



Ma. de los Ángeles Ayala Díaz

Diputada Federal

**PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE FINANZAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE HAGA PÚBLICO UN INFORME DETALLADO Y ACTUALIZADO SOBRE LAS APORTACIONES DESTINADAS O TRANSFERIDAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 12 DEL METRO, Y SOBRE LOS RECURSOS EJERCIDOS EN LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO**

La suscrita, diputada Ma. de los Ángeles Ayala Díaz, e integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXIV Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a la consideración de esta honorable soberanía, la siguiente proposición con punto de acuerdo, con base en las siguientes:

**CONSIDERACIONES**

De acuerdo al documento titulado “Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018”, elaborado en 2017 por el Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México (STC) en atención a la Recomendación 14/2016, de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, “Tomando en consideración sólo los ingresos propios, el déficit presupuestario presentado por el organismo entre 2008 y 2015 fue de aproximadamente 50.65%, al presentarse un promedio de ingresos totales de 49.35% con respecto al presupuesto anual ejercido, es decir, se captan recursos propios en una cantidad igual a la mitad del costo anual de la operación del servicio”.<sup>1</sup>

Dicho Diagnostico también señala que “el estado actual de la infraestructura tecnológica e informática del organismo refleja una carencia de más de 30 años de antigüedad en el hardware y software, aunado a una obsolescencia de estos, síntoma de la falta de recursos económicos que se deriva en una insuficiencia tecnológica y en telecomunicaciones.”

---

<sup>1</sup> Sistema de Transporte Colectivo (2017). Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018. En atención a la Recomendación 14/2016, de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal; p. 54.



# Ma. de los Ángeles Ayala Díaz

Diputada Federal

“Asimismo, se observa la ausencia de políticas en materia de seguridad informática, tanto física como lógica para el control de licencias, accesos y en materia de mantenimiento de los sistemas de información existentes con falta de capacidad de asesoría y soporte técnico, además a ese rezago tecnológico, debido principalmente a la insuficiencia de personal técnico de desarrollo y con los perfiles requeridos”.<sup>2</sup>

A todo ello, se suma el diagnóstico que se hace en el mencionado documento al *Mantenimiento del Material Rodante*. En el que se establece que “Con relación a las causas que originan la problemática general que enfrenta el proceso de mantenimiento del parque vehicular; la más grave es la falta de equipos y refacciones. Esta carencia se manifiesta de diversas maneras: 32 trenes (21 trenes de rodadura neumática y 11 trenes de rodadura férrea) estén fuera de servicio desde hace 40 más de 3 años, de los cuales 7 serán dados de baja por el estado en que se encuentran; retraso en las actividades de mantenimiento mayor de 136 trenes (30 trenes en mayor Ticomán, 37 trenes en mayor Zaragoza, 45 trenes modelo NM-02 y 24 trenes férreos); se ha comenzado la rehabilitación de 58 trenes modelo NM79 de los cuales están atendidos 3 quedando pendientes 55 –en este caso ha influido también la falta de infraestructura-. Cabe señalar que la falta de equipos y refacciones, ha generado que se extraigan componentes de trenes detenidos para utilizarlos en los trenes en operación y evitar que dejen de circular, debido a esta extracción de componentes, 7 trenes deberán ser dados de baja.”<sup>3</sup>

El mismo documento refiere que “El suministro inoportuno o escaso de equipos, refacciones y materiales para el mantenimiento del material rodante, es casi tan grave como la causa antes descrita, los orígenes de esta situación son diversos: presupuesto asignado insuficiente; liberación de recursos a la mitad del año en el que se ejercerán; y los tiempos prolongados para contratar servicios o adquisiciones.”<sup>4</sup>

Por otro lado, de acuerdo al “Plan Maestro del Metro 2018-2030”<sup>5</sup>, elaborado por el STC, señala que 28.7% de los 15.57 millones de viajes en transporte público que realizan en un día hábil los 20.8 millones de habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), los realizan en Metro.

---

<sup>2</sup> *Ibidem*; p, 57.

<sup>3</sup> *Ibidem*; p, 39 y 40.

