguez, María de los Ángeles Ayala Díaz, Ismael Sánchez Hernández, Gloria Romero León y Dulce Alejandra García Morlan, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la LXIV Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a consideración del pleno de esta soberanía la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo relativo a implantar medidas orientadas a garantizar la salud y los derechos humanos de las personas que fueron lesionadas o perdieron la vida como consecuencia de los actos de corrupción en la construcción de la línea 12 del metro, construido bajo el gobierno de Marcelo Ebrard, lo anterior con base en las siguientes

Consideraciones

Al momento de escribir este punto de acuerdo hay 24 fallecidos y 79 heridos por el colapso en la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México. Pasaba el tren y, de repente, colapsó la estructura elevada. Dos de los vagones se desplomaron.

El 8 de agosto de 2007 el gobierno capitalino anunció la construcción de la línea del Metro en la Ciudad de México, que a lo largo de 20 estaciones correría de Tláhuac a Mixcoac. Esta obra sería emblemática para la administración del entonces jefe de gobierno Marcelo Ebrard.

La Línea 12 tuvo un sobre costo de 60% y un costo final de 1700 millones de dolares.

El Consorcio constructor de la Línea 12 estuvo compuesto por las siguientes empresas:

- Ingenieros Civiles Asociados, SA de CV (ICA).
- Alstom Mexicana, SA de CV (ALSTOM).
- Carso Infraestructura y Construcción, SA de CV(CICSA).

Desde 2013 se empezaron a evidenciar los problemas que tenía esa línea, aunque hay testimonios de que éstos se presentaron incluso antes de su inauguración. En un dictamen de fecha 14 de noviembre de 2013, la empresa ILF Consulting Engineers, que formaba parte del consorcio certificador de la L12, hacía notar la falta de mantenimiento preventivo y correctivo en el sistema de vías, que ya para ese momento presentaba un fuerte desgaste de las ruedas en varios de los trenes y una notoria falta de reperfilado en ruedas de algunos trenes.



En el dictamen de 19 de diciembre de 2014, la ASF¹ concluía que

- El consorcio constructor no suministró ni instaló los equipos de ventilación menor, equipos de bombeo de aguas freáticas, ni ejecutó los protocolos de pruebas.
- Los equipos y material perteneciente al Cuerpo B de la estación Ermita y del Taller eléctrico ubicado en los Talleres Tláhuac que si se suministraron pero que no fueron instalados.
- No construyó la pasarela en el paradero de la Terminal Mixcoac.
- No se colocó 464 m de manta elastomérica y 2,164 m no cumplen con la especificación autorizada.
- El mantenimiento del sistema de vía no se alcanzó el 100% en el torque ni en la trocha, ni en la renivelación y alineación de vía.
- La Dirección de Diseño de Instalaciones Electromecánicas y la Jefatura de Unidad Departamental de Diseño de Vías, no atendió la información sobre desgaste prematuro de rieles en curvas de radios menores a 380 m y fallas en las grapas nable.
- No se le aplicó la penalización por el incumplimiento al programa de trabajo.
- Los planos As-Built de instalaciones electromecánicas, no fueron firmados por el director responsable de obra, ni los corresponsables en diseño urbano y arquitectónico, en seguridad estructural y en instalaciones
- En el contrato de servicios núm. 9.07 CD 03.M.3.004, se efectuó el pago de certificación sin que se concluyeran los trabajos en los sistemas electromecánicos, de energía, señalización y sonido.
- Se formalizó en forma extemporánea el acta de entrega-recepción de los trabajos del contrato de servicios núm. 9.07 CD 03.M.3.004.
- En los contratos núms. 12.07 CD 03.M.2.002, 12.07 CD 03.M.2.016 y 12.07 CD 03.M.2.017, no se ajustaron a las reglas generales para el uso de la bitácora electrónica ya que no se presentó la solicitud y autorización de la Secretaría de la Función Pública para la elaboración, control y seguimiento de la bitácora convencional.

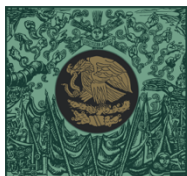
Además, “la Secretaría de la Función Pública informó, mediante conferencia de prensa, que notificó al gdf la solicitud de reintegro a la federación de 489 millones 422 mil 377 pesos, recursos del Fondo Metropolitano cuyo uso para la construcción de la L12 no fue justificado, según las auditorías a los fondos”.

Ese mismo año se dio la primera suspensión por tiempo indefinido.

