

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO PARA EXHORTAR AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EMITIR Y PUBLICAR NUEVAS POLÍTICAS, NORMAS, PROTOCOLOS Y PROYECTOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE SU INFRAESTRURA, INSTALACIONES Y MATERIAL RODANTE.

El que suscribe, Salomón Chertorivski Woldenberg, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura, del Congreso de la Unión, con fundamento con fundamento en lo señalado en los artículos 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 116 y 122, numeral 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a la consideración de la Comisión Permanente la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo, con base a la siguiente:

Exposición de Motivos

I. El 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se declaró reformada la Constitución Política, en materia de movilidad y seguridad vial y en su artículo 4º se ordenó que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de **seguridad vial**, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Sin embargo, no obstante que el derecho a la movilidad se conceptualizó en su justa dimensión como Derecho Humano dentro de la Constitución, en la Ciudad de México es una constante por parte de las autoridades su inobservancia y la falta de políticas que lleven a la Ciudad a convertirse en un espacio seguro, viable y accesible para todos.

II. Este 3 de mayo de 2023, lamentablemente se cumplen dos años de que una parte del tramo elevado de la Línea 12 del STCmetro de la Ciudad de México, colpasó y dejó a 26 personas fallecidas y 104 lesionadas; sin que la día de hoy haya certeza sobre quienes sean los responsables, no obstante se encuentren abiertos diversos procesos penales; desafortunadamente tampoco se conoce de forma fehaciente el estatus de las reparaciones del daño a las víctimas y la operación de la línea continúa cerrada en su mayor parte.

En resumen, el desastre técnico, operativo y administrativo continúa en el Metro de la Ciudad de México y los diversos incidentes continúan ocurriendo prácticamente todos los días.

Ocurrido el lamentable hecho, diversas autoridades se manifestaron al respecto; el Presidente Andrés Manuel López Obrador dijo que se haría una investigación para aclarar lo sucedido y conocer de fondo sus causas, dos años después no tenemos aun responsables sentenciados; Florencia Serranía, exdirectora del Metro, afirmó que la Línea 12 no mostraba ninguna anomalía tras una revisión realizada en el mes de enero, es decir, evidentemente ella y su equipo de trabajo no estaban capacitados para llevar la responsabilidad del STCmetro; de igual forma el Gobierno de la Ciudad informó que el Metro daría 650 mil pesos como indemnización a familiares de víctimas; además, ofrecería un monto inicial e inmediato de 50 mil pesos para los deudos de las personas fallecidas y las heridas, adicionalmente al pasar los días y meses se dió a conocer que se darían apoyos adicionales a los familiares de las víctimas como becas y pagos de créditos entre otros; de las indemnizaciones no se sabe nada de forma fehaciente ya que la información fue reservada.

III. Del hecho en la línea 12, se desprenden diversas situaciones y violaciones a los derechos de los habitantes de la Ciudad de México, los cuales podemos clasificar como derecho de las víctimas a ser reparados de la forma más amplia que en derecho corresponda respecto de los daños sufridos; el derecho a la movilidad a los usuarios de la línea 12 derivado de su cierre; y por último el derecho de todos los usuarios del STCmetro a gozar de una movilidad en condiciones de seguridad, eficiencia, sostenibilidad, accesibilidad y calidad.

IV. Respecto de las víctimas y su reparación integral del daño sufrido.

Recientemente el pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) determinó que la reparación integral de daño debe darse a todas las víctimas de algún delito o violación a derechos humanos y no solamente a quienes hayan sufrido graves violaciones

de esos derechos y que ésta reparación debe ser integral y la más amplia que conforme a derecho proceda, es decir, en ningún caso se debe tomar por reparado el daño cuando se ha pagado una suma de dinero en aplicación de una norma sustantiva, y existan otras normas que prevean otros medios, formas o pagos de reparación del daño a víctimas, o bien exista un tratado internacional que prevea una mejor situación para las víctimas.

Por lo anterior, es que el Estado en su concepto más amplio, y no solo uno de los Poderes del Gobierno del Estado, tiene especial interés en la publicidad de las reparaciones de los daños causados por una acción o falta de, por parte de algún ente de Gobierno. En efecto, el interés legítimo general radica en que todos y cada uno de los componentes del Estado, sobre todo la población, debe conocer las vulnerabilidades a las que está expuesto por una mala praxis gubernamental y más aún que es lo que pasaría si un individuo en lo personal se colocara en la misma situación de violación a sus derechos humanos.

