PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE REALICE UN DIAGNÓSTICO GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, DESTINE LOS RECURSOS NECESARIOS PARA SU MANTENIMIENTO Y MEJORAS, Y BRINDE ATENCIÓN INTEGRAL A LAS VÍCTIMAS DEL COLAPSO OCURRIDO EL 3 DE MAYO DE 2021.

Quienes suscriben diputadas Claudia Pastor Badilla, Dulce María Sauri Riancho, Mariana Rodríguez Mier y Terán y diputado René Juárez Cisneros, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXIV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento lo dispuesto en los artículos 78, párrafo segundo, 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

I. El Sistema de Transporte Colectivo Metro.

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro es una red de transporte público tipo tren metropolitano que conecta gran parte de la zona urbana del Valle de la Ciudad de México.

El STC Metro se concibió originalmente como un organismo público descentralizado del entonces Departamento del Distrito Federal, creado mediante un decreto

presidencial publicado el 27 de abril de 1967 en el Diario Oficial de la Federación,[1] en virtud de la necesidad de la población capitalina por contar con un medio de transporte de pasajeros rápido, seguro y cómodo.

En su momento, el Metro contribuyó a resolver problemas de vialidad crecientes porque al mismo tiempo se construyeron o ampliaron vialidades alternas, así como puentes vehiculares y peatonales. La imagen urbana de la capital se modificó y también cambió la actividad social y económica.[2]

Actualmente, la red del sistema de transporte colectivo enlaza los cuatro puntos cardinales de la capital mexicana a través de 226 kilómetros y 195 estaciones, distribuidas en las Líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, A, B y 12, por las que diariamente se transportan 5. 5 millones de usuarios. Hoy en día, el metro representa el medio de transporte más usado en esta zona metropolitana.

De acuerdo con el artículo 16 de la Ley de la Administración Pública de la Ciudad de México sus actividades son enfocadas en el fortalecimiento y creación de políticas públicas para promover, respetar, proteger y garantizar el derecho a un medio ambiente sano, la movilidad, la salud mental y física, así como los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, por lo cual deben conducirse para el logro de los objetivos y prioridades determinen el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa General de Desarrollo de la Ciudad, el Programa de Derechos Humanos de la Ciudad, los demás Programas que deriven de éste y las que establezca la persona titular de la Jefatura de Gobierno.

---

[1] http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4739563&fecha=29/04/1967&cod_diario=204221

[2] https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/hace-52-anos-inicio-la-construccion-de-la-red-del-metro#:~:text=El%20Sistema%20de%20Transporte%20Colectivo,del%20inicio%20de%20su%20construcci%C3%B3n.&text=El%2029%20de%20abril%20de,el%20Sistema%20de%20Transporte%20Colectivo.

En ese sentido, este organismo público descentralizado debe sujetarse al Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México, a los programas sectoriales e institucionales que se deriven del mismo y a las asignaciones de gasto y financiamiento autorizados; sus recursos los recibe de la Secretaría de Administración y Finanzas en los términos fijados en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México, de acuerdo con lo previsto en los artículos 63 y 65 de la Ley en cita.[3]

Al respecto, recientemente se ha dado a conocer que de conformidad con la cuenta pública del 2020, el gasto destinado a materiales y suministros para el mantenimiento del STC Metro registró hasta 40% de subejercicio, lo cual necesariamente tiene un impacto en la calidad del servicio, así como en la obligación de las autoridades de garantizar a las personas un transporte seguro que no atente contra su seguridad y su vida.[4]

La importancia del mantenimiento y la supervisión permanente de la infraestructura de un sistema de transporte básico y de la dimensión del STC Metro de la Ciudad de México es incuestionable. Más de seis millones de personas se trasladan utilizando este transporte, por lo que dependen de su funcionamiento óptimo. En esa medida, la atención y el presupuesto que le deben ser destinados no deben escatimarse. El transporte no solo representa una base esencial de la economía de la sociedad sino también de las personas en lo individual.

Además, cuando el uso del transporte puede traer consigo riesgos a la integridad, seguridad y a la vida de las personas, su cuidado y gestión cobra mayor relevancia y hace inevitable la responsabilidad de las autoridades para su adecuada gestión.

II. Incidentes en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

[3] http://aldf.gob.mx/archivo-4cdbf769a82837df29bebc34b48413ec.pdf
[4] https://www.eleconomista.com.mx/estados/Coparmex-CDMX-condena-austeridad-en-el-mantenimiento-del-Metro-20210504-0142.html

Pese a lo esencial del servicio público que provee este organismo, desafortunadamente se han presentado accidentes recurrentes en los últimos años que denotan la falta de mantenimiento y atención por parte de las autoridades encargadas de ello.