Posteriormente, se ha constatado en diversos medios, que la comunidad en múltiples ocasiones solicitó ayuda por las fallas evidentes que se causaron después del sismo de septiembre de 2017, mismas que no fueron reparadas.

¹ Puede ser consultado en

https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2013i/Documentos/Auditorias/2013_1197_a.pdf



Se dio a conocer que, derivado de las evaluaciones, se encontraron los siguientes problemas²:

- Daños visibles en vías.
- Falla estructural en una columna entre las estaciones Olivos y Nopalera, ubicada al cruce de calle Gitana y avenida Tláhuac.
- Se detectó un vicio oculto en el armado de la columna antes mencionada, en el armado de los anillos en la parte baja de la columna, por lo que se procederá a revisar todas las columnas del viaducto elevado.
- Desplazamiento en el cabezal de apoyo de una trabe colocada en las curvas 11 y 12 (Nopalera-Zapotitlán).
- Rompimiento en el sistema contra incendios de la estación Nopalera.

El 24 de septiembre de 2017 se informó que el tramo Nopalera-Tláhuac se mantendría cerrado al menos por 4 semanas para realizar la reparación en la columna y el cambio de elementos en las curvas 11 y 12. El servicio de todas las estaciones de la línea se reanudó el lunes 30 de octubre, después de varias pruebas de operaciónⁱ.

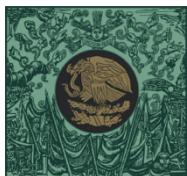
A lo anterior se suma el subejercicio de gasto en mantenimiento de 2020-2021. La Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México dio a conocer la cuenta pública de 2020, en donde indicó que hubo un subejercicio de 587.8 millones de pesos en el presupuesto del Sistema de Transporte Colectivo Metro, el cual en su mayoría fue por materiales y suministros. A lo que se suma una primera reducción de 19.8 por ciento en términos reales respecto a los 17 mil 224.2 millones de pesos del 2019.

Así, podemos concluir que, quienes murieron en el colapso del tren elevado de la línea 12 fueron arbitrariamente privados de la vida y los lesionados han sufrido un grave menoscabo a su salud:

- Por las autoridades y empresarios que construyeron mal y a sobrepuestos la línea 12 del metro.
- Las restricciones presupuestales actuales y la incompetencia de sus actuales dirigentes. En este año este es el tercer incidente grave en el metro, el primero fue el 9 de enero, un incendio que atrapó a 60 personas, el segundo fue el choque de 11 de marzo donde murió una persona y hubo más de 40 lesionados y éste.
- La falta de transparencia y probidad en materia de obras públicas cuyas disfuncionalidades ponen en riesgo la vida de las personas más pobres.

La incompetencia esta cobrando vidas y se debe fincar las responsabilidades correspondientes a quienes estén incumpliendo con su trabajo; las omisiones que son responsabilidad alguien y hoy ha costado la vida de muchas personas, son un delito. Lo que sucedió en la línea 12 no fue un accidente, fue corrupción y negligencia.

² Puede ser consultado en <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/vecinos-temen-colapso-de-linea-12-del-metro-por-sismo>



Como si no fuera suficiente, los familiares de los sobrevivientes han denunciado que en los hospitales a los que fueron llevados no hay insumos suficientes para la atención de esas víctimas³.

Nos solidarizamos con los familiares de los deudos y con las personas heridas en esta tragedia y solicitamos que se les trate como lo que son víctimas; y con ello, que se repare el daño causado a cada una de ellas.

En ese sentido, también se investigó a la directora del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Florencia Serranía Soto. En 2018, su empresa Urban Travel Logistics había ganado contratos millonarios con el gobierno de EPN; uno fue en el paso Exprés, el del socavón. Ese año, compró una casa en 31 mdp. Hoy, según la Plataforma Nacional de Transparencia gana 17,761. En cambio, en la declaración patrimonial en la Secretaría de la Contraloría General, presentada en 2020 y correspondiente al ejercicio de diciembre de 2018 a diciembre de 2019, la funcionaria expuso que al año tuvo un ingreso de un millón 324,021 pesos. Es decir, 110,335 pesos al mes⁴. Por lo que sumado a su ineficiencia y a las graves consecuencias que ha traído en lo que lleva del año, cobrando vidas de mexicanos, es necesaria su inmediata remoción e investigación.

