



Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta al Gobierno de la Ciudad de México para que, en coordinación con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, se garantice un peritaje claro, transparente e imparcial de las causas que provocaron la tragedia lamentable en la Línea 12 del Metro, ocurrida el pasado de 3 de mayo, que causó la muerte de 26 personas y decenas de heridos; asimismo, para que se proceda con las sanciones jurídicas y administrativa correspondientes para quienes resulten responsables.

Quien suscribe, **Cinthya López Castro**, Diputada Federal integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXIV Legislatura, 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, sometemos a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

La construcción de obras públicas para el beneficio de la población, deben estar cimentadas bajo los más estrictos lineamientos de edificación y sin escatimar en costos, pues su objetivo central es crear mejores condiciones de vida para la ciudadanía, por lo que deben ser seguras y eficaces para los usuarios. El Metro y el Metrobús son claro ejemplo de la gran funcionalidad que tienen para los habitantes de la Ciudad de México y zonas conurbadas en materia de movilidad.

Sin embargo, el Sistema de Transporte Publico Metro de la Ciudad de México con el pasar de los años ha presentado importantes deficiencias en su funcionamiento, que han terminado desgraciadamente con la vida de decenas de usuarios que lo utilizan para la realización de sus actividades diarias, principalmente, para ir a sus centros de trabajo o de estudio.



Para muestra basta un botón. El pasado 3 de mayo ocurrió la caída de una trabe del viaducto elevado en la interestación Tezonco-Olivos de la Línea 12 del Metro, lo que provocó que dos vagones de un tren cayeran sobre la vialidad, ocasionando la muerte de 26 de personas hasta el momento y poco mas de 70 heridos, así como graves afectaciones a la movilidad de todas las personas que habitan por la zona y de los usuarios que diariamente hacen uso de la línea.¹

Esta situación se presenta tras una serie de eventos desafortunados que se han venido presentado con mayor frecuencia durante los últimos cinco años, hay que recordar que el último incidente ocurrió a principios del presente año, con el incendio en las instalaciones de control del Metro de Ciudad de México que dejó una persona fallecida y 29 intoxicadas.²

En cuanto al aparatoso incidente de la Línea 12, desde su inauguración, la obra fue señalada de tener fallas en su construcción, sufriendo diversos cierres para ser reparada, esto con el objeto de resguardar la seguridad de los usuarios, justificaciones que al día de hoy no tienen explicación por parte de las autoridades pues es una tragedia que pudo ser evitada.

El proyecto surgió en diciembre de 2006, cuando Marcelo Ebrard, el entonces jefe de Gobierno del Distrito Federal, anunció que se crearía un nuevo tramo del Sistema Transporte Colectivo-Metro, el cual, tendría 23 estaciones en 24 kilómetros originalmente, y transportaría diariamente hasta 450 mil personas, informando que el proyecto costaría 13 mil millones de pesos.

Es importante señalar que para la construcción de la Línea 12 se abrió una convocatoria de licitación, y las ganadoras fueron un conglomerado: ICA,

¹ <https://www.jornada.com.mx/notas/2021/05/04/capital/desplome-en-la-linea-12-del-metro-reportan-20-muertos/>

² <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Incendio-en-el-centro-de-control-del-Metro-de-la-CDMX-1-fallecida-29-heridos-y-sin-servicio--20210109-0004.html>



CARSON y la francesa Alstom. Asimismo, de acuerdo con información pública, el equipo de Marcelo Ebrard proyectó en 2009, ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, un gasto de 6 millones de pesos para la compra de los trenes de dicha línea.

Al final, según datos publicados, el proyecto costó alrededor de 26 mil millones de pesos, es decir, alrededor de 11 mil millones de pesos más de lo planeado. Sin embargo, la obra contó con modificaciones al proyecto original y cambios en el trazo de la obra, lo que derivó en un costo extra de 550 millones 718 mil pesos, que no estaban considerados en el presupuesto inicial.

La Auditoría Superior de la Federación (ASF) detectó que no se realizaron unas obras consideradas para la estación Ermita de la Línea 12, también manifestó el incumplimiento de obras para el acceso a personas con discapacidad como la falta de rampas, barandales, escaleras metálicas, equipos y elevadores para minusválidos.

Desde el año de 2014, la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, hoy Ciudad de México, creó una comisión para investigar presuntas irregularidades en la construcción de la Línea 12, determinando que se cometieron, al menos peculado, pagos indebidos, uso indebido del ejercicio público y ejercicio indebido de atribuciones.