<sup>4</sup> *Ibidem*; p, 40.

<sup>5</sup> Sistema de Transporte Colectivo. Plan Maestro del Metro 2018-2030. Consultado en: [https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de/Mas%20informacion/planmaestro18\\_30.pdf](https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de/Mas%20informacion/planmaestro18_30.pdf)



# Ma. de los Ángeles Ayala Díaz

Diputada Federal

El documento expone que después de la etapa de fuerte crecimiento, en la década de los ochenta, y posterior consolidación, en los noventa, el Metro de la CDMX “ha entrado en una etapa caracterizada por claras necesidades de reposición gradual de activos”.

El mencionado Plan refiere que “el proceso de construcción paulatino del STC que propició la incorporación de sistemas, equipos, instalaciones, trenes e infraestructura heterogénea, así como el desgaste natural de los mismos al paso del tiempo, ha generado un envejecimiento progresivo de los equipamientos de las diferentes especialidades que componen las líneas, de acuerdo con sus periodos de adquisición o edificación”.

A lo anterior, se suma el rezago en su mantenimiento, conservación y modernización, así como el cambio en el patrón de viajes de los usuarios. Todo ello, se menciona, presenta el siguiente escenario:

“Acumulación del rezago en mantenimiento del material rodante, instalaciones fijas y obra civil; término de vida útil de sistemas, equipos de las instalaciones fijas y el material rodante; cambios de tecnología en sistemas y equipos en el mercado que hace necesario la innovación tecnológica; deterioro de la imagen de las instalaciones; red desequilibrada en atención de viajes, así como el incremento oculto de tramos de viaje en el interior de la red.”<sup>6</sup>

Frente a este escenario, y a pesar de estos diagnósticos que han sido realizados desde hace varios años, no se vislumbran mejoramientos en el funcionamiento y administración del STC.

Lejos de ello, actualmente suman tres tragedias en poco más de un año en el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México.

La tragedia más actual, fue la del pasado 03 de mayo del 2021, cuando a las 22:25 horas, la trabe de una ballena de la Línea 12, en el tramo elevado de Olivos-Tezonco, colapsó dejando como saldo preliminar la cifra de 70 heridos y 26 personas fallecidas hasta la última actualización de la información.

Anteriormente, el 03 de enero del mismo año, se incendió la subestación eléctrica de Delicias y las llamas consumieron al Puesto de Control Central del Metro, en esa ocasión falleció un elemento de la Policía Bancaria e Industrial (PBI).

---

<sup>6</sup> Ibídem; p. 13.



# Ma. de los Ángeles Ayala Díaz

Diputada Federal

Por último, está el choque de dos trenes el 10 de marzo de 2020 en la estación Tacubaya de la Línea 1, siniestro en el que falleció una persona y otras 41 resultaron lesionadas.

La Línea 12 tiene un historial de irregularidades y anomalías que han sido denunciadas por autoridades fiscalizadoras y que, incluso, han provocado detenciones y sentencias judiciales. Sin embargo, desde su inauguración, se ignoraron las advertencias sobre los riesgos que existían para los más de 430 mil usuarios que a diario viajan en dicha ruta del sistema, debido a los problemas de construcción y a su inauguración prematura en octubre de 2012.

De inicio, toda la línea dorada -desde Mixcoac hasta Tláhuac- sería subterránea, sin embargo, al final se decidió que combinaría cuatro procedimientos constructivos, incluido el viaducto elevado, porque así la obra sería más barata. Al final de las labores se informó que la obra no había costado los 17 mil millones de pesos que inicialmente se presupuestaron, sino que habían sido 26 mil millones.

Para que la línea 12 ofrezca servicio, cada año se le destinan 120 millones de pesos solo para su mantenimiento, el cual no es realizado por trabajadores del STC, sino por la empresa de origen francés TSO que se contrató después de que entre 2014 y 2015 la mitad de la línea dorada tuviera que ser cerrada porque se detectaron deformaciones ondulatorias en los rieles de varias curvas de la línea.

