

**DIP. ANA PATRICIA BAEZ GUERRERO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E**

DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ, Diputado Local integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 1, 10 y 13 fracción IX de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y artículo 5 fracción III, 7 fracción XV, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, me permito someter a consideración del Pleno de este Honorable Congreso, como de urgente y obvia resolución, la siguiente:

PROPUESTA DE PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE SOLICITA A LA JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA DE ESTE H. CONGRESO, LA CREACIÓN DE UNA COMISIÓN ESPECIAL PARA DAR SEGUIMIENTO, CERTEZA Y TRANSPARENCIA A LA INVESTIGACIÓN RELATIVA AL DERRUMBE EN LA ESTACIÓN OLIVOS DE LA LÍNEA 12 DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, OCURRIDO LA NOCHE DEL PASADO LUNES 3 DE MAYO DE 2021.

Por los motivos y fundamentos que a continuación se expresa.

ANTECEDENTES

1. La Línea 12 del Metro de la Ciudad de México, inició su construcción en el año 2009, causando controversia por el elevado costo de 26 mil millones de

- pesos, más que los 17,583 millones de pesos que la administración del ex Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard Casaubón, había estimado.
2. Obra a cargo de la empresa Ingenieros Civiles Asociados, en asociación con Carso Infraestructura, fue inaugurada el 30 de octubre del 2012 por el entonces Jefe de Gobierno, Licenciado Marcelo Ebrard.
 3. El día 14 de noviembre del año 2013, la empresa ILF, emitió dictamen señalando la falta de mantenimiento de la obra electromecánica de la línea 12 del Metro.
 4. En marzo del año 2014, el entonces Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Licenciado Joel Ortega señaló las fallas y deficiencias de la línea 12 y anunció la suspensión del tramo elevado de la línea para que se realizaran los estudios y correcciones necesarias. Siendo que para finales del año 2015, dicho tramo fue reabierto.
 5. En la auditoría 10-A-09000-04-1148, que practicó en 2010, la Auditoría Superior de la Federación encontró cuatro irregularidades, mientras que subrayaba que ya se habían detectado irregularidades la L12 durante la obra. En primer lugar, se señaló que la Dirección de Diseño de Instalaciones Electromecánicas y la Jefatura de la Unidad Departamental de Diseño de Vía hicieron “caso omiso de la información sobre las fallas y presencia de desgaste prematuro de rieles en curvas de radios menores a 380 metros y grapas nabra”.

También señaló que el consorcio constructor, integrado por ICA-Alstom y Carso, no concluyó las obras de suministro e instalación de equipos de ventilación menor y de aguas freáticas del Sistema de Instalaciones Mecánicas.

Además, concluyó que tampoco se dio mantenimiento al mando centralizado ni cumplió al 100 por ciento con el de la vía y los talleres de la terminal en Tláhuac.

6. El gobierno del entonces Distrito Federal solicitó a la empresa Systra la realización del estudio para el que se cerró el tramo elevado en 2014, que detectó diversas fallas en la obra. En junio de 2014, la firma francesa concluyó que había una incompatibilidad entre los rieles y las vías de la Línea, ya que el tren tenía construcción de vía férrea, mientras que las vías tenían características de tren suburbano. Señaló que de esa incompatibilidad derivó el desgaste prematuro que se presentaban en algunas zonas de la vía. La firma estableció que, si bien la Línea 12 del Metro podía operar con seguridad, estaba en los límites establecidos por las normas internacionales, por lo que recomendó que fuera reacondicionada.

Tras las irregularidades y las fallas señaladas el gobierno de la Ciudad de México comenzó con la rehabilitación de la Línea 12 del Metro, que incluyó la sustitución de vías, balastro y durmientes de la línea. Hoy, el desplome de una de las trabes del tramo elevado hace recordar las diferentes fallas por las que atravesó la Línea 12 del Metro desde su concepción. ¹

7. En septiembre de 2017, vecinos que viven junto a la parte elevada de la L12 manifestaron su temor de que la infraestructura pudiera colapsar debido a la presencia de grietas considerables y caída de algunos pedazos de construcción tras el temblor del 19 de septiembre de 2017. Entre la estación **Olivos** y **Nopalera** la zona está resguardada, sobre **Tláhuac** desde

¹ <https://www.milenio.com/politica/comunidad/stc-accidentes-fallas-controversias-linea-12-metro>

Guillermo Prieto a Emilio Laurent, no se permitía el acceso de ningún vehículo, y los vecinos tampoco dejaban entrar vehículos de carga pesada.

8. El Sistema de Transporte Colectivo informó que en las Líneas A y 12 hubo daños visibles en las vías, por lo cual, se actuó de inmediato para corregir las anomalías. Personal del organismo trabajó durante toda la noche para rehabilitar los puntos críticos, lográndose que el día 20, por la mañana operara con normalidad la Línea A.

“Sin embargo, en la Línea 12 se detectó una falla estructural en una columna, es decir, hay un daño en el corazón de esta estructura ubicada en el **tramo Nopalera-Olivos** lo que debilita su funcionamiento integral en el soporte de peso y de elasticidad.”²

Asimismo, una trabe colocada entre las estaciones **Zapotitlán** y **Nopalera**, en las curvas 11 y 12, presentó un desplazamiento en el cabezal de apoyo, fracturando el encamisado del tope sísmico.

