

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A HACER ENTREGA A LAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO A HACER PÚBLICO EL TERCER INFORME SOBRE LA LÍNEA 12 DEL METRO, ELABORADO POR LA EMPRESA DNV.

DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO.

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA

DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

II LEGISLATURA.

PRESENTE.

Los que suscriben, **Diputados América Alejandra Rangel Lorenzana y Federico Döring Casar**, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Segunda 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 k) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones IX y LXXV, y 21, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Poder Legislativo, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 30 de octubre de 2012 fue inaugurada la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, por el entonces Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubón, quien informó que el costo de la obra había sido aproximadamente de 26 mil millones de pesos, no obstante que inicialmente se había estimado en 17,583 millones de pesos.

La obra fue construida por el consorcio integrado por ICA, Carso Infraestructura y Construcciones y Alstom Mexicana, con una longitud de 23.7 kilómetros, en los que existirían tramos elevados, así como subterráneos.

Desde su planeación, y especialmente durante su construcción, la Línea 12, conocida también como Línea “dorada”, se vio envuelta en numerosos cuestionamientos técnicos, mismos que se incrementaron en la etapa de operación ante los constantes desperfectos.

Ante los numerosos y reiterados reclamos por parte de los usuarios del servicio, así como de los propios operadores de los trenes, reportados en sus bitácoras, el 12 de marzo de 2014, el ingeniero Joel Ortega Cuevas, en ese entonces director del Sistema de Transporte Colectivo Metro, anunció que por instrucción del Jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, se suspendía el servicio de las estaciones Atlalilco a Tláhuac de la multicitada Línea 12, ya que después de haber realizado una revisión técnica, en dicho tramo se evidenciaron diversos problemas, mismos que estaban presentes desde la apertura de la línea, pero que se agudizaron con el tiempo y llegaron a un grado mayor de complicación cuando entraron en funcionamiento la totalidad de los trenes.

Además, aseguró desde ese momento que todas las estaciones de la Línea 12 se encontraban dañadas, contando con huella del desgaste ondulatorio, habiendo también problemas con los aparatos de cambio de vía en operación de la terminal Mixcoac, señalando la existencia de una gran diferencia, ya que en ese tramo la línea va en un túnel y en su mayor parte es recto. Aseguró de igual manera que, lo que presentaba un daño severo, eran las curvas ubicadas en la parte elevada.

2. Los problemas técnicos en la Línea 12, no sólo se evidenciaron en las revisiones realizadas por los peritos, sino también en la documentación analizada por la Auditoría Superior de la Federación, presentada en el “Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2013”, específicamente en la Auditoría de Inversiones Físicas 13-A-09000-04-1197, la cual tuvo como objetivo la fiscalización y verificación de la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto de la construcción de la Línea 12 del Metro de Tláhuac a Mixcoac en la Ciudad de México, a fin de comprobar que las inversiones físicas se contrataron, ejecutaron y pagaron conforme a la legislación aplicable y que su entrega, certificación y puesta en operación se realizó de acuerdo a lo previsto.

En el apartado denominado “Resumen de Operaciones” del Informe citado, se determinaron 5 observaciones, de las cuales, dos fueron solventadas por la entidad fiscalizada antes de la integración del Informe. Las tres restantes generaron tres Promociones de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria. Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitieron oficios para solicitar o promover la

intervención de las instancias de control competente con motivo de una irregularidad detectada.

En el apartado "Dictamen", emitido el 19 de diciembre de 2014, fecha de conclusión de los trabajos de Auditoría que se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada y de cuya veracidad es responsable, se concluyó que, en términos generales, el Gobierno del Distrito Federal no cumplió con las disposiciones legales y normativas que son aplicables en la materia, entre cuyos aspectos observados destacan los siguientes:

