

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

II INFORME DE TRABAJO

Contenido

PRESENTACIÓN.....	3
ANTECEDENTES	3
REUNIONES DE TRABAJO.....	4
A. Intervenciones iniciales de los invitados	5
I. Marcelo Luis Ebrard Casaubon	5
II. Mario Delgado Carrillo	6
B. Preguntas y respuestas de la reunión de trabajo.....	7
PROBLEMÁTICA PLANTEADA POR EJIDATARIOS DE CULHUACAN Y SAN FRANCISCO TLALTENCO.....	17
PROBLEMÁTICA PLANTEADA POR RESIDENTES DE LA DELEGACIÓN TLÁHUAC	19
CONCLUSIONES	19
RECOMENDACIONES	21
RELACIÓN DE ANEXOS.....	25

PRESENTACIÓN

A nueve meses de intenso trabajo, la Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la línea 12 del Metro, rindió su primer informe. Con ello, concluyó la primera etapa de trabajo de la Comisión. Se presentó un análisis integral sobre la situación que guarda la Línea 12 del Metro, el cual consideró la complejidad del sistema de interacción, así como sus implicaciones jurídicas, financieras, técnicas y sociales.

Con la presentación del primer informe, quedó clara la necesidad de dar continuidad a los trabajos emprendidos a la fecha por la Comisión Especial. Por ello, se abrió un espacio de diálogo para escuchar la opinión de los actores involucrados directamente en la planeación, diseño y ejecución de esta obra. Con ese fin, se dio voz en este foro al ex Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon, y al Senador Mario Delgado Carrillo, entonces Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal.

Con base en estos testimonios y otros elementos relevantes para el análisis, se integra este segundo informe de trabajo. Se trata de un trabajo institucional que desde el inicio se ha desarrollado en un entorno de apertura, pluralidad y transparencia. Estos son los ejes rectores con los que esta Comisión Especial ha venido conduciendo la investigación de la Línea 12 del Metro, y que, hasta hoy, animan nuestro quehacer.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- El 27 de enero de 2015, se remitió a los integrantes de la Comisión Especial el proyecto del primer informe de trabajo, mismo que fue aprobado en sesión legalmente instalada, el 1º de febrero de 2015.

SEGUNDO.- A raíz de la publicidad que con este acto adquirió el documento, se recibieron comunicaciones de actores involucrados y afectados con la situación de la Línea 12, para hacer manifestaciones diversas.

TERCERO.- El 28 de enero, el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon presentó un escrito para solicitar ser recibido en el pleno de la Comisión Especial. (Anexo 1)

CUARTO.- Durante la sesión ordinaria de la Cámara de Diputados del 3 de febrero de 2015, en consideración de las diversas expresiones sobre la necesidad de abrir el espacio de discusión, se adoptó y se hizo público el acuerdo para invitar al licenciado Marcelo Ebrard Casaubon, a reunión de trabajo con la Comisión Especial, el viernes 6 de febrero a las 17:00 horas.

QUINTO.- El 4 de febrero, el senador Mario Delgado Carrillo dirigió un oficio al presidente de la Comisión Especial, manifestando que era de su interés asistir a la reunión prevista con el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon, para precisar y aclarar su participación como Secretario de Finanzas en la Línea 12. (Anexo 2)

SEXTO.- El 5 de febrero, se recibió escrito firmado por integrantes del Comisariado Ejidal San Francisco Tlaltenco, en el que exponen información sobre indemnizaciones pendientes relacionadas con la Línea 12.

SÉPTIMO.- El 5 de febrero, se recibió escrito firmado por integrantes del Comisariado Ejidal de Culhuacan, en el que exponen información sobre indemnizaciones pendientes relacionadas con la Línea 12.

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

OCTAVO.- El 6 de febrero, se realizó la reunión de trabajo con el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon y el senador Mario Delgado Carrillo.

NOVENO.- En la sesión del 17 de febrero, se recibió oficio D. G. P. L. 62-II-8-4954 de la Cámara de Senadores para comunicar un exhorto para que la Comisión Especial “garantice el derecho de audiencia de los servidores públicos que hayan estado involucrados en la construcción y operación de la Línea 12 de Metro, a fin de determinar el origen de las fallas y en dado caso dar vista a las autoridades competentes.”

DÉCIMO.- El 18 de febrero, a tenor de las mismas consideraciones que motivaron la invitación al licenciado Marcelo Ebrard Casaubon y al senador Mario Delgado Carrillo, la Junta Directiva de la Comisión Especial acordó invitar a reunión de trabajo a los ciudadanos Francisco Bojórquez Hernández, ex Director del Sistema de Transporte Colectivo Metro, y Enrique Horcasitas Manjarrez, ex titular de Proyecto Metro del Distrito Federal, para exponer la información sobre la problemática en la Línea 12 del Metro.

DÉCIMO PRIMERO.- El 19 de febrero, se conoció el acuerdo de la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados, relativo a los trabajos de las comisiones especiales de la LXII Legislatura, en virtud del cual se solicita que las comisiones especiales vigentes remitan copia de sus informes y/o reportes de trabajo y actividades generados en el transcurso de su gestión, siendo el plazo límite, el lunes 2 de marzo de 2015.