9. Finalmente y sin intervención de actos de la naturaleza, la noche del lunes 3 de mayo se dio el desplome de un vagón del Metro, el cual se encontraba cerca de la estación Olivos de la Línea 12 del STC; dejando como saldo 24 personas muertas y más de 70 heridas.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

De acuerdo con la actualización de la información oficial, al momento lamentablemente han perdido la vida 26 personas y al menos 38 más siguen hospitalizadas; después de los terrible sucesos en la estación Olivos de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México.

² <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/vecinos-temen-colapso-de-linea-12-del-metro-por-sismo>

Como se ha informado en los medios de comunicación, el día miércoles 5 de mayo, fue removida la segunda estructura del vagón, lo cual permite realizar las investigaciones pertinentes sobre el lamentable suceso y por ello se dio a conocer que **Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México** abrió la carpeta de investigación por los delitos de homicidios y daño a la propiedad, ambos culposos, por los hechos ocurrieron en la estación Olivos; advirtiendo que se tratará de “una investigación científica y profunda sobre estos hechos para deslindar responsabilidades y llegar a la verdad”.

Dicho esto, lo ocurrido no es más que un reflejo de la incapacidad del gobierno, por aplicar medidas en áreas que requieren puntual atención. No es desconocido para éste gobierno que la L12 presenta fallas desde sus inicios, y por desgracia estas fallas ya costaron vidas pudiendo evitarse. Por ello, deberá juzgarse y sancionarse a todos y cada uno de los responsables de esta tragedia y para ello es menester que la investigación sea objetiva, profunda, sin favoritismos ni tratos especiales y sobre todo con transparencia. Lo anterior, bajo los siguientes:

CONSIDERANDOS

- I. Que el artículo 3° de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece como principio rector *“el ejercicio de la función pública apegada a la ética, la austeridad, la racionalidad, la transparencia, la apertura, la responsabilidad, la participación ciudadana y la rendición de cuentas con control de la gestión y evaluación, en los términos que fije la ley”*.
- II. Que el artículo 87 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, establece que “El Pleno a propuesta de acuerdo de la Junta podrá aprobar la

constitución de Comisiones Especiales cuando se estimen necesarias para hacerse cargos de un asunto específico cuando la naturaleza o importancia del tema lo requiera.

El acuerdo mediante el que se crea una comisión especial debe de limitar su objeto, el número de las y los integrantes que las conformaran, duración y competencia para efectuar las tareas que se les hayan encomendado, sin que pueda trascender la Legislatura en que es creada.”³

- III. Que el artículo 88 de la citada Ley menciona que “Las comisiones especiales se integrarán y operarán de forma similar a las comisiones ordinarias, sin tener en ningún momento la atribución de dictaminar iniciativas de ley o punto de acuerdo.

Las comisiones especiales podrán citar a través de los órganos internos competentes del Congreso, a las y los servidores públicos relacionados con los asuntos que hayan motivado su creación. También pondrá invitar a las y los particulares que puedan aportar información relevante para el objeto de la comisión.

Las reuniones de las comisiones especiales se atenderán a las disposiciones de la presente ley y el reglamento.

Cumplido su objeto se extinguirán para lo cual cuando se haya agotado el objeto de una comisión especial o al final de la Legislatura, la o el coordinador de servicios parlamentarios informará lo conducente a la Conferencia, la cual hará la declaración de su extinción.”⁴

- IV. Ante tales observaciones, la creación de esta comisión especial se hace de vital importancia para dar seguimiento, certeza y transparencia en la

³ Congreso de la Ciudad de México. (2017). Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México. 2020, de Congreso de la Ciudad de México Sitio web: https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY_ORGANICA_DEL_CONGRESO_DE_LA_CDMX_3.pdf

⁴ Ibidem

investigación que se realiza acerca de los acontecimientos del pasado 3 de mayo del presente año, en la estación Olivos de la Línea 12 del Metro.

Que por lo anteriormente expuesto y fundado someto a consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México, de **urgente y obvia resolución** la siguiente:

PROPUESTA DE PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE SOLICITA A LA JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA DE ESTE H. CONGRESO, LA CREACIÓN DE UNA COMISIÓN ESPECIAL PARA DAR SEGUIMIENTO, CERTEZA Y TRANSPARENCIA A LA INVESTIGACIÓN RELATIVA AL DERRUMBE EN LA ESTACIÓN OLIVOS DE LA LÍNEA 12 DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, OCURRIDO LA NOCHE DEL PASADO LUNES 3 DE MAYO DE 2021.

Con el siguiente PUNTO RESOLUTIVO:

ÚNICO. - SE SOLICITA A LA JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA DE ESTE H. CONGRESO, LA CREACIÓN DE UNA COMISIÓN ESPECIAL PARA DAR SEGUIMIENTO, CERTEZA Y TRANSPARENCIA A LA INVESTIGACIÓN RELATIVA AL DERRUMBE EN LA ESTACIÓN OLIVOS DE LA LÍNEA 12 DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, OCURRIDO LA NOCHE DEL PASADO LUNES 3 DE MAYO DE 2021.

Dado en el Recinto Legislativo, 06 de mayo del 2021.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:

A4A956031F1D44D...

**DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ
GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL**