

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO HACE UN ATENTO EXHORTO A LA TITULAR DEL PODER EJECUTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE ASUMA SU RESPONSABILIDAD LEGAL DE INFORMAR A LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SOBRE EL TEMA DE LA LÍNEA 12 DEL METRO.

**DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN PERMANENTE
DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
I LEGISLATURA.
PRESENTE.**

La que suscribe, Diputada América Alejandra Rangel Lorenzana, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Primera Legislatura del Honorable Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso r) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII, y 66 fracción XVII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 2 fracción XXXVIII, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Ciudad de México, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, HACE UN ATENTO EXHORTO A LA TITULAR DEL PODER EJECUTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE ASUMA SU RESPONSABILIDAD LEGAL DE INFORMAR A LOS HABIENTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SOBRE EL TEMA DE LA LÍNEA 12 DEL METRO**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

PRIMERO. El pasado 3 de mayo, la Ciudad de México vivió una de sus peores tragedias al desplomarse parte de la estructura de la Línea 12 del Metro, entre las estaciones Olivos y Tezonco sobre la avenida Tláhuac, generando la caída de dos convoyes de uno de los trenes del metro. El incidente dejó un saldo de 26 personas fallecidas y más de 100 lesionadas.

El 5 de mayo de 2021, la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México informó que, desde el día anterior *“personal de la empresa noruega DNV (especialista en la investigación de accidentes) inició con los trabajos de peritaje en el área colapsada.”*¹ Así como que en los próximos días se formalizaría la contratación de los servicios de DNV, y *“calificó como “fundamental” que una empresa externa realice un peritaje, además del trabajo que haga la Fiscalía capitalina”*.²

SEGUNDO. El día 16 de junio de 2021 se dio a conocer por la empresa noruega DNV, la primera parte del informe denominado *“DICTAMEN TÉCNICO EL INCIDENTE OCURRIDO EN LA LÍNEA 12, EN EL TRAMO ELEVADO ENTRE LAS ESTACIONES OLIVOS Y TEZONCO, ENTRE LAS COLUMNAS 12 Y 13, Y ANÁLISIS DE CAUSA RAÍZ”*³, cuyo contenido corresponde a la Fase I de las actividades realizadas por un equipo internacional y multidisciplinario de expertos, durante el período comprendido del 12 de mayo al 11 de junio de 2021, destacando lo siguiente:

° El lunes 3 de mayo de 2021 a las 22:22 hrs., una sección del puente elevado, ubicado entre las estaciones Olivos y San Lorenzo Tezonco en la L12, colapsó entre las columnas 12 y 13. La sección colapsada se ubicaba a aproximadamente a 200 metros de la plataforma de la Estación Olivos (de oeste a este) con los vagones 6 y 7 del tren, coincidiendo en la sección derrumbada del puente de concreto. Como resultado del incidente se reportaron al momento de este reporte 26 fatalidades y 106 lesionados” (página 8 del informe).

“El puente de concreto y acero falló aproximadamente en la mitad del tramo, cerca del lugar donde una pequeña viga diagonal de tercera vía se une a la viga principal en dirección norte. El puente de concreto y acero se fractura en dos secciones

¹ <https://www.animalpolitico.com/2021/05/empresa-noruega-fiscalia-peritajes-linea-12/>

² <https://www.animalpolitico.com/2021/05/empresa-noruega-fiscalia-peritajes-linea-12/>

³ <https://proteccioncivil.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/60c/a54/3b4/60ca543b4ac47042812476.pdf>

(Sección Oeste y Sección Este). Tras el incidente, la sección oeste se quedó tendida en el suelo y la sección este permaneció apoyada parcialmente con un extremo en la parte superior de la columna de soporte 12 y el otro extremo en contacto con el suelo” (página 8 del informe).