El 4 de mayo de 2015, uno de los conductores de la Línea 5 que viajaba desde Pantitlán hasta Politécnico, hizo caso omiso a la solicitud de cambiar de piloto automático a manual, lo que provocó un choque en la estación Oceanía y dejó a doce personas heridas.[5]

El 11 de marzo de 2020, se presentó otro percance en la estación del metro tacubaya, cuando el tren que estaba en la estación observatorio se quedó sin control e impactó contra otro tren. El saldo entonces fue de una persona fallecida y cuarenta y una personas heridas.[6]

El 9 de enero pasado se registró un fuerte incendio en las instalaciones del centro de control del Metro, lo que dejó una persona fallecida y más de veintinueve intoxicadas. Nuevamente el problema se debió a la falta de mantenimiento de la infraestructura de esa dependencia.[7]

La última tragedia sucedió la noche del 3 de mayo de 2021. Mientras transitaba uno de los trenes con personas usuarias, la estructura de las vías elevadas de la Línea 12 del STC Metro colapsó a la altura de la estación Olivos, en la avenida Tláhuac de la Ciudad de México. La estructura completa con el tren partido en dos cayó sobre un automóvil con personas en su interior que transitaban por dicha avenida.[8]

---

[5] https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/estos-han-sido-los-aparatosos-accidentes-en-la-historia-del-metro-de-la-cdmx-1975-oceania-tacubaya-4955538.html
[6] https://www.milenio.com/policia/metro-choca-en-estacion-tacubaya
[7] 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
[8] https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/tlahuac-colapsa-estacion-olivos-de-la-linea-12-del-metro-con-todo-y-vagones

Este incidente tuvo como resultado que 25 personas perdieran la vida –entre ellas un niño de 12 años– y más de 70 lesionadas, de las cuales más de 30 continúan hospitalizadas.

Las víctimas y familiares de este lamentable suceso han reportado que en algunos de los hospitales a los que fueron trasladados sus familiares heridos, como el Hospital Xoco, no cuentan con insumos para brindarles la atención médica y realizarles las intervenciones quirúrgicas que requieren.[9]

Como se observa, la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro presenta fallas graves en su operación e infraestructura, lo cual pone en riesgo la seguridad y la vida de los usuarios y los trabajadores. Además, pese a que las autoridades locales están obligadas a atender a las víctimas de daños por el mal funcionamiento de este servicio público, está claro que no se han asumido las responsabilidades que se requieren, de ahí la necesidad de contar con un diagnóstico integral que nos permita conocer el estado actual de este sistema de transporte público, los recursos que se destinan para ello y para la atención integral de las víctimas y sus familias.

III. Quejas de usuarios y trabajadores.

La Línea 12 del STC Metro es la de más reciente creación dentro de la red de este medio de transporte. En 2012, su puesta en marcha resultó ser una alternativa de transporte única, necesaria y urgente en la zona, pues redujo de manera considerable el tiempo, la calidad y los costos de traslados de todas las personas habitantes de esa región.

[9] https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/denuncian-que-en-xoco-solicitan-insumos-para-operar-victimas-del-metro-olivos

No obstante, desde su construcción se ha visto opacada por la falta de transparencia, inconsistencias en su planeación, desarrollo y fallas graves, las más importantes que la paralizaron por casi un año en el 2015.

Desde que se inició la construcción de la Línea 12 se realizaron investigaciones y estudios de corte académico en los cuales se advirtió que sus fallas eran bien conocidas por muchos sectores y que su desatención traería como consecuencia una afectación grave a la población. En uno de estos estudios se destacó que la construcción estaba planeada de manera subterránea, pero que posiblemente se cambió a un tramo elevado para reducir los tiempos de construcción sin la planeación y análisis que exigía.[10]

Después del sismo de septiembre de 2017 que sacudió a la Ciudad de México, se advirtió el riesgo que corría la estructura elevada de la Línea 12 del STC Metro.[11] Según los reportes, luego del sismo las afectaciones en su estructura fueron: seis columnas fracturadas, 16 grietas en trayectos, una trabe con daño estructural y desalineada, 14 ventanales rotos, una fuga de agua y 500 metros de vías sin alinear.[12] Nada se hizo tampoco para evitar algún incidente posterior.

Esta situación ha traído a la luz pública que, desde hace varios años, era de pleno conocimiento de las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México las deficiencias en la estructura y un posible derrumbe, incluso desde su construcción y al momento de su inauguración.

