

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE CITA A COMPARECER A MARCELO EBRARD CASAUBON Y SE CREA LA COMISIÓN ESPECIAL PARA CONOCER Y DAR SEGUIMIENTO A LAS INVESTIGACIONES Y ACCIONES EMPRENDIDAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES RESPECTO A LAS CAUSAS QUE PROVOCARON EL DESPLOME DEL TRAMO DE LA LÍNEA 12 DEL TRANSPORTE COLECTIVO METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A CARGO DEL SENADOR MANUEL AÑORVE BAÑOS.

El que suscribe, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento con fundamento en los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Proposición con Puntos de Acuerdo, al tenor de las siguientes:

Consideraciones:

Desde que se anunció la construcción de la Línea 12 del Metro, la llamada “La Línea Dorada”, estuvo envuelta en la polémica. Aunque la finalidad era conectar el Oriente de la capital del país (la zona menos desarrollada de la Ciudad de

México) con el sur poniente, el proyecto, edificación y operación fueron severamente cuestionados.

Cuando se dio a conocer el trazo de esta nueva línea del transporte público más importante del Distrito Federal (hoy CDMX), el jefe de Gobierno era Marcelo Ebrard, explicó que beneficiaría a la población que vive en el oriente capitalino, quienes hacían horas de camino para poder llegar a sus centros de trabajo y estudios, ante la falta de transporte público.

La construcción de la Línea 12 inició en julio de 2008 y estuvo a cargo de ICA-Carso-Alstom, las cuales obtuvieron el contrato para la realización de la obra civil y electromecánica, por lo que cobraría 17,500 millones de pesos.

En tanto que la empresa española CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, fabricante de gran material móvil de algunos metros como el de Madrid, Barcelona, Washington D.C, Roma, Hong Kong, etc) sería la encargada de la elaboración de los trenes de rodadura férrea y los servicios de mantenimiento, equipamiento, refacciones y readecuación

de los talleres, por un monto de casi 1,600 millones de dólares.

Pero la Línea Dorada del Metro tuvo un sobrecosto en su construcción, la cual fue presupuestada en 17,000 millones de pesos y terminó costando 22,500 millones de pesos¹.

Aunado a este sobrecosto en la construcción, debemos considerar los diversos problemas que tuvo su construcción, debido en gran medida a la falta de un proyecto ejecutivo de obra y a las malas decisiones del entonces Jefe de Gobierno.

Por ejemplo, se cambió el trazado de la línea, para que existiera el tramo elevado, cuando la mejor opción siempre fue que la totalidad de la línea fuera subterránea.

Además, se decidió unilateralmente que los trenes fueran de rodadura férrea, cuando todas las evidencias mostraban que los trenes de rodadura neumática, como en las otras líneas del metro, eran la mejor opción.

¹ <https://oncenoticias.tv/cdmx/quien-construyo-la-linea-12-del-metro-en-cdmx-y-cuanto-costo#:~:text=La%20L%C3%ADnea%2012%20del%20Metro%20en%20Cuidad%20de%20M%C3%A9xico%20fue,mil%20500%20millones%20de%20pesos.>

Lo más insólito, sin duda, es que los rieles adquiridos por el gobierno capitalino, son incompatibles con los trenes elegidos por el mismo gobierno, lo que obligó a que se tuvieran que modificar artesanalmente, logrando que fueran funcionales, pero significando un desgaste inmenso y un mantenimiento costoso.

Asimismo, al ser trenes férreos, el radio de giro es mayor al que se había calculado en la ruta original de la línea, lo que significa que las curvas construidas son mucho más cerradas, haciendo que, desde un inicio, el tránsito normal de los trenes fuera inseguro.

Todas estas malas decisiones, fueron llenando de contratiempos la construcción de esta línea del metro capitalino, que, sin embargo, fue inaugurada con bombo y platillo en 2012, por el entonces Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard.

Pero, para sorpresa de pocos, en 2014, se tuvo que cerrar la mitad de la línea, por más de 20 meses y se pagaron 139 millones 38 mil 407.98 pesos a la empresa Ingenieros en

Mantenimiento Aplicado, para mitigar las fallas provocadas por la incompatibilidad entre las vías y los trenes.

Por si fuera poco, luego del sismo del 19 de septiembre de 2017, vecinos, usuarios y hasta el propio Metro alertaron de peligrosas grietas en algunas columnas del tramo elevado de la línea 12, por lo que fue necesario cerrar de nueva cuenta seis estaciones en el tramo elevado.