- El consorcio constructor no suministró ni instaló los equipos de ventilación menor, equipos de bombeo de aguas freáticas, ni ejecutó los protocolos de pruebas.
- Los equipos y material perteneciente al Cuerpo B de la estación Ermita y del Taller eléctrico ubicado en los Talleres Tláhuac que si se suministraron pero que no fueron instalados.
- No construyó la pasarela en el paradero de la Terminal Mixcoac.
- No se colocó 464 m. de manta elastomérica y 2,164 m. no cumplen con la especificación autorizada.
- El mantenimiento del sistema de vía no se alcanzó el 100% en el torque ni en la trocha, ni en la renivelación y alineación de vía.
- La Dirección de Diseño de Instalaciones Electromecánicas y la Jefatura de Unidad Departamental de Diseño de Vías, no atendió la información sobre desgaste prematuro de rieles en curvas de radios menores a 380 m. y fallas en las grapas nablá.
- No se le aplicó la penalización por el incumplimiento al programa de trabajo.
- Los planos As-Built de instalaciones electromecánicas, no fueron firmados por el director responsable de obra, ni los corresponsables en diseño urbano y arquitectónico, en seguridad estructural y en instalaciones.
- En el contrato de servicios núm. 9.07 CD 03.M.3.004, se efectuó el pago de certificación sin que se concluyeran los trabajos en los sistemas electromecánicos, de energía, señalización y sonido.
- Se formalizó en forma extemporánea el acta de entrega-recepción de los trabajos del contrato de servicios núm. 9.07 CD 03.M.3.004.
- En los contratos núm. 12.07 CD 03.M.2.002, 12.07 CD 03.M.2.016 y 12.07 CD 03.M.2.017, no se ajustaron a las reglas generales para el uso de la bitácora electrónica ya que no se presentó la solicitud y autorización de la Secretaría de la

Función Pública para la elaboración, control y seguimiento de la bitácora convencional.

Como se observa, si bien hubo violaciones contractuales, también resultaron conclusiones que anunciaban que a la larga, de no atenderse, se generaría una catástrofe.

3. Durante casi toda la operación de la Línea 12, constantemente los vecinos y quienes por razones de trabajo, escuela o cualquier otra actividad, transitaban cotidianamente a través de la Línea dotada o en sus inmediaciones, alertaron sobre lo que llamaban “defectos en la metro” sin haber sido escuchados ni atendidos por las autoridades.

Uno de esos testimonios fue el de una trabajadora del restaurante Vips que se localiza entre las estaciones Olivo y Tezonco, quien afirmó que “...en 2017 con el sismo del 19 de septiembre, el tren del **Metro** se descarriló. Además mencionó que hay un desnivel después de la estación Olivos. Además, la vía que recorre la llamada **Línea Dorada** no es la que corresponde al tren”. Añadió también que “Por eso truena mucho cuando da vuelta...”.¹

“Ricardo Ezequiel es otra persona que mencionó que la **Línea 12** desde que comenzó a ser construida presentaba **fallas**. Recordó que a los vecinos les pareció extraño que se construyera sobre una zona pantanosa”. “Ya cuando fue concluida, en 2012, a las trabes les pusieron anillos, entre las estaciones Nopalera y Olivos. Ya en funcionamiento, con el paso de los trenes algunas partes se cimbraban y hay algunas casas que lo han resentido. Enlistó entre las peculiaridades de la línea, el rechinado metálico que suena por Tlaltenco.”²

Después del sismo de septiembre de 2017, una nota publicada por El Universal, (referida en el medio Pie de Página), informó que “Las consecuencias del sismo de 7.1 que se registró el pasado martes en la Ciudad de México también generó temor entre los vecinos de la delegación Tláhuac, principalmente a quienes viven junto a la parte elevada de la Línea 12 del Metro, **porque temen que la infraestructura se colapse en cualquier momento, debido a que se presentaron grietas considerables y se cayeron algunos pedazos de la construcción**”.³ **Resaltado propio.**

¹ <https://lasillarota.com/metropoli/vecinos-de-tlahuac-ya-habian-alertado-de-fallas-en-la-linea-12-del-metro/514062>

² <https://lasillarota.com/metropoli/vecinos-de-tlahuac-ya-habian-alertado-de-fallas-en-la-linea-12-del-metro/514062>

³ <https://piedepagina.mx/el-colapso-de-la-linea-12/>

Fueron cientos de reportes de los habitantes y visitantes de la zona de Tláhuac, los que dieron cuenta de que algo andaba mal en la Línea 12, no obstante ello, refieren que nunca fueron atendidos.

4. El lunes 3 de mayo de 2021, aproximadamente a las 22:33 horas, un tramo elevado de la línea 12 que corre de poniente a oriente en la zona sur de la capital, colapsó en el trecho que corresponde a las estaciones Tezonco y Olivos en la Alcaldía Tláhuac, provocando el desplome de un convoy y el fallecimiento de 26 personas, y más de 100 heridos.