No obstante lo anterior, la información respectiva a la reparación del daño a favor de las víctimas fue catalogada indebidamente como reservada, dando como resultado que hasta el momento, ésta soberanía, población, medios y el Estado en su conjunto conozcamos de forma fehaciente si los derechos de las víctimas continúan siendo violentados o no.

Derivado de lo anterior, el pasado 29 de marzo de 2023, el Instituto de Transparencia de la Ciudad de México solicitó a la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas transparentar los **apoyos económicos** que ha otorgado para las víctimas, bajo el argumento de que la tragedia, requiere los más altos estándares de transparencia, rendición de cuentas, integridad e información oportuna, cuestión que es de interés público y colectivo. Sumado a esto, sin duda es responsabilidad de todos vigilar que todos los expedientes de reparación del daño se hayan realizado de conformidad con los más altos estándares nacionales e internacionales y no sabemos, hasta que los 239 expedientes de apoyos sean transparentados, si la reparación del daño a favor de las víctimas directas e indirectas ha sido la más amplia posible como es que corresponde.

Por todo lo anterior, es que esta soberanía tiene especial interés en que la resolución del Instituto de Transparencia de la Ciudad de México sea acatada, se de transparencia a la información respectiva y el Gobierno de la Ciudad de México cumpla de forma efectiva con la reparación respectiva a favor de cada víctima.

V. Respeto de la línea 12 y sus Usuarios

La Línea 12 del Sistema Colectivo Metro de la Ciudad de México comprende 23.7 kilómetros entre las estaciones Mixcoac y Tláhuac al sur de la Ciudad, tiene 20 estaciones de las cuales 9 son subterráneas (9.5km) y 11 elevadas (14.2 km) y en funcionamiento completo trasportaba a casi 400 mil usuarios al día.

Derivado del colapso de la línea 12, sus usuarios adicionalmente han visto afectado su derecho a la movilidad en los últimos 24 meses, toda vez que las medidas implementadas y el transporte sustituto (RTP) implementado es por mucho menos eficiente más lento y más contaminante.

La línea 12 del metro reabrió en enero pasado luego de pasar cerca de un año y medio cerrada por el accidente sucedido en mayo de 2021; el anuncio ocurrió en medio de una nueva polémica acerca de la inseguridad y falta de mantenimiento del metro capitalino, después de que el pasado sábado 7 de enero colisionasen dos convoyes de la línea 3 en la zona norte de la ciudad, **accidente que se saldó con la muerte de una joven de 18 años, 106 heridos y la suspensión del servicio.**

TIEMPOS¹ Y AFECTACIÓN DE EFICIENCIA

- Con la **Línea 12 funcionando** se hacían **38 minutos** en el recorrido de los 23 km. De Mixcoac a Tlahuac.²
- Con la **Línea 12 cerrada** se hacían **entre 1hr 35 min y 1hr 50 min** en el mismo trayecto en los **camiones RTP emergentes**, lo que sin duda afecta de forma grave el derecho humano a la movilidad de los usuarios.³

¹ Información de Google Maps

² <https://lasillarota.com/metropoli/2022/5/2/sin-linea-12-usuarios-aumentan-26-veces-los-tiempos-de-traslado-no-hay-de-otra-368248.html>

³ <https://lasillarota.com/metropoli/2022/5/2/sin-linea-12-usuarios-aumentan-26-veces-los-tiempos-de-traslado-no-hay-de-otra-368248.html>

- Con el **estado actual (9 estaciones funcionando)**, el **metro subterráneo hace 17 minutos** (de Mixcoac a Atlalico) y el **RTP hace 1hr 6 minutos** de Atlalilco a Tlahuac, **1:30hr en total.**⁴
 - En el Metro se hacía 21 minutos en ese trayecto.
- Hay que agregar el promedio de 10 a 15 minutos de espera entre camiones si están demasiado llenos.
- Testimonios sobre cambios en traslados indican que han duplicado o triplicado sus tiempos de traslado, además de hacerlos más propensos a los asaltos por el tipo de transporte y el nuevo miedo de regresar al Metro si lo vuelven a abrir.⁵

De los datos expuestos en los párrafs anteriores, resulta claro que mientras se manenga cerrada más de la mitad de la línea 12, es urgente que se implemente un programa de moviliad y trasnporte público adicional al RTP, de las estaciones de Atlalico a Tlahuac, el cual tendrá que ser implemenatdo por el Gobierno de la Ciudad a través de la Secretaría de Movilidad.

