

Quien suscribe, la diputada **Fabiola Rafael Dircio**, integrante del Grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática de la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 127 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos somete a la consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente:

Consideraciones

Que, con el propósito de brindar a los habitantes de siete delegaciones: Tláhuac, Iztapalapa, Coyoacán, Benito Juárez, Xochimilco, Milpa Alta y Álvaro Obregón un transporte seguro, masivo, económico y ecológicamente sustentable, es que se propuso como objetivo llevar a cabo la ampliación de la red del Sistema de Transporte Colectivo.

Es así que surge la **Línea 12 del Metro de la Ciudad de México** se forjó como un hito en el entonces Gobierno del Distrito Federal alrededor de los festejos por el bicentenario y centenario de la Independencia y Revolución mexicanas.

Que, el 21 de enero de 2008 se inició el proceso licitatorio para la construcción de la línea 12 con la publicación de la convocatoria pública internacional, procedimiento que concluyó el 12 de junio del mismo año con la formalización del contrato 8.07 C0 01 T.2.022 con el consorcio constructor integrado por las empresas: Ingenieros Civiles Asociados (ICA), Alstom mexicana y Carso Infraestructura y Construcción (CICSA).

Que, según los registros, la obra fue inaugurada el 30 de octubre de 2012, posterior a obtener la Certificación de Calidad y Seguridad de la Operación de la Línea 12, otorgada por el Consorcio Certificador Internacional para la puesta en servicio con pasajeros, lo anterior con base en el cumplimiento de 72 ordenamientos legales nacionales e internacionales.

La también conocida como Línea Dorada, por años alivió los problemas de movilidad de la zona sur-oriente de la ciudad, aumentando el acceso a oportunidades con las que contaba su población y convirtiéndose en pieza central dentro del sistema de transporte de la Ciudad de México

El día 12 de marzo de 2014, es decir, 15 meses después de su entrada en operación, es suspendido el servicio bajo el argumento de la existencia de una conjeturada incompatibilidad de trenes y vías.

Que, en un informe del 2014, el Colegio de Ingenieros Civiles de México concluyó, que la Línea 12 cumplía con la normatividad nacional e internacional aplicable, descartando que el origen de la problemática de la misma tuviera relación con el Proyecto de Ingeniería Civil, lo anterior se puede constatar en el análisis realizado por el colegio para la Comisión Investigadora de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Una vez analizados los supuestos anteriores, el 29 de noviembre de 2015 se reinauguró la obra testificando la seguridad estructural de la Línea 12 en su totalidad.

Que, la zona del tramo elevado, fue identificada por el Gobierno de la Ciudad, como una de las más afectadas por el sismo de 2017, lo anterior con base en el mapa de daños del propio gobierno de la ciudad.

Para el año 2019, ante las demandas de la ciudadanía por las afectaciones ya visibles, la Secretaría de Obras contrató a una empresa para que filmara con drones el tramo elevado, con el propósito de realizar una inspección a los neoprenos a consecuencia del sismo, encontrándose deflexiones importantes apreciables a simple vista.

A pesar de ese estudio elaborado por la propia administración en curso en la Ciudad de México, en el cual se tuvo conocimiento de la necesidad de mantenimiento correctivo en el tramo elevado de la línea 12, se tiene un punto importante a destacar que, la Subdirección de Mantenimiento estuvo vacante durante un año.

Como resultado de lo anterior, la noche del lunes 3 de mayo de 2021 una trabe de la Línea 12 del Metro colapsó, provocando el descarrilamiento y desplome de algunos vagones del tren que en ese momento circulaba por las vías, en ese accidente perdieron la vida 26 personas.

Algo que vale la pena destacar es que la empresa Noruega Det Norske Veritas DNV, en su informe final señala que no hay reportes de mantenimiento de la estructura, a pesar de que existe un manual para esta acción.