Una de estas fallas, justamente se detectó en una columna ubicada en el tramo Nopalera-Olivos, en un sitio muy cercano al colapsado la noche del lunes 3 de mayo².

Vecinos de la zona del incidente, llevaban meses denunciando el mal estado de las vías del paso elevado y daños en columnas y elementos base de la obra, incluyendo la estación Olivos.

No es posible que la ciudadanía haya denunciado y las autoridades hayan hecho caso omiso a las advertencias. Esta inoperancia y pasividad es, sin duda alguna, la principal

² <https://www.animalpolitico.com/2021/05/metro-linea-12-colapso-historia-denuncias-fallas-irregularidades/>

causa del derrumbe del convoy que costó la vida de al menos 26 ciudadanos inocentes.

Tan responsable es quien la construyó mal, como quien ha sido negligente en su mantenimiento, ya que este hecho lamentable, era 100% prevenible.

Por eso es necesario que comparezca ante el Pleno de la Comisión Permanente, el hoy Secretario de Relaciones Exteriores, Marcelo Ebrard Casaubón, para que explique detalladamente todo lo relacionado con la contratación, financiamiento y construcción de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México, así como los problemas estructurales y financieros que en su momento han sido denunciados.

Un sentimiento de tristeza e impotencia es el que llena en estos momentos a toda la sociedad mexicana.

Es necesario que haya justicia para las familias de los mexicanos que perdieron la vida y que resultaron lesionados por el colapso de las vías.

Tanto la Ley Orgánica del Congreso de la Unión, como el Reglamento del Senado de la República, prevén la creación de comisiones especiales enfocadas al seguimiento de casos o situaciones de interés nacional.

En este sentido y en términos de nuestra normatividad, el artículo 87 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como el 119 del Reglamento del Senado de la República, permiten al Senado de la República la creación de comisiones especiales con carácter transitorio para conocer exclusivamente de la materia para cuyo objeto hayan sido designadas, o desempeñar un encargo específico.

El artículo 119 del Reglamento del Senado dice:

“Las comisiones especiales se constituyen para realizar investigaciones en los términos del tercer párrafo del artículo 93 de la Constitución. También se crean para conocer exclusivamente de una materia o desempeñar un encargo específico, conforme a lo dispuesto en el artículo 87 de la ley.

Las comisiones especiales se crean por acuerdo del pleno a propuesta de la Junta; en ningún caso tiene facultades para dictaminar.

El acuerdo que las crea precisa su naturaleza, objeto y plazo de cumplimiento, número y nombre de sus integrantes, la composición de su Junta Directiva, así como la periodicidad para la presentación de informes”.

El Senado de la República no puede quedar impasible ante el reclamo social de conocer la verdad de lo ocurrido, máxime cuando la tragedia era prevenible y tenía años siendo denunciada.

Por todo lo anterior, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión cita a comparecer al Secretario de Relaciones Exteriores, Marcelo Ebrard Casaubón, para que informe detalladamente a esta Soberanía, todo lo relacionado con la contratación, financiamiento y construcción de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México,

así como los problemas estructurales y financieros que, en su momento, han sido denunciados.

Segundo. Se crea la Comisión Especial para conocer y dar seguimiento a las investigaciones y acciones emprendidas por las autoridades competentes respecto a las causas que provocaron el desplome del tramo de la Línea 12 del Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México.

Tercero. El objetivo de la comisión especial es el que se desprende de su denominación y para dar cumplimiento a ello, la Comisión podrá allegarse de la información que considere pertinente, llamando a reunión, cuando lo estime necesario, a las autoridades federales y locales competentes, de conformidad con el marco normativo aplicable.

Cuarto. La conformación de la comisión será plural y se integrará por un legislador de cada grupo parlamentario con representación en el Senado de la República.

La Presidencia de la comisión será rotatoria entre todos los grupos. El orden de ésta será acordado por la Junta de Coordinación Política del Senado de la República.

Quinto. La comisión deberá presentar informes de sus trabajos ante la Junta de Coordinación Política del Senado de la República, cada que le sean requeridos por ese órgano de gobierno, además de aquellos que deberá rendir por disposición del Reglamento del Senado de la República.

Sexto. La comisión especial estará vigente por el plazo de la duración de las investigaciones o hasta la conclusión de su objetivo.

Séptimo. Los recursos técnicos y financieros para el funcionamiento de la comisión serán aprobados por la Comisión de Administración.

S U S C R I B E,

SEN. MANUEL AÑORVE BAÑOS

