

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE ESTE H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO SOLICITA LA REVISIÓN ESTRUCTURAL DE LAS OBRAS REALIZADAS ENTRE LOS AÑOS 2000 A 2020 DERIVADO DE LOS EVIDENTES ACTOS DE CORRUPCIÓN, NEGLIGENCIA E INEFICACIA BAJO LOS QUE OPERARON LOS GOBIERNOS DE LA CAPITAL.

**DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO.
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
II LEGISLATURA.
PRESENTE.**

La que suscribe, **Diputada America Alejandra Rangel Lorenzana**, integrante 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 r) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción IX y XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 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 ESTE H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO SOLICITA LA REVISIÓN ESTRUCTURAL DE LAS OBRAS REALIZADAS ENTRE LOS AÑOS 2000 A 2020 DERIVADO DE LOS EVIDENTES ACTOS DE CORRUPCIÓN, NEGLIGENCIA E INEFICACIA BAJO LOS QUE OPERARON LOS GOBIERNOS DE LA CAPITAL**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

PRIMERO. La obra pública, también conocida como infraestructura pública, es el conjunto de edificaciones, infraestructuras y equipamiento, promovido y construido por el Gobierno de un territorio. A diferencia de la obra privada, la obra pública se financia con fondos públicos del Estado.

La obra pública se compone, esencialmente, de la serie de edificaciones, mobiliario, equipamiento e infraestructuras que, con motivo de hacer un uso común por parte de los ciudadanos, construye y promueve un gobierno en un territorio. Este tipo de obras se financian con fondos públicos, así como posibles donantes privados, con motivo de uso público y general.

Por su parte, la infraestructura puede ser definida como aquellas estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el buen funcionamiento de una sociedad y su economía. Los diferentes componentes de la infraestructura de una sociedad pueden existir ya sea en el sector público o privado, dependiendo como son poseídos, administrados y regulados (compartido con el sector gubernamental/privado según sea la propiedad y la administración, según ocurre en algunos casos) La infraestructura puede ser física o social, con las dos categorías definidas así:

- La infraestructura física constituye instalaciones públicas que unen partes de la ciudad y proporcionan los servicios básicos que la ciudad necesita para el funcionamiento, como la red de caminos y servicios públicos.
- La infraestructura social y económica incluye facilidades tales como hospitales, parques y jardines, centros comunitarios, librerías, entretenimiento e instalaciones para hacer compras, y edificios educativos.

Mientras los beneficios de la infraestructura física son claramente tangibles, los beneficios de la infraestructura social son a menudo intangibles.

Las grandes obras de infraestructura, muchas veces generan impactos sociales y ambientales, poniendo en riesgo la salud y bienestar de las comunidades afectadas, por lo que precisan de exhaustivos estudios de impacto ambiental previos a su realización.

SEGUNDO. Más allá de representar una importante fuente de crecimiento económico, la obra pública en México también significa bienestar y oportunidades laborales para los habitantes del país.

Los trabajos de construcción financiados por la administración pública representan un gran soporte en términos económicos, sin embargo, a nivel nacional, se enfrentan a diferentes retos en relación con su objetivo, financiamiento y contrataciones

El desarrollo de obra pública a nivel nacional es punto de mira social gracias a los empleos y beneficios que impulsa, pese a esto, existe un factor que frena su desarrollo: la transparencia en procesos de construcción en cuanto a accesibilidad, calidad de procesos y tiempo de construcción.

En el mundo, la contratación pública es uno de los procesos más vulnerables al fraude, a los sobornos y a la corrupción. De acuerdo con una encuesta del Foro Económico Mundial, los sobornos suelen ser más frecuentes en la contratación pública que en los servicios públicos básicos, los impuestos y el sistema judicial.

En América Latina, las dos áreas donde los empresarios reportan los sobornos más frecuentes son las contrataciones públicas (dentro de esta área se encuentra la industria de la construcción) y el sistema judicial.