REUNIONES DE TRABAJO

PRIMERA.- La reunión de trabajo del 6 de febrero fue conducida por el diputado Marco Antonio Calzada Arroyo, en su calidad de Presidente, y el diputado Ricardo Fidel Pacheco, como Secretario; tuvo una duración de 3 horas con 14 minutos. El licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubon tuvo intervenciones que sumaron 59 minutos en total y el senador Mario Delgado Carrillo, 44 minutos.

Asistieron a esta reunión de trabajo, además de los diputados ya mencionados, los diputados secretarios Alfredo Rivadeneyra Hernández (PAN) y José Luis Muñoz Soria (PRD); diputados integrantes: Fernando Donato De las Fuentes Hernández (PRI), José Luis Flores Morales (PRI), Abel Guerra Garza (PRI), Martha Gutiérrez Manríquez (PRI), José Isidro Moreno Árcega (PRI), Leopoldo Sánchez Cruz (PRI); Flor de María Pedraza Aguilera (PAN), Fernando Rodríguez Doval (PAN), Margarita Saldaña Hernández (PAN); Roberto López Suárez (PRD), Roberto Carlos Reyes Gámiz (PRD); Antonio Cuéllar Steffan (PVEM); Ricardo Mejía Berdeja (PMC); Cristina Olvera Barrios (PNA), Magdalena Núñez Monreal (PT), Manuel Huerta Ladrón de Guevara (Morena).

Conforme al formato previamente establecido (anexo 3), tuvieron lugar una intervención inicial de cada invitado y dos rondas de preguntas-respuestas-réplica, siguiendo el orden de menor a mayor según la proporción de representación de los grupos parlamentarios.

A. INTERVENCIONES INICIALES DE LOS INVITADOS

I. MARCELO LUIS EBRARD CASAUBON

Al iniciar su intervención, Marcelo Ebrard entregó una carpeta a la presidencia y dijo que la reunión de trabajo carecía de sentido si no se retomaba el contenido de dicha carpeta en un nuevo informe. (Anexo 5)

Sobre los temas de coordinación que se abordan en el primer informe, Ebrard aseguró que la bitácora de la obra consigna que hubo 5 mil sesiones de trabajo técnico distribuidas en 24 grupos de trabajo con representantes del consorcio constructor, del Proyecto Metro y de la CAF, lo que demostraba que sí había habido comunicación y coordinación entre la constructora y la proveedora de los trenes.

En relación a la determinación entre material rodante férreo o neumático, Ebrard aseguró que la decisión que optó por el material férreo se tomó con base en un dictamen técnico de septiembre de 2007, firmado por diversos funcionarios del Sistema de Transporte Colectivo, incluyendo al actual subdirector de operación.

Acerca de las irregularidades que implican posibles actos de corrupción, Ebrard sostuvo que las fallas de la Línea 12 no se infieren de las supuestas irregularidades, y reclamó que se le tratara de responsabilizar sin que se le hubiera escuchado.

Ebrard afirmó que el informe de la Comisión no tomó en cuenta que la Auditoría Superior de la Federación realizó más auditorías a esta obra que a cualquier otra que involucrara recursos federales. Dijo que la ASF entregó los oficios de solventación de las auditorías, excepto dos que aún se encuentran en trámite. En ellos, la ASF no advierte irregularidades ni corrupción, por lo cual, enfatizó, éstos elementos no pueden ser las causas del fallo de la Línea 12.

Sobre el el contrato de prestación de servicios de largo plazo para los trenes (PPS), Ebrard aseguró que fue resuelto por el Consejo de Administración y el Comité de Adquisiciones del Metro, y señaló que fue auditado por la Contaduría Mayor de Hacienda en 2011, la cual no señaló irregularidades.

Ebrard aseguró que la puesta en marcha de la obra fue certificada por el consorcio que trabajó todo el tiempo en la obra, mismo que no tiene ningún procedimiento en contra del gobierno de la Ciudad ni de ninguna otra instancia y formuló un cuestionamiento en el sentido de ¿por qué el consorcio y las empresas supervisoras aún trabajan para el Gobierno del Distrito Federal, si la obra, el trazo y los materiales están mal hechos?

Sobre la incompatibilidad de la interfaz tren-riel, Ebrard sostuvo que el libro blanco de los trenes, elaborado por el Sistema de Transporte Colectivo Metro, contiene: el dictamen técnico que establece que deben ser férreos (de septiembre de 2007); el diseño y las especificaciones de los trenes que elaboró el Metro; la agenda diaria y semanal de la bitácora de supervisión del Sistema de Transporte Colectivo sobre la fabricación de los trenes; el diseño, las actas de inspección y recepción de cada tren, correspondientes tanto a su periodo como jefe del Gobierno del Distrito Federal como al posterior. Subrayó que en ninguna de las actas de recepción de los treinta trenes hay alguna observación por incompatibilidad, y cuestionó, si no hubiese sido así, ¿