VI. Respecto del STCMetro

Ya se mencionó que apenas 7 de enero colisionaron dos convoyes de la línea 3 en la zona norte de la ciudad, hecho que causó la muerte de una joven de 18 años, 106 heridos y la suspensión del servicio. Adicionalmente a diario se vivne diversas situaciones e incidentes dentro de las instaoaciones del metro de la Ciudad de México y tan solo en est administración podemos añadir com hechos graves, el cochque de dos trenes en la estación Tacubaya, ocurrido el 10 de marzo de 2020, que dejó una persona lesionada, y el Incendio en el Centro de Control 1 del Metro, que ocurrió el 9 de enero de 2021 y causó la muerte de un policia.

⁴ Ídem

⁵<https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/05/05/capitalinos-narran-complicaciones-con-el-transporte-tras-desplome-de-linea-12>

En lo que va de la actual administración el STCmetro, ha sufrido 3,708 incidentes y solo durante 2022, hubieron 333 fallas en el STCmetro, las cuales terminaron en desalojos de los usuarios, segunda falla más común según datos de la Plataforma Nacional de Transparencia otorgados al Universal es **el Pilotaje Automático** el cual permite a los trenes navegar sus rutas, lo que sin duda pone en alto riesgo a los usuarios.

Otros incidentes importantes y destacados durante 2022, fueron los siguientes:

- I. 8 de noviembre de 2022 // **Desalojo de alrededor de 3500 usuarios** en la Línea 7 del Metro por fallas mecánicas
- II. 23 de octubre 2022 // Incendio en la línea 3 provoca desalojo de trenes
- III. 18 de octubre 2022 // Conductor es captado en estado de ebriedad y retirado de su puesto
- IV. 4 de julio de 2022 // **Desalojo de más de 1000 usuarios** corto circuito en la Línea 2 entre Xola y Villa de Cortés.
- V. 1 de julio de 2022 // Desalojo por incendio en la Línea 4.

Respecto del material rodante el sindicato del Metro reporta que e los 394 trenes con los que cuenta⁶:

- I. 125 están arrumbados por falta de modernización y rehabilitación
- II. 166 están circulando con fallas por falta de mantenimiento
- III. Solamente 103 están operando en buenas condiciones

Adicionalmente, en un comunicado emitido el 30 de abril de 2023, el Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo critica el apuntalamiento temporal de la Línea 9 en el tramo contiguo a la terminal Pantitlán y asegura que se debe suspender el servicio como medida de seguridad por el problema estructural que tiene dicho tramo por el hundimiento de algunas de las columnas que lo soportan, condición que fue advertida por el Instituto para la Seguridad de las Construcciones en abril del año pasado. Sin duda la frecuencia de incidentes ponen en peligro a millones de personas todos los días; el metro está abandonado y colapsando, debido a falta de recursos, planeación, atención corrupción

⁶ <https://www.radioformula.com.mx/cdmx/2023/1/16/casi-la-mitad-de-los-trenes-del-metro-les-falta-mantenimiento-dice-sindicato-746155.html>

y negligencia. El Plan Maestro del Metro de 2018 ya señalaba las necesidades correctivas urgentes y estado del Metro.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión la siguiente proposición con

PUNTO DE ACUERDO

Primero.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente, al Sistema de Transporte Colectivo Metro y a la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas a transparentar los apoyos económicos y acciones y medidas que ha otorgado para reparar de forma integral el daño causado a todas y cada una las víctimas que han ocasionado los diversos incidentes en sus instalaciones desde 2018 a la fecha.

Segundo.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad a que de manera urgente, realice, coordine e implemente un programa de movilidad y transporte público adicional al RTP, en las vialidades correspondientes para realizar traslados de las estaciones de Atlalico a Tlahuac de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Tercero.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente, al Sistema de Transporte Colectivo Metro, de la Ciudad de México, a emitir y publicar de manera urgente nuevas políticas, normas, protocolos y proyectos de mantenimiento preventivo y correctivo de su material Rodante, infraestructura civil, instalaciones fijas que conforman la infraestructura operativa de su Red de Servicios a las instalaciones y equipos, eléctricos, electrónicos, mecánicos, hidráulicos y de vías que se encuentren encaminadas a mejorar el servicio prestado de forma segura, evitar las fallas y la suspensión de su servicio, así como subsanar el retraso que se ha tenido en su mantenimiento.

**Dado en la Comisión Permanente,
a los 5 días del mes de mayo de 2023**



SALOMÓN CHERTORIVSKI WOLDENBERG