° Ante la tragedia, la sociedad capitalina alzó la voz señalando a presuntos responsables, fundamentalmente a servidores y ex servidores públicos, denunciando con insistencia la falta de mantenimiento en la Línea 12, teniendo como antecedentes inmediatos varios sucesos trágicos ocurridos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro:

° El 9 de marzo del 2020, alrededor de las 23:30 horas, los trenes 33 y 38 de la línea 1 del Sistema de transporte Colectivo Metro, chocaron en la Estación Tacubaya como consecuencia de la falta de supervisión, capacitación al operador y omisiones en la regulación de la Central de Control en los procedimientos de seguridad.

° El 9 de enero de 2021, en el Centro de Control de Operaciones, ubicado en la calle Delicias, en el centro histórico de la Ciudad de México, se generó un incendio posiblemente derivado de la falta de servicio y mantenimiento a los transformadores, resultando una persona muerta y varios lesionados.

° El día 12 de enero del 2021, un tren de la línea A del Sistema de Transporte Colectivo Metro que va de la estación Pantitlán a la Paz, sufrió un desperfecto que derivó en su descarrilamiento al realizar labores de estacionamiento, desviando del carril de vías.

° El 16 de enero del 2021, una falla en la Línea 8 del Metro de la CDMX provocó una explosión en las vías de la estación Cerro de la Estrella.

° El miércoles 28 de abril del 2021, usuarios de la Línea 8 del Sistema de Transporte Colectivo Metro fueron desalojados de un tren que presentó fallas entre las estaciones Atlalilco y Escuadrón 201, por lo que tuvieron que caminar sobre las vías para salir.

Las fallas anteriores generaron que la Jefa de Gobierno tratara de dar una rápida respuesta para la investigación de la tragedia del 3 de mayo de 2021, por lo que el 5 de mayo de 2021, informó que el gobierno de la Ciudad de México contrataría a la empresa noruega DNV para realizar los peritajes correspondientes a fin de deslindar responsabilidades.

Se "... informó en ese entonces que DNV era una certificadora independiente que tiene más de 150 años de experiencia, especialista en administración de riesgos, análisis forense y análisis causa-raíz de fallas catastróficas en instalaciones estratégicas".⁴

Una vez contratada, la empresa presentó un peritaje preliminar en junio de 2021, informando que "... el colapso fue provocado por una falla estructural asociada al menos a **seis deficiencias en el proceso de construcción de la obra.**"⁵

El segundo reporte fue presentado en septiembre de 2021 (originalmente debía entregarse en agosto de 2021). "Según el resumen ejecutivo del proyecto, el colapso ocurrido entre las estaciones Los Olivos y Tezonco se debió al pandeo de vigas por la falta de pernos adecuados."⁶

El 2 de mayo pasado, la empresa entregó el informe final (tercer informe), mismo que el día 4 de mayo fue descalificado públicamente por la Jefa de Gobierno, considerándolo tendencioso y falso, además, adujo un conflicto de interés por parte de uno de los participantes en el reporte.

PROBLEMÁTICA

Un gobierno que no se apega a la legalidad, la transparencia y la rendición de cuentas, trastoca el Estado de Derecho que está obligado a constituir en beneficio de la sociedad.

Es por ello que, el constituyente de la Ciudad de México, dispuso para salvaguardar la paz, la tranquilidad, y la sana convivencia, los principios rectores que rigen el

⁴ <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2022/05/04/colapso-en-linea-12-esto-sabemos-de-la-bronca-entre-sheinbaum-y-dnv-empresa-que-hizo-informe/>

⁵ <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2022/05/04/colapso-en-linea-12-esto-sabemos-de-la-bronca-entre-sheinbaum-y-dnv-empresa-que-hizo-informe/>

⁶ <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2022/05/04/colapso-en-linea-12-esto-sabemos-de-la-bronca-entre-sheinbaum-y-dnv-empresa-que-hizo-informe/>

actuar de las y los servidores públicos. No acatarlos, genera un estado de corrupción social que permea desde el gobierno hacia sus habitantes, mermando la confianza de éstos hacia sus autoridades.

CONSIDERACIONES

PRIMERO. La gran tragedia ocurrida el 3 de mayo de 2021, sin duda marcó a la sociedad capitalina, pero especialmente selló a la actual administración de la Ciudad de México, quedando evidenciada como práctica común, su "estilo" de gobernar poco transparente, generando en los habitantes incertidumbre, desconfianza y con ello, el convencimiento de que no habrá justicia, es decir, de que la impunidad es la que impera como forma de gobernar.