° La empresa noruega DNV, hizo la presentación del primer dictamen preliminar Fase I sobre este accidente, es el primero de tres, el próximo se presentará el 14 de julio de 2021 y el tercero y último el 30 de agosto de 2021. Manifestó que derivado de las investigaciones del derrumbe del tramo elevado entre las estaciones Olivo y Tezonco, se encontraron deformaciones y fracturas en las vigas del puente de concreto.

También detectó que hay al menos seis imperfecciones en el proceso de construcción de la obra. Las deficiencias se ubican en:

1. Proceso de soldadura de los pernos Nelson.
2. Porosidad y falta de fusión en la unión perno-trabe.
3. Falta de pernos Nelson en las trabes que conforman el conjunto de puente.
4. Diferentes tipos de concreto en la tableta.
5. Soldaduras no concluidas y/o mal ejecutadas.
6. Supervisión y control dimensional en soldaduras de filete.

La empresa se refirió a deficiencias estructurales asociadas a una mala construcción. El tramo siniestrado fue construido por las empresas ICA-Carso-Alstom.

Cabe señalar que días antes de este informe, diversos medios de comunicación del país, reprodujeron la investigación de The New York Times (NYT), donde manifiesta que documentó fallas graves en la construcción de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México, que pudieron haber causado directamente el colapso del tramo elevado, el 3 de mayo de 2021.⁴

Siguiendo los datos que refiere el periódico El Financiero, la investigación está basada en documentos gubernamentales, miles de fotografías, entrevistas a

⁴ <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2021/06/13/linea-12-del-metro-nyt-documenta-graves-fallas-en-construccion-y-prisas-politicas-por-entregar-obra/>

personas que trabajaron en la obra y análisis de evidencia del lugar del accidente realizado por expertos, donde se evidencia prisas por entregar la línea.

Que además de miles de fotografías que tomó el NYT del sitio, compartió las pruebas con Ingenieros expertos, cuya conclusión fue que los pernos metálicos que eran cruciales para la solidez del tramo elevado, que servían como base de toda estructura, parecen haber fallado, debido a soldadura deficiente, lo que califica de falta grave que probablemente causó el siniestro.

Que: “Las imágenes muestran que los pernos se degollaron, separándose del resto del acero, y crearon lo que según los ingenieros era una estructura inestable incapaz de soportar el tren”. Refiere El Financiero que, los pernos se manipularon sin cuidado y con poca atención al detalle, comentaron ingenieros que revisaron las fotografías tomadas por el medio.

Que: “Los trabajadores jamás retiraron los anillos de cerámica alrededor de los pernos que los sostienen durante la instalación. Pueden observarse más de una decena de dichos anillos incrustados en las losas de concreto que colapsaron aquella noche”.

“Para obtener el contrato en 2008, Carso Infraestructura y Construcción (una empresa de Carlos Slim) se unió a dos compañías establecidas: ICA, una de las mayores constructoras de México y la francesa Alstom. Carso no tenía experiencia en la construcción de líneas del Metro, pero sí liquidez en medio de la crisis financiera global y acceso a un negocio de acero propiedad de Slim”.

“Según el Times, la ciudad presionó a los contratistas para que concluyeran el trabajo lo más pronto posible”.

TERCERO. Un día después de dar a conocer su informe la empresa DNV, el Colegio de Ingenieros de México, presentó el informe sobre la inspección física del tramo elevado de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, con excepción de la parte siniestrada. Señalando que el 32 por ciento de la Línea, presenta afectaciones grado B, **las que deben ser atendidas antes de que se restablezca el servicio.** Mientras que el 68 por ciento presenta deficiencias de grado C.

Entre las de grado B, se encuentran prácticas cuestionables de soldaduras, separaciones insuficientes entre vigas, fisuras en columnas y trabes, así como en el apoyo de la estructura metálica.

Este es el primero de tres informes sobre análisis a los tramos elevados de la Línea 12, además tiene prevista la presentación de otros dos informes más detallados que incluirá el estado de los puentes de las líneas 4, 9 y B de la Ciudad.