Desde el año 2017 México fue clasificado en el puesto 135 de 175 en el Índice de Percepción de la Corrupción, con una calificación de 29 puntos de 100, donde 0 corresponde a la percepción más alta.

A su vez, el Índice de Fuentes de Soborno de Transparencia Internacional de ese año sitúa a México en la tercera posición de países donde es más probable tener que efectuar sobornos para hacer un negocio en los distintos sectores, después de Rusia y China, con calificaciones de 6, 6.1 y 7, respectivamente. Este índice también califica a la obra pública y la industria de la construcción mexicanas con una puntuación de 5.3, donde 0 es lo más corrupto y 10, lo menos corrupto.

En la última década, ciertos países nórdicos y anglófonos como Nueva Zelanda, Canadá y Reino Unido se han convertido en los líderes mundiales en la implementación y práctica de la transparencia como uno de sus principales valores sociales y culturales en los ámbitos de políticas públicas, leyes de acceso a información y fuertes sanciones monetarias y jurídicas contra la corrupción. Por otra parte, de acuerdo con el Foro Económico Mundial, en 2017 los países que mejor lucharon contra la corrupción fueron Singapur, Dinamarca, Suiza, Nueva Zelanda, Noruega, Finlandia, Suecia, Japón y Luxemburgo.

TERCERO. En nuestro país, la ausencia de instituciones competentes que califiquen cada fase de las obras, desde la planificación y el diseño hasta su mantenimiento una vez finalizado el proyecto, propicia la colusión para la asignación del contrato y el sobrecosto. La Auditoría Superior de la Federación estima que la desviación promedio es de hasta 140%; estos datos duros han sido corroborados por el Observatorio de la Industria de la Construcción (OIC).

Cuando los proyectos de obra pública acaban financiándose con estos estándares, el resultado son obras innecesarias, proyectos con problemas de factibilidad o de baja rentabilidad económica o social, que sólo satisfacen los objetivos de ciertos grupos de interés; precios excesivamente elevados y edificaciones de mala calidad que comprometen la rentabilidad de los proyectos y su potencial impacto positivo en la economía y en el desarrollo social.

En la Ciudad de México, la opacidad, el sobreprecio, la corrupción, la ineficacia y las tragedias han marcado la realización de obras públicas, a pesar de que la inversión pública traducida en obras es clave para impulsar el desarrollo y el crecimiento, en la capital las obras públicas son verdaderas cajas chicas, zonas oscuras donde permea la corrupción, la desviación de recursos y el encriptamiento de los datos sin acceso a la ciudadanía en general, ejemplo de ello son los segundos pisos construidos en el periodo 2000-2006 y la Línea 12 del Metro, construida en el periodo 2006-2012.

En el caso de la Línea 12 del Metro, inaugurada en el mes de septiembre del año 2012 por el entonces Jefe de Gobierno del Distrito Federal, licenciado Marcelo Ebrard Casaubón, quien informó que el costo aproximado de la obra fue de alrededor de veintiséis mil millones de pesos, desde su planeación, se vio envuelta en numerosos escándalos, mismos que se incrementaron en la etapa de operación ante los constantes desperfectos, siendo los usuarios del transporte los más afectados.

Ante su polémica construcción, la línea “dorada” estuvo llena de errores, desde la concepción, entrega de especificaciones técnicas, supervisión, compatibilidad vías-trenes, operación y mantenimiento y suspensión de actividades en 11 estaciones.