Personas que viven en las zonas aledañas y que transitan por la avenida Tláhuac denunciaron haber reportado grietas, hundimientos y constantes fallas desde hace

[10] http://www.gestionypoliticapublica.cide.edu/ojscide/index.php/gypp/article/view/449
[11] https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/estacion-olivos-temian-en-2017-colapso-de-linea-12-del-metro-tras-el-sismo
[12] https://www.razon.com.mx/mexico/l-12-con-6-columnas-fracturadas-una-trabe-desalineada-fuga/

mucho tiempo, pero nunca vieron respuesta de las autoridades del Metro ni del gobierno capitalino.[13]

Choferes del Sistema de Transporte Colectivo Metro, respaldados por el Sindicato Nacional de Trabajadores de esa dependencia, señalaron también haber reportado irregularidades y haber avisado de un posible derrumbe sin que tuvieran respuesta favorable, por el contrario, se les exigió que continuaran brindando el servicio como de costumbre y exponiendo su vida y la de los usuarios.[14]

A raíz de lo sucedido, habitantes de la Ciudad de México han reportado que las deficiencias en la infraestructura del STC Metro no son propias de la Línea 12, sino que también se presentan en otras líneas visiblemente deterioradas, y que la falta de atención y mantenimiento las convierten en una bomba de tiempo para que ocurran nuevamente tragedias como lo sucedido el pasado 3 de mayo.[15]

De hecho, el ex director del STC Metro, Jorge Gaviño, aseguró que hay riesgo de que alguien se electrocute en seis líneas del Sistema de Transporte Colectivo Metro, debido al poco mantenimiento que se le ha dado y recordó que el mantenimiento nunca ha sido satisfactorio. Tan solo el año pasado no hubo quien ocupara el cargo de subdirector de mantenimiento, que es la persona encargada de verificar el estado de la infraestructura.[16]

Con base en lo anterior, es evidente el grave estado en que se encuentra la infraestructura del Metro. Las autoridades encargadas de su gestión no pueden excusarse en la austeridad ni en la falta de recursos para dejar de brindar el mantenimiento y supervisión que se requiere, es su responsabilidad que este medio

---

[13] https://www.animalpolitico.com/2021/05/metro-linea-12-colapso-historia-denuncias-fallas-irregularidades/
[14] https://politica.expansion.mx/cdmx/2021/05/04/lider-sindical-del-metro-asegura-que-se-advirtio-de-deficiencias-en-la-linea-12
[15] https://www.proceso.com.mx/nacional/2021/5/4/circulan-en-redes-fotos-de-otras-estaciones-del-metro-con-estructuras-danadas-263262.html
[16] https://www.milenio.com/estados/riesgo-6-lineas-metro-jorge-gavino-desplome-l12

de transporte masivo cuente con todas las medidas de seguridad para los usuarios y los trabajadores.

IV. Marco Jurídico.

De conformidad con el artículo 27, fracciones XXII y XXV, de la Ley de la Administración Pública de la Ciudad de México, la Secretaría de Gobierno es la dependencia de la administración pública local que se encarga de la coordinación metropolitana y regional, así como de las relaciones con órganos locales y federales, por lo cual está obligada a cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos, acuerdos, circulares y demás disposiciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno, así como a coordinar operativamente la planeación metropolitana, a fin de su correcto seguimiento y evaluación a futuro.

Por su parte, la Secretaría de Protección Civil y de la Gestión Integral de Riesgos tiene a su cargo el despacho de las materias relativas a la protección civil y la gestión integral de riesgos, específicamente: diseñar y ejecutar, con base en los principios de diseño universal y accesibilidad, la preparación y respuesta para la reducción del riesgo y la prevención y atención de desastres, así como proponer las políticas generales de protección civil y de la gestión integral de riesgos, según lo prevé el artículo 29, fracciones I y XI, de la Ley en cita.

El artículo 41, fracciones I, III y XXI, de la Ley de referencia, indica que la Secretaría de Movilidad se encarga de formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo a las necesidades de la Ciudad de México, realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzca a la más eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en el transporte de personas y de carga, y coordinar las actividades en materia de vialidad y transporte, con las autoridades federales,

estatales y municipales, así como con las entidades paraestatales cuya competencia y objeto se relacione con estas materias.

Por último, en términos de lo previsto en el artículo 40, fracción I, de la Ley citada, a la Secretaría de Administración y Finanzas corresponde el desarrollo de las políticas de ingresos y administración tributaria, la programación, presupuestación y evaluación del gasto público de la Ciudad de México, la administración, ingreso y desarrollo del capital humano al servicio de la Administración Pública de la Ciudad de México, para lo cual debe elaborar el Programa Operativo de la Administración Pública de la Ciudad de México, a fin de llevar a cabo la ejecución del Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México.

Como se observa, las cuatro dependencias del Gobierno de la Ciudad de México cuentan con facultades para intervenir en la operación y funcionamiento óptimo del STC Metro, por lo que es su obligación –en el ámbito de cada competencia– el proveer las condiciones necesarias para la prestación de este servicio público de forma segura y eficiente.