Por otra parte, es altamente preocupante que empresas que construyeron y fueron proveedoras de la Línea 12 del Metro también participan en otras obras del gobierno de esta Cuarta Transformación como el Tren Maya, el tren del Istmo de Tehuantepec y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

ICA construye el tramo 4 del Tren Maya, por un costo de más de 27 mil millones de pesos, mientras que CICSA construye el tramo 2 del proyecto por un costo de 18 mil millones de pesos. El Contrato a ICA fue adjudicada de forma directa a pesar de todos los antecedentes de corrupción y fallas estructurales que esta empresa tuvo en el sexenio pasado⁵. Por otro lado, apenas el pasado 30 de abril, FONATUR adjudicó a CICSA el tramo 2.

“Asimismo, la empresa Impulsora Tlaxcalteca de Industrias S.A. de C.V. (ITISA) que vendió durmientes a la Línea 12 y en los que la empresa francesa Systra encontró rupturas a solo dos años de haber sido inaugurada la vía, también vendió estos materiales al gobierno para las obras en el Istmo de Tehuantepec y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

La empresa tlaxcateca también vendió durmientes de concreto a la Secretaría de la Defensa Nacional para la construcción de la interconexión vial entre la caseta Tultepec y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles. De acuerdo con el contrato SDN/DN8/AISL/12911-F2/2020-AD-059-001, firmado el 28 de diciembre de 2020, los 50 mil 695 durmientes 1-84 tuvieron un costo de 88 millones de pesos⁶.

³ <https://lopezdoriga.com/nacional/insumos-heridos-metro-linea-12-heridos/>

⁴ <https://politica.expansion.mx/cdmx/2021/05/05/voces-florencia-serrania-soto-la-directora-del-metro-que-esta-en-el-ojo-del-huracan>

⁵ <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/tramo-4-del-tren-maya-seria-para-ica/>

⁶ <https://latinus.us/2021/05/04/cuatro-empresas-detras-linea-12-metro-tambien-participan-obras-tren-maya-istmo-tehuantepec-aifa/>



Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración del pleno de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno Federal y al Gobierno de la Ciudad de México a garantizar la reparación integral, y proporcionar todo lo que sea necesario medicamente a los sobrevivientes del colapso de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Segundo. La Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno Federal y al Gobierno de la Ciudad de México a garantizar la reparación integral, como lo es, cubrir los gastos funerarios e indemnizar a las familias de las personas fallecidas, como consecuencia de la negligencia y corrupción en la que ese gobierno incurrió en la construcción y mantenimiento de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Tercero. La Comisión Permanente del Congreso de la Unión, solicita se cite a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México Claudia Sheinbaum Pardo para que informe el estado de los heridos, la atención recibida, si alguno requerirá atención permanente y las acciones de apoyo a los familiares de los fallecidos, así como a las personas con daños permanentes. Asimismo, informe las razones por las cuales no se dio mantenimiento al Sistema de Transporte Colectivo Metro cuando existe un subejercicio de presupuesto.

Cuarto. La Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Fiscalía General de la República, informe que sucedió con las investigaciones criminales y de corrupción, que se iniciaron con las auditorías de construcción de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, así como las razones de por qué en ellas no fueron incluidos el entonces jefe de gobierno Marcelo Ebrard Casaubón y su secretario de finanzas, Mario Delgado Carrillo.

Quinto. La Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum Pardo para inmediatamente ordene la remoción de la Directora del Sistema de Transporte Colectivo Metro y en su lugar, nombre a una persona con la capacidad de dirigirlo.

Sexto. . La Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum Pardo para que se realice una auditoría exhaustiva a todas las líneas del Sistema de Transporte Colectivo Metro para garantizar la seguridad, la salud y la vida de sus usuarios.

Séptimo. La Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a al Congreso de la Ciudad de México a que se reasigne el presupuesto necesario para el mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo Metro.



Octavo. La Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de la Función Pública para que a través del Órgano Interno de Control explique las condiciones por las cuales se decidió otorgar la adjudicación directa a las empresas ICA y CICSA en diversos procedimientos de compra a nivel federal, incluido el Tren Maya, las cuales han demostrado no estar calificadas para la realización de obras relevantes como la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Palacio Legislativo de San Lázaro a 11 de Mayo de 2021.

Marcela Torres Peimbert

Ma de los Ángeles Ayala Díaz

Verónica María Sobrado Rodríguez

Ismael Sánchez Hernández

Gloria Romero León

Alejandra García Morán

ⁱ Puede ser consultado en <https://web.archive.org/web/20171103044003/http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2017/10/29/este-lunes-en-funcionamiento-todas-las-estaciones-de-la-l12-4333.html>