Fue hasta el 12 de marzo de 2014, cuando el Sistema de Transporte Colectivo anunció que en la Línea 12 suspendería servicios en doce de sus estaciones por “problemas de construcción”, durante seis meses o hasta que se *“realicen los estudios, correcciones y mantenimiento necesarios para resguardar la seguridad de los usuarios”*; el ingeniero Joel Ortega Cuevas, en ese entonces director del Sistema de Transporte Colectivo

Metro, señaló que por instrucción del entonces jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, se tuvo que suspender el servicio de las estaciones Atlalilco a Tláhuac, afirmando que los problemas de la llamada “línea dorada” inaugurada en 2012, estaban presentes desde la apertura de la línea, pero se agudizaron en el tiempo y llegaron a un grado mayor de complicación cuando entraron la totalidad de trenes a operar, además, aseguró en ese momento que todas las estaciones de la Línea 12 se encontraban dañadas, contando con huella del desgaste ondulatorio, también un par de problemas con los aparatos de cambio de vía en operación de la terminal Mixcoac, señalando que había una gran diferencia; ya que en ese tramo, la línea va en un túnel y en su mayor parte es recto. Lo que provoca el daño son las curvas que están en la parte elevada.

CUARTO. Son evidentes los enormes espacios de corrupción en la realización de la Línea 12 , en el “Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2013”, la Auditoría Superior de la Federación llevó a cabo 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 arriba citado, se determinaron 5 observaciones, de las cuales 2 fueron solventadas por la entidad fiscalizada antes de la integración del Informe. Las 3 restantes generaron 3 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 1 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 nivelación 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 nabra.
- 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.

El día 2 de octubre del año 2019, se remitió a la Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Informe elaborado por el Órgano Interno de Control, firmado por el licenciado Eric Gonzalo Martínez Sánchez, con número de folio SCGCDMX/OICSTC/2432/2019 por el que remitieron **cinco cédulas de observaciones** en original **que contiene acciones preventivas y correctivas para solventar las irregularidades detectadas** en la Auditoría Administrativa Ordinaria-focalizada- Ex post número A-3/2019 con clave 1-6-9-10 denominada “Cumplimiento del Programa de Mantenimiento Cíclico ejecutado en los Talleres del STC”, a fin de verificar el

cumplimiento del mantenimiento a efecto de corroborar que se encuentre en óptimas condiciones y de las que se desprende:

1. Falta de control de calidad de mantenimiento al material rodante y acciones correctivas que garanticen niveles óptimos de fiabilidad y disponibilidad del servicio;
2. Informes diarios de mantenimiento cíclico sin reportes de trabajo que lo sustenten;
3. Falta de homologación de las metas por coordinación con los catálogos de actividades de mantenimiento preventivo;
4. Falta de cumplimiento de los programas de verificación de gases contaminantes semestrales para los vehículos automotores del primer semestre 2019 y de mantenimiento preventivo 2019; y
5. Falta de apego a la normatividad en materia de vehículos automotores de uso administrativo y de control interno.

De los resultandos se establece la fecha de compromiso de atención, por lo que el Órgano Interno de Control solicita que para su solventación se cumpla con los plazos establecidos y se sustenten documentalmente en copias certificadas, sin embargo, **no existe evidencia documental en donde se pueda inferir que dichas observaciones fueron solventadas y realizadas las correcciones consistentes en llevar a cabo acciones de mantenimiento**, por lo que se infiere que las mismas no fueron atendidas, a pesar de que el oficio fue recibido en la oficina de la Directora General del STC Metro, ciudadana Florencia Serranía Soto.

La corrupción en la construcción de esta obra ha derivado en los siguientes hechos:

- El pasado 9 de marzo del año 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, al salir de la estación Tacubaya hacia Observatorio, el conductor del tren 33 recibió alertas en su tablero de control, por lo que sistema de seguridad del tren actuó, bloqueándose en automático. Ante esta situación, y con base en los manuales operativos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el conductor debía aplicar el frenado del convoy, mediante la maniobra de estacionamiento de emergencia en rampa. Sin embargo, la reguladora de la línea no instruyó al conductor para que hiciera esto, sino por el contrario, le instruyó a que avanzara. Con la autorización de la reguladora, el conductor cambió el modo de pilotaje automático a manual limitado, un modo de conducción que no cuenta

con ningún dispositivo de seguridad, a partir de ese momento y durante ocho minutos, diferentes personas entraron y salieron de la cabina del conductor, las diversas maniobras provocaron que también se perdiera la presión del aire del sistema de frenado y de acuerdo a los protocolos, el Puesto Central de Control nuevamente debió ordenar que se aplicara el freno de estacionamiento de cada vagón, pero esto no ocurrió.