La Jefa de Gobierno de la Ciudad, ha descalificado el informe tajantemente, sin que nadie que no pertenezca a las altas esferas la administración pública que encabeza, lo conozca, y que es de suma trascendencia para los habitantes de la Ciudad.

Lo ha desacreditado y, por ello, se lo ha guardado como si fuera propio y como si los recursos pagados a la empresa DNV fueran sacados de su bolsillo, y no generados por los capitalinos a través del pago de impuestos y derechos.

El informe presentado sobre la Línea 12 por la empresa DNV, debe ser dado a conocer a la sociedad, así como a quienes formamos parte del gobierno de esta Ciudad capital.

El artículo 122, Apartado A., de la Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos, mandata:

"Artículo 122. La Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.

A. El gobierno de la Ciudad de México está a cargo de sus poderes locales, en los términos establecidos en la Constitución Política de la Ciudad de México, la cual se ajustará a lo dispuesto en la presente Constitución y a las bases siguientes:

B. a D. ..."

Resaltado propio.

La Asamblea Legislativa es uno de los poderes locales de la capital, es decir, es parte de su gobierno y además, la parte que representa a los ciudadanos.

Debemos tomar el papel que nos corresponde y exigir a la Jefa de Gobierno que un reporte de tal importancia, lo comparta con quienes integramos esta soberanía.

SEGUNDO. La Constitución Política de la Ciudad de México, dispone como principios rectores de la función pública en su artículo 3, numeral 2., inciso b., entre otros, la **transparencia, la apertura, la responsabilidad y la rendición de cuentas.**

La Jefa de Gobierno está obligada a transparentar lo que se genere con los recursos públicos de los ciudadanos. Es además un derecho humano el acceso a la información pública.

No basta con asegurar públicamente que, un informe que contiene elementos para esclarecer las responsabilidades en una tragedia que implicó la pérdida de vidas humanas, es **tendencioso y falso**, sin puntualizar en qué consisten o cuál es el fundamento para tal afirmación.

Hasta este momento, ninguna autoridad de la administración de la Jefa de Gobierno, empezando por ella, ha mencionado en qué fundamenta sus calificativos, y menos aún han fundamentado su negativa para dar a conocer a los ciudadanos el informe multicitado.

Lo anterior, no genera más que suspicacia, desconfianza e incertidumbre, vulnerando los principios fundamentales de todo gobierno democrático.

RESOLUTIVOS

Con sustento en los antecedentes y consideraciones legales expuestos, este Congreso, en ejercicio de sus facultades soberanas, estima procedente:

PRIMERO. EXHORTAR A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A HACER ENTREGA A LAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL TERCER INFORME SOBRE LA LÍNEA 12 DEL METRO, ELABORADO POR LA EMPRESA DNV.

SEGUNDO. EXHORTAR A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A HACER PÚBLICO PARA CONOCIMIENTO DE LAS Y LOS CIUDADANOS, EL TERCER INFORME SOBRE LA LÍNEA 12 DEL METRO, ELABORADO POR LA EMPRESA DNV, EN APEGO A

LOS PRINCIPIOS DE TRANSPARENCIA, APERTURA, RESPONSABILIDAD Y RENDICIÓN DE CUENTAS, QUE RIGEN EL ACTUAR DE TODO SERVIDOR PÚBLICO.

Palacio Legislativo de Donceles, a los 10 días del mes de mayo de 2022.

Signa la presente proposición con punto de acuerdo:

Dip. América Alejandra Rangel Lorenzana.

América Rangel

Dip. Federico Döring Casar.

Federico Döring

TÍTULO	PUNTO DE ACUERDO
NOMBRE DEL ARCHIVO	P. de A., Entrega... L. 12 Metro.docx
ID. DEL DOCUMENTO	eb8dc30dcfb4b19f6f13f3bd51e5383669d02810
FORMATO FECHA REG. AUDIT.	DD / MM / YYYY
ESTADO	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	06 / 05 / 2022 15:25:33 UTC	Enviado para firmar a Dip. Federico Doring (federico.doring@congresocdmx.gob.mx) por america.rangel@congresocdmx.gob.mx. IP: 189.216.113.26
 VISTO	06 / 05 / 2022 15:26:22 UTC	Visto por Dip. Federico Doring (federico.doring@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.186.187
 FIRMADO	06 / 05 / 2022 15:32:10 UTC	Firmado por Dip. Federico Doring (federico.doring@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.186.187
 COMPLETADO	06 / 05 / 2022 15:32:10 UTC	Se completó el documento.