Asimismo, el reporte, señala que el manual de mantenimiento fue entregado por el consorcio constructor (ICA-CICSA-Alstom) al Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC) el 8 de julio de 2013.

Es necesario dejar manifiesto que el Gobierno Capitalino se pronunció por iniciar una rescisión de contrato y una demanda civil contra la empresa noruega encargada de realizar los peritajes, calificando su tercer informe como "deficiente, tendencioso y falso", esto a pesar de ser el propio gobierno quien contrato a la empresa noruega DNV.

Que según el manual de mantenimiento especifica que de manera anual se deben realizar inspecciones oculares, en las que se revisará el estado de todos los elementos estructurales componentes de la estación, intertramos y subestaciones de rectificación y que, en caso de aparecer daños, se deberá poner en marcha un programa de acciones inmediatas para reparar los elementos con defecto antes que puedan ser causa de daños más importantes.

Lo anterior según el reporte de la empresa DNV no existió.

Por lo anteriormente señalado y con fundamento en los artículos 78, fracción iii, de la constitución política de los estados unidos mexicanos; 127 de la ley orgánica del congreso general de los estados unidos mexicanos; y 58 del reglamento para el gobierno interior del congreso general de los estados unidos mexicanos la suscrita pone a la consideración de esta asamblea, la siguiente proposición;

Punto de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa al ejecutivo local de la Ciudad de México para que se publiquen y publiciten exhaustiva y detalladamente los informes existentes en relación al peritaje o peritajes de la Línea 12 del sistema de transporte colectivo metro y que la información relativa se presente sin sesgos políticos.

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados para que con base en el artículo 207 del Reglamento de la Cámara de Diputados, de creación a la Comisión Especial de seguimiento a las investigaciones relacionadas con el incidente de la Línea 12 del Sistema Colectivo Metro de la Ciudad de México, del pasado día 3 de mayo de 2021.

Tercero. La Comisión Especial de seguimiento a las investigaciones relacionadas con el incidente de la Línea 12 del Sistema Colectivo Metro de la Ciudad de México, del pasado día 3 de mayo de 2021, se conformará por un diputado y/o diputada de las fracciones parlamentarias con representación en la Cámara de Diputados en la LXV Legislatura.

Cuarto. La Comisión Especial de seguimiento a las investigaciones relacionadas con el incidente de la Línea 12 del Sistema Colectivo Metro de la Ciudad de México, del pasado día 3 de mayo de 2021, contará con los recursos técnicos, financieros y humanos para su funcionamiento, mismos que deberán ser aprobados por la Junta de Coordinación Política.

Quinto. La Comisión Especial de seguimiento a las investigaciones relacionadas con el incidente de la Línea 12 del Sistema Colectivo Metro de la Ciudad de México, del pasado día 3 de mayo de 2021, tendrá las actividades siguientes.

- a. Dar seguimiento a las investigaciones y dictámenes, realizados o por realizarse con la finalidad de garantizar un informe sin sesgos políticos.
- b. Vigilará que las posibles recomendaciones emanadas de los dictámenes sean cumplidas para, en su caso, se puedan evitar sucesos futuros como los acontecidos el día 03 de mayo de 2021.
- c. Vigilar que las familias de las personas finadas y de los heridos, tengan acceso a los apoyos económicos, administrativos, legales y de salud que ameritan.
- d. Prever que, durante el proceso de rehabilitación y, en su caso, para la entrada en operaciones de la línea 12 se cuente con todas las recomendaciones de seguridad que arrojen los dictámenes e informes existentes.

Sexto. La Comisión Especial de seguimiento a las investigaciones relacionadas con el incidente de la Línea 12 del Sistema Colectivo Metro de la Ciudad de México, del pasado día 3 de mayo de 2021, se dará por concluida en sus trabajos, en la fecha que concluya la Legislatura LXV.

Dado en el Salón de sesiones de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión,
a 15 de junio de 2022.

Dip. Fabiola Rafael Dircio.