El Comité Técnico de Seguridad Estructural del Colegio de Ingenieros Civiles de México, recomendó no reanudar el servicio en ninguno de los tramos de la L12, hasta que se lleve a cabo una revisión detallada de la obra y se reparen las vías, con base en la identificación de deficiencias y vulnerabilidades. Se realizó una inspección “visual, física, ocular, con algún equipamiento topográfico”.

También, recomendó iniciar la elaboración de un proyecto “de reforzamiento y rehabilitación que solucione las deficiencias identificadas, así como las vulnerabilidades que requieren atención inmediata”.

El Presidente de la Asociación de Ingeniería de Túneles y Obras Subterráneas (Amitos) de dicho Colegio, Francisco Suárez Fino, manifestó que la parte revisada no tiene daño estructural, los principales problemas que presenta el tramo subterráneo, son debido a filtraciones en tramos bien identificados, que con adecuado mantenimiento y un eficiente sistema de captación y conducción de agua se resuelve. **Sin embargo, se recomienda no reanudar el servicio, hasta que se repare el tramo colapsado, se rehabiliten las vías y se dé un mantenimiento intensivo.**

Informó, que la presente conclusión de este dictamen geotécnico estructural de vulnerabilidad, se dio con base en la recopilación y análisis de la información existente, de los estudios realizados recientemente por el IMT y los recorridos de campo efectuados por los especialistas del Colegio de ingenieros de México.⁵

CUARTO. Por su parte, la Jefa de Gobierno anunció la conformación de un Comité Técnico de Refuerzo y Rehabilitación, equipo técnico integrado por seis expertos, que realizará un proyecto ejecutivo que deberá estar listo aproximadamente en un mes, para restablecer el servicio en condiciones de máxima seguridad. En reiteradas ocasiones la Jefa de Gobierno ha manifestado la intención de que la

⁵ <https://www.milenio.com/politica/comunidad/metro-colegio-ingenieros-mexico-recomienda-reabrir-linea-12>

Línea 12 pueda operar lo más pronto posible en condiciones de máxima seguridad. Coincidente con esa manifestación, dice Sheinbaum, que “deberá presentar en aproximadamente un mes el proyecto ejecutivo, es decir, a la par de otros estudios planteados de la empresa DNV y de las investigaciones de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJCDMX)”.⁶

QUINTO. El martes 22 de junio de 2021, se reunieron en las oficinas de Palacio Nacional, con el Presidente López Obrador, el empresario Carlos Slim y la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México; el propio Presidente informó que fue con el propósito de llegar a un “buen acuerdo” en la rehabilitación de la Línea 12 del Metro, lo más pronto posible sin dejar de lado la investigación judicial.⁷

Al preguntarle los representantes de medios de comunicación a la Jefa de Gobierno sobre la referida reunión, dijo que será el Presidente quien informará de los avances en las reuniones con el empresario Slim, dijo: “... Eso es algo que va a seguir informando el Presidente, es un acuerdo que tenemos entre todos, que sea una sola información”.⁸

El presidente Andrés Manuel López Obrador en su conferencia de prensa matutina del 24 de junio, se comprometió a que la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México volverá a operar a más tardar en un año.

PROBLEMÁTICA

El derecho humano a la información, consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Constitución Política de la Ciudad de México, obliga a toda autoridad a comunicar los asuntos que debe atender de acuerdo a su jurisdicción. La información gubernamental debe contar con características específicas como ser veraz, accesible, asequible, transparente, oportuna y eficaz, entre algunos de sus atributos. Es decir, el servidor público que está obligado a darla, no lo puede hacer de otra manera, ya que estaría vulnerando derechos humanos de los individuos a quienes les debe informar.