Este accidente ha sido acreditado principalmente a la falta de supervisión y de capacitación a los choferes del Metro, mismo que provocó el fallecimiento de una persona y 41 heridos.

- El pasado 9 de enero 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 Centro de Control de Operaciones es el cerebro del Metro y desde ese sitio se controla la circulación de los trenes; fue inaugurado en 1969, cuando se puso en marcha el sistema, cabe señalar que la Subestación Eléctrica ahí ubicada dota de energía a las líneas 1, 2 y 3 y contaba, hasta antes del incendio, con tableros electrónicos que indicaban la marcha de los trenes, aunque en algunos reportajes periodísticos se mencionó que cuando el sistema se descomponía, utilizaban papeles conocidos como “post it” para dar seguimiento a los convoy. La sala principal en donde se ubica el tablero central de mando está compuesto por pantallas, escritorios y decenas de operadores que en teoría son utilizados para realizar las labores de supervisión del buen funcionamiento, sin embargo la falta de inversión y mantenimiento de la infraestructura que lo conforma ha generado que la tecnología bajo la que opera sea obsoleta desde hace décadas y sea poca la inversión que se dedica a atender este centro, mismo que de acuerdo con diversos testimonios de operadores y técnicos, realizan el seguimiento en tableros improvisados e incluso dibujados en rollos de papel.
- 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. Este incidente se presentó apenas cuatro días después del incendio de la subestación Buen Tono y nuevamente este accidente es acreditado a la falta de mantenimiento por parte de las autoridades. También ese mismo día hubo un incendio en la estación Auditorio de la línea 7 dirección Barranca del

Muerto, lo que provocó que los usuarios fueran desalojados del lugar en lo que atendían la emergencia.

- El día 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, a una semana de que se informara del incendio en la estación central del Sistema de Transporte Colectivo (STC), el cual provocó la suspensión del servicio de varias líneas.

Diversa información y testimonios de empleados del STC refirieron que los hechos ocurrieron aproximadamente a las 12:30 horas del sábado 16 cuando se reportó la presencia de humo en dicha estación de la Línea 8, debido a un objeto que cayó a las vías de dicha estación, diversos usuarios del Metro reportaron fallas en la estación Cerro de la Estrella de la línea 8 que va de Garibaldi a Constitución de 1917. Por medio de redes sociales denunciaron que el tren se detuvo en la estación Cerro de la Estrella tras escucharse una explosión. Los viajeros tuvieron que evacuar el tren y esperar a que los trabajadores del STC realizaran su labor y atendieran la negligencia, estuvieron varados aproximadamente 20 minutos y aunque las autoridades mencionan que se trató de un objeto caído en las vías, diversos técnicos e ingenieros que revisaron las instalaciones del andén señalaron que el incidente ocurrió debido al uso excesivo y falta de mantenimiento de la unidad y que fue un filtro del motor de tracción lo que provocó el corto circuito, al caerse a las vías.

- 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 de las instalaciones debido a la falta de mantenimiento en el material rodante del tren y por probable estallido de la caja de marcha de dos vagones.
- 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 tramo que corresponde a las estaciones Tezonco y Olivos en la Alcaldía Tláhuac, provocando el desplome de un convoy y el **fallecimiento de 23 personas, así como de 65 hospitalizadas**, de acuerdo al reporte oficial presentado a las 2:50 horas del 4 de mayo a través de diversos medios de comunicación por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México.

La estructura que colapsó, se desplomó sobre varios vehículos que circulaban sobre la avenida Tláhuac (una de las principales arterias del sureste de la ciudad), según imágenes de las cámaras de seguridad del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México, que captaron el momento del colapso.