V. Justificación.

Esta proposición con punto de acuerdo tiene como propósito exhortar a las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México para que asuman su responsabilidad en virtud de los incidentes que han ocurrido recientemente en diversas estaciones, así como en el centro de control de Sistema de Transporte Colectivo Metro, para que realicen a la brevedad un diagnóstico integral de las condiciones en que se encuentra toda la infraestructura de este transporte público.

Sin duda, el Metro resulta esencial para la movilidad de los capitalinos y ciudades aledañas. Durante el 2019, los 4.6 millones de viajeros diarios que transportan las 12 líneas del metro de la Ciudad de México fueron repartidos en 277 trenes.

La magnitud del flujo diario de pasajeros y la importancia que representa para la dinámica social de la ciudad, exige que sus instalaciones, espacios y vagones se encuentren en condiciones óptimas para su uso seguro.

A pesar de que el STC Metro es un organismo descentralizado, las demás dependencias del Gobierno de la Ciudad de México tienen obligaciones concretas en cuanto a la gestión de la movilidad, el transporte, la protección de la vida, la integridad de las personas, la prevención de riesgos, así como para la designación del presupuesto que permita llevar a cabo sus operaciones específicas.

Dados los lamentables incidentes que se han presentado en el Metro y sobre todo, por lo ocurrido el 3 de mayo pasado, hoy más que se nunca se requiere un diagnóstico urgente de las condiciones actuales de todo el sistema de transporte colectivo metro. La ciudadanía requiere conocer con toda precisión la situación en que se encuentra este medio de transporte tan utilizado, cuáles problemas estructurales presenta, qué mejoras deben realizarse y, sobre todo, qué acciones deben tomarse de forma inmediata para evitar otra tragedia como la sucedida en la estación Olivos.

Esto debe partir de una estrategia coordinada a cargo de la Secretaría de Gobierno, para que todas las autoridades locales involucradas en la gestión de la movilidad, la prevención de riesgos y la disponibilidad presupuestal, garanticen la prestación de este servicio público en condiciones seguras y de calidad para la población usuaria y para los trabajadores.

Respecto a esto último, debe determinarse si el presupuesto asignado para su operación es suficiente para mantener un servicio público de calidad y seguro, de manera que se reduzca el nivel de riesgo por su utilización al mínimo posible.

Finalmente, en cuanto a la atención y reparación a víctimas, la Ley de Víctimas para la Ciudad de México establece que corresponde a la Comisión Ejecutiva de Atención

a Víctimas de la Ciudad de México brindar asistencia, protección, ayuda inmediata, atención y una reparación integral a las personas que hayan sido víctimas de delitos y violaciones a derechos humanos, cuyos derechos se encuentran reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en tratados internacionales de derechos humanos.[17] Es lo mínimo que deben garantizar las autoridades locales a las víctimas de estos lamentables sucesos.

Por lo anterior, someto a la consideración de esta soberanía la siguiente propuesta:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta al Gobierno de la Ciudad de México para que, por conducto de la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Protección Civil y de la Gestión Integral de Riesgos, y la Secretaría de Movilidad, se lleve a cabo un diagnóstico general del estado que guarda la infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo Metro, a fin de identificar sus deficiencias y problemas estructurales, determinar los recursos necesarios para su mantenimiento y mejora, y programar con urgencia los trabajos que se requieran para contar con un servicio seguro y de calidad, así como para prevenir eventos en los que puedan resultar afectadas las personas usuarias y las trabajadoras del mismo.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta al Gobierno de la Ciudad de México para que por conducto de la Secretaría de Administración y Finanzas se destine el presupuesto suficiente y urgente, a fin de ejecutar las mejoras y los trabajos de mantenimiento señalados en el punto anterior.

TERCERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta al Gobierno de la Ciudad de México para que a través de la Comisión Ejecutiva de

---

17 https://ceavi.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5e7/a64/56b/5e7a6456b77e9983228000.pdf

Atención a Víctimas atienda de manera prioritaria e integral a las víctimas de los hechos ocurridos la noche del 3 de mayo de 2021 y a sus familiares, brindándoles las medidas que requieran, de conformidad con lo previsto en la Ley de Víctimas de la Ciudad de México y de la Ley General de Víctimas.

Dado en el salón de sesiones del Senado de la República, sede de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a los 26 días del mes de mayo de 2021.

DIPUTADA
CLAUDIA PASTOR BADILLA

DIPUTADA
DULCE MARÍA SAURI RIANCHO

DIPUTADA
MARIANA RODRÍGUEZ MIER Y TERÁN

DIPUTADO
RENÉ JUÁREZ CISNEROS