⁶ <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/anuncia-jefa-de-gobierno-conformacion-de-comite-tecnico-de-refuerzo-y-rehabilitacion-de-la-linea-12-del-metro>

⁷ <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/no-habra-pleito-con-carlos-slim-por-linea-12-del-metro-amlo>

⁸ <https://www.jornada.com.mx/notas/2021/06/23/capital/claudia-sheinbaum-calla-sera-amlo-quien-informe-sobre-la-l12-del-metro/>

El que la Jefa de Gobierno haya “acordado” con el Titular del Ejecutivo Federal claudicar o cederle sin justificación ni fundamento legal alguno, una atribución que le es propia, como es la de informar sobre el tema de la Línea 12 del Metro, vulnera sin duda el derecho humano a la información de los habitantes de la Ciudad de México.

Lo anterior se traduce no sólo en una sumisión política, sino que conlleva también a la posible comisión de una falta administrativa, al no cumplir con las funciones que tiene encomendadas y las cuales protestó cumplir.

CONSIDERACIONES

I. La Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, mandata con toda precisión lo siguiente:

Artículo 7. *El Poder Ejecutivo se confiere a una persona denominada Jefa o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, quien tendrá a su cargo la Administración Pública de la entidad y las atribuciones que le señalen la Constitución Federal, la Constitución Local, la presente Ley, y las demás leyes, reglamentos y disposiciones jurídicas vigentes en la Ciudad de México.*

Las cuales podrá delegar a las personas servidoras públicas subalternas mediante acuerdos que se publicarán en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México para su entrada en vigor y, en su caso, en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión, excepto aquellas que por disposición jurídica no sean delegables.

Artículo 10. *La persona titular de la Jefatura de Gobierno tiene las atribuciones siguientes:*

I. a XV. ...

XVI. Informar de manera permanente y completa mediante el sistema de gobierno abierto;

XVII. a XXII.

De los preceptos legales transcritos, es innegable que quien debe informar sobre los asuntos de la administración pública de la Ciudad de México es la Jefa de Gobierno, pudiendo delegar algunas de las facultades (las que le estén legalmente

autorizadas), pero nunca cederlas a un servidor público cuya competencia no es exclusiva en la Ciudad de México.

Algunas personas de convicción centralista pudieran afirmar que el Titular del Ejecutivo Federal tiene facultades sobre cualquier tema por el sólo hecho de que lo considere de su interés, pudiendo intervenir y arrogarse con ello facultades que no le son propias. En este caso no sólo invade competencias de forma caprichosa, sino que somete de facto al servidor público que legalmente las tiene.

Ante el hecho cierto de que el Titular del Ejecutivo Federal y la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México “acordaron”, como lo informó ésta última ante diversos medios de comunicación el pasado martes 22 de junio al salir de una reunión con el Titular del Ejecutivo y el empresario Carlos Slim, que, en relación al tema de la Línea 12 del metro “... es algo que va a seguir informando el presidente, es un acuerdo que tenemos entre todos, que sea una sola información”.⁹ Lo anterior vulnera el derecho a la información de los habitantes de la Ciudad de México, ya que, como se consignó en el diario “La Jornada”, la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México “se negó hablar (*sic*) sobre los temas tratados en la reunión... a la que fue invitada” sobre la Línea 12 del Metro.

La Jefa de Gobierno al negarse a informar, falta a la obligación expresa de hacerlo conforme a la normatividad que regula sus funciones y cedió de facto a una facultad esencial que afecta al derecho humano a la información de los habitantes de la capital.

II. Han sido frecuentes las ocasiones en las que, a causa de fallas en el servicio del Metro, los usuarios padecen contratiempos en sus actividades cotidianas. También, cada vez son mayores y evidentes las consecuencias de los accidentes que se producen por el rezago en el mantenimiento, ante una Jefa de Gobierno que justifica y protege a una Directora que por su desempeño negligente, hace muchos meses debió haberla removido.