Es ineludible señalar que cuando menos en los dos últimos años, en diversas ocasiones, vecinos de la zona informan haber denunciado la situación de deterioro de varias de las columnas del metro. Quienes habitan en la zona, habían alertado a las autoridades de que el temblor del 19 de septiembre de 2017 había afectado la estructura del metro que, en este tramo de la avenida Tláhuac, circulaba a través de un puente por el exterior. Desde ese momento, las grietas más visibles fueron puntualmente señaladas por los vecinos a las autoridades, quienes, ante la insistencia de los denunciantes y el panorama de una ciudad con decenas de casas y edificios derrumbados, terminaron por reconocer los riesgos estructurales en la construcción.

Detectaron un daño en el corazón del puente ubicado en el tramo Nopalera-Olivos, determinando que con ello se “debilitaba el funcionamiento integral de la línea”. En ese momento se cerraron seis estaciones del metro: Tezonco, Olivos, Nopalera, Zapotitlán, Tlaltenco y Tláhuac para dar mantenimiento. Según las autoridades, en 2018 se concluyeron los trabajos de reforzamiento que tuvieron un costo de 15 millones de pesos.

PROBLEMÁTICA

En el mundo, los megaproyectos de infraestructura son particularmente vulnerables a retrasos, sobrecostos, modificaciones sustantivas en su diseño y ejecución, entre otros.

De acuerdo con la Auditoría Superior de la Federación, México tiene problemas en la contratación de obra pública debido a aspectos como planeación incompleta, insuficiencia técnica, problemáticas económicas y problemas de ejecución. La industria de la construcción es uno de los sectores en los que se cometen más actos de corrupción. Por un lado, en los trabajos de obra pública se ejercen al año miles de millones de pesos. Esto provoca que empresarios y políticos se coludan para desviar parte de estos recursos, agregando un sobre costo a las obras y utilizando materiales de peor calidad.

En el caso de la Ciudad de México, estos síntomas se han incrementado debido a que las obras realizadas en los últimos veinte años no solo adolecen de estos espectros de corrupción sino que además, son deficientes, inoperantes, improvisadas, técnicamente cuestionables y han costado vidas humanas.

Por ello es preciso que este H. Congreso de la Ciudad de México tome cartas en el asunto y se activen las correspondientes instancias internacionales a fin de revisar financiera, operativa y estructuralmente, todas las obras realizadas por los gobiernos de las últimas dos décadas.

CONSIDERACIONES

PRIMERA. Para este H. Congreso de la Ciudad de México, el gasto en obra pública ha sido y es sumamente vulnerable a la corrupción debido en gran medida a las malas prácticas que se observa en todo el proceso de cada uno de los proyectos que van desde la concepción hasta la culminación.

Esta situación es propiciada por una serie de factores entre los que es posible destacar: la opacidad en el ejercicio de los recursos con que son financiadas las obras públicas en la Ciudad de México, la falta de la planeación de la obra en los tiempos y las exigencias de su culminación a fin de empatarlas con las agendas políticas, la nula competencia en los procesos de contratación que deriva en que sean los mismos beneficiados de siempre y finalmente, la escasa tecnología en las etapas de concepción y el sistemático rechazo y desdén que la izquierda gobernante manifiesta frente a la ciencia, la tecnología y el conocimiento en general y particularmente aplicable al desarrollo de estos importantes proyectos.

Esto ha derivado en obras de mala calidad que ponen en riesgo la vida de los miles o millones de usuarios que las utilizan todos los días, ya sea como inmueble, como vía de comunicación, como medio de transporte o como hospital.

Por ello, no es coincidencia que las obras realizadas por la izquierda gobernante a lo largo de los últimos veinte años en la Capital tengan como signo recurrente que sean deficientes, no cumplan con los estándares mínimos de seguridad y calidad, no cuenten con los elementos técnicos, arquitectónicos, de seguridad y de protección civil y documenten la mayor cantidad de accidentes y eventualidades de la historia.