En el 2015 se determinó que el tramo elevado iba a tener que convivir con el desgaste ondulatorio provocado por el paso de los trenes, su fricción y esfuerzo que transmite a los rieles, salvo que se modifique el trazo original, pero no se hizo nada al respecto.

Cabe recordar que un mes antes de inaugurar la Línea 12, se presentó un serio problema de desgaste ondulatorio que desencadenó la suspensión meses



después, y aunque se pudo realizar una radiografía técnica, la situación se pasó por alto.

En 2017 seis estaciones de la Línea 12, es decir, en el tramo Olivos-Nopalera y en la interestación Nopalera-Zapotitlán, fueron cerradas para atender las afectaciones que derivaron de los movimientos telúricos que se presentaron en dicho año que causó diversas afectaciones a edificios y casas.³

Para atender estas fallas, el gobierno destinó alrededor de 15 de millones de pesos, siendo las constructoras de Carso, Construcción de Obras para el Transporte, Colinas de Buen, T.S.O y Systra, las empresas que se encargaron de rehabilitar tales tramos.

En cuanto al presupuesto que se asigna cada año al metro, el Gobierno de la Ciudad de México señaló que el presupuesto global aprobado para STC Metro en 2020 fue de 15 mil 652.7 millones de pesos, sin embargo, derivado de la pandemia de COVID-19, hubo un presupuesto modificado de 14 mil 290.5 millones de pesos.⁴

Pero es del saber de la opinión pública que el presupuesto para el STC Metro ha venido en detrimento, pues de acuerdo con datos de la Cuenta Pública de la Ciudad de México, en 2018 se aprobaron 17,580,868.1 pesos, pero en 2019 disminuyó a 15,652,684.6 y para 2020 se mantuvo igual en 15,652,684.6 pesos, aunque fue modificado por la crisis ocasionada por la pandemia.⁵

Tan solo entre 2019 a 2021, el gasto de inversión del Sistema de Transporte Colectivo Metro disminuyó casi a la mitad, según datos oficiales.

³ <https://www.forbes.com.mx/era-dolor-de-cabeza-para-cdmx-tramo-de-linea-12-colapsado/>

⁴ <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2021/05/06/gobierno-de-la-cdmx-asegura-que-no-hubo-subejercicio-en-presupuesto-del-metro/>

⁵ https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2020_21/



La tragedia ocurrida en la estación Olivos de la Línea 12 ha dejado un mal sabor de boca a todos los habitantes de la gran urbe por los malos resultados que se han dado en todas las líneas del Metro, pues un día son incendios, otro son inundaciones, accidentes entre los trenes, solo por mencionar los mas destacables en la última década.

En razón de lo anterior, se solicita al Gobierno de la Ciudad de México para que investiguen a fondo las causas que ocasionaron la tragedia en la Línea 12 del Metro, la cual, provocó la muerte de 26 personas y más de 70 heridos; de igual manera, para que se proceda con las sanciones correspondientes

Se trata de otorgar certeza y apoyo a todas las familias de los afectados, pues aún hay muchas personas que se encuentran en un estado clínico grave derivado de las lesiones.

El metro de la Ciudad de México llegó a constituir una de las obras mejor calificadas de transporte público en su categoría en el mundo, pero las malas administraciones y sus decisiones han ocasionado que este título haya desaparecido y peor aún, se ha comprometido gravemente su imagen con la ciudadanía, pues ha dejado de ser un medio de transporte eficiente y seguro.

La prioridad debe ser, en todo momento, salvaguardar la seguridad e integridad de los millones de usuarios que diariamente emplean este medio de transporte para trasladarse a sus lugares de trabajo, al médico y a los espacios de recreación, entre otros.



Por lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración de esta soberanía la siguiente propuesta:

PUNTO DE ACUERDO

Único. - La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta al Gobierno de la Ciudad de México para que, en coordinación con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, se garantice un peritaje claro, transparente e imparcial de las causas que provocaron la tragedia lamentable en la Línea 12 del Metro, ocurrida el pasado de 3 de mayo, que causó la muerte de 26 personas y decenas de heridos; asimismo, para que se proceda con las sanciones jurídicas y administrativa correspondientes para quienes resulten responsables.

Dado en el salón de sesiones del Senado de la República, sede de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a los 13 días del mes de mayo de 2021.

ATENTAMENTE

Cynthia López Castro
Diputada Federal