Y cada año se pagan, en promedio, “unos 99 millones de dólares por concepto de renta de los 30 trenes que brindaban servicio en la línea 12. El Metro firmó el contrato de prestación de servicios a largo plazo (PPS) STC-CNCS-009/2010 para rentar durante 16 años la flotilla de 30 trenes de rodadura férrea que brindan servicio en la línea dorada.”<sup>7</sup>

“Según el mencionado documento, el Metro tendrá que pagar en este tiempo poco más de mil 588 millones de dólares por el arrendamiento y mantenimiento de los trenes. Los recursos para el proyecto de arrendamiento de los trenes fueron autorizados por la Secretaría de Finanzas capitalina mediante el oficio SFDF/0328/2009 con fecha de 17 de diciembre de 2009. En este documento se autorizó de manera excepcional el compromiso multianual para comprometer recursos de los ejercicios fiscales de 2010 a 2026 por un importe de mil 588 millones 152 mil 500 dólares.”<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Consultado en: <https://www.animalpolitico.com/2021/05/linea-12-metro-cara-mantenimiento-reparaciones-renta/?s=03>

<sup>8</sup> Ídem.



# Ma. de los Ángeles Ayala Díaz

Diputada Federal

Frente a este escenario las preguntas obligadas son: ¿Por qué a pesar de las irregularidades, carencias y faltas de mantenimiento advertidas en el STC, las autoridades responsables del gobierno de la Ciudad de México han hecho caso omiso? ¿Qué ha pasado con los recursos asignados al mantenimiento, renovación y funcionamiento del STC? ¿Cómo ha afectado la política de austeridad del gobierno de la Ciudad de México y del gobierno Federal el funcionamiento del STC?

De acuerdo con datos oficiales del STC, en 2020 la Cuenta Pública registró hasta un 40% de subejercicio en el gasto destinado a materiales y suministros para el mantenimiento.

En 2019 el Metro erogó 17 mil millones de pesos, en 2020, 14 mil 290 millones de pesos y para el 2021, tiene programado un gasto de 15 mil 082 millones de pesos, del cual, hasta el primer trimestre, ha ejercido 2 mil 661 millones de pesos, lo que representa apenas el 17.6%.

Está comprobado que las políticas de austeridad y las advertencias de irregularidades, no deben aplicarse e ignorarse en áreas de vital importancia, como lo es el mantenimiento y renovación de la columna vertebral de la movilidad de la Ciudad de México, porque lejos de representar un ahorro, se ha convertido en una austeridad que mata.

Es por todo lo anterior, que someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía la siguiente proposición con:

## Punto de Acuerdo

**Primero.** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la titular de la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México, para que haga público un informe detallado y actualizado sobre las aportaciones destinadas o transferidas para la construcción de la Línea 12 del Metro, y sobre los recursos ejercidos en la operación y mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

**Segundo.** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la titular de la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México, para que haga público un informe detallado y actualizado sobre los recursos



# Ma. de los Ángeles Ayala Díaz

Diputada Federal

autorizados y los términos del contrato de prestación de servicios a largo plazo (PPS) STC-CNCS-009/2010, para rentar durante 16 años 30 trenes de rodadura férrea que brindan servicio en la línea 12 del Metro.

**Tercero.** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la Auditoría Superior de la Federación, a efecto de que incluya en el Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública, las auditorías necesarias para fiscalizar la gestión financiera de los recursos federales asignados al Sistema de Transporte Colectivo Metro, particularmente al proyecto de la Línea 12 y a su mantenimiento posterior.

**Cuarto.** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la titular de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, para que proceda al estudio de los posibles ilícitos cometidos y realice el desglose correspondiente a la Fiscalía General de la República, a efecto de que ésta, en el ámbito de sus atribuciones, proceda a la averiguación de posibles delitos cometidos por funcionarios públicos y empresas privadas relacionados con el accidente del día 03 de mayo de 2021, en la Línea 12 del Metro y, en su caso, apliquen las sanciones correspondientes.

Dado en la sede de la Comisión Permanente, a 11 de mayo de 2021.

**Atentamente**

**Dip. Ma. de los Ángeles Ayala Díaz**