Lamentablemente, con la tragedia ocurrida el 3 de mayo de 2021, en la Línea 12 del Metro, las cosas no han cambiado, lo que menos le preocupa a Claudia

⁹ <https://www.jornada.com.mx/notas/2021/06/23/capital/claudia-sheinbaum-calla-sera-amlo-quien-informe-sobre-la-l12-del-metro/>

Sheinbaum es la seguridad de los usuarios y asumir compromisos con información congruente, oportuna y suficiente.

Aun cuando la empresa noruega DNV, presentará su tercer y último dictamen el 30 de agosto y en el que dio a conocer sobre la Fase I informó que detectó que hay al menos seis imperfecciones en el proceso de construcción de la obra y se refirió a deficiencias estructurales asociadas a una mala construcción. Que el Colegio de Ingenieros Civiles de México **recomienda no reanudar el servicio, hasta que se repare el tramo colapsado, se rehabiliten las vías y se dé un mantenimiento intensivo**, la Jefa de Gobierno ya nombró un Comité Técnico de Refuerzo y Rehabilitación, equipo técnico integrado por seis expertos, que realizará un proyecto ejecutivo que deberá estar listo aproximadamente en un mes, para restablecer el servicio –dice Sheinbaum- en condiciones de máxima seguridad.

Si ese Comité Técnico deberá tener listo su proyecto ejecutivo en un mes, es decir al 17 de julio, apenas tres días después de que presente la empresa noruega DNV su segundo dictamen y mes y medio antes de que presente su informe conclusivo, es dable pensar que a la Jefa de Gobierno le interesa adelantar los trabajos para reanudar el servicio, antes de concluir la investigación sobre el siniestro.

III. Vacíos de información, desfase de tiempos entre la empresa noruega cuyo dictamen será sin duda definitivo para determinar las medidas y acciones a seguir, respecto al tiempo fijado al Comité Técnico para concluir su proyecto ejecutivo, así como el persistente y preocupante sometimiento de la Jefa de Gobierno a las decisiones del Presidente de la República, producen incertidumbre en los gobernados y la percepción de que nuevamente la prisa por reanudar el servicio es la prioridad, antes que conocer las causas que provocaron el siniestro y con ello, los trabajos, medidas y acciones que los técnicos especialistas propondrán para dar garantías de seguridad a los usuarios de la Línea 12.

Por todo ello, este Congreso local considera que la Jefa de Gobierno debe responder, con fundamento en los artículos 7 y 10, fracción XVI de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México:

- ¿Qué fue lo que se acordó en la reunión efectuada el 22 de junio con el Presidente López Obrador y el empresario Carlos Slim?

- ¿Por qué el Comité Técnico deberá tener listo su proyecto ejecutivo en un mes? ¿Se trata de iniciar trabajos para reanudar el servicio de forma parcial sin esperar a que la empresa noruega DNV presente el diagnóstico conclusivo?
- ¿Quién o quienes acordaron que el plazo pertinente para reanudar el servicio de la Línea 12 es a más tardar en un año?
- ¿Cuáles fueron los elementos para sustentar ese plazo?
- ¿Qué opinión le merece la recomendación del Colegio de Ingenieros Civiles de México, de no reanudar el servicio, hasta que se repare el tramo colapsado, se rehabiliten las vías y se dé un mantenimiento intensivo?

RESOLUTIVOS

Con sustento en los antecedentes y consideraciones expuestas, esta Comisión Permanente del H. Congreso de la Ciudad de México, en ejercicio de sus facultades, estima procedente:

ÚNICO. EXHORTAR A LA TITULAR DEL PODER EJECUTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE ASUMA SU RESPONSABILIDAD LEGAL DE INFORMAR A LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SOBRE EL TEMA DE LA LÍNEA 12 DEL METRO.

Palacio Legislativo de Donceles, a 30 de junio de 2021.

Signa la presente proposición con punto de acuerdo:

América Rangel

Dip. América Alejandra Rangel Lorenzana.