SEGUNDA. En este sentido, para este H. Congreso de la Ciudad de México resulta fundamental que las obras públicas realizadas en las décadas que abarcan del 2000 al 2020, sean revisadas por autoridades imparciales de carácter internacional, a fin de diagnosticar el estado de riesgo estructural y operativo en el que se encuentran, evaluarlas respecto de sus condiciones actuales y en su caso, que se establezcan los mecanismos técnicos correctivos sin dejar de lado el establecer responsabilidades y sanciones por posibles actos de corrupción.

Son diversas las entidades de carácter internacional que se encargan de coadyuvar en la supervisión de proyectos gestionados por gobiernos, revisar y evaluar a fin de complementar las capacidades operativas, fomentar la eficacia y mejorar la calidad de las obras y desarrollos de infraestructura en el mundo.

TERCERA. Que este H. Congreso de la Ciudad de México tiene conocimiento que desde el pasado mes de febrero del 2019, el gobierno Federal suscribió un acuerdo marco con la Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), con el propósito de transparentar la gestión pública; en dicho instrumento se solicitó por parte de México, se activen los procedimientos de vigilancia por parte del organismo en la contratación de obras públicas, debido en muchos casos a la corrupción imperante en el sector.

Es preciso señalar que suscribieron el documento en el salón Tesorería de Palacio Nacional, el titular de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Marcelo Ebrard, y la secretaria general adjunta de la ONU y directora Ejecutiva de la UNOPS, Grete Faremo; en dicho documento se resalta la necesidad de aplicar los más altos niveles de transparencia, exigencia, honestidad e integridad en los proyectos más relevantes de la administración, este mecanismo ayudará a llegar a la raíz de problemas que nos agobian y permitirá suscribir convenios específicos para la contratación de consultorías, obras, gestión financiera y proyectos de licitación.

Con este acuerdo, se afirmó que México se abriría al escrutinio internacional.

CUARTA. En ese orden de ideas y a partir de la suscripción de este instrumento, este H. Congreso de la Ciudad de México exhorta de manera respetuosa al titular del Gobierno Federal a fin de que se activen de inmediato, los protocolos y acciones

tendientes a poner en marcha el proceso de verificación y revisión del estado que guardan las obras públicas de infraestructura realizadas por los gobiernos en los periodos comprendidos entre los años 2000 al 2021, por medio de su equipo especializado de gestores de proyectos, arquitectos, ingenieros y especialistas y se diagnostiquen las mismas a fin de conocer su estatus de seguridad, su viabilidad y su alineación con la Agenda 2030 en términos de las mejores prácticas implementadas en los modelos de infraestructura estandarizados.

RESOLUTIVOS

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

ÚNICO. ESTE H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA AL TITULAR DEL GOBIERNO FEDERAL A QUE SE ACTIVEN LOS PROTOCOLOS CORRESPONDIENTES EN EL ACUERDO MARCO FIRMADO CON LA OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS DE SERVICIOS PARA PROYECTOS (UNOPS) A FIN DE QUE ESTA ÚLTIMA REALICE LA EVALUACIÓN TÉCNICA, ESTRUCTURAL Y DE SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE OBRA PÚBLICA REALIZADA ENTRE LOS AÑOS 2000 A 2020 DERIVADO DE LOS EVIDENTES ACTOS DE CORRUPCIÓN, NEGLIGENCIA E INEFICACIA BAJO LOS QUE OPERARON LOS GOBIERNOS DE LA CAPITAL Y CUYO ESTADO DE LAS OBRAN HAN DERIVADO EN ACCIDENTES Y EN PÉRDIDA DE VIDAS HUMANAS.

Signa la presente proposición con punto de acuerdo:

Dip. America Alejandra Rangel Lorenzana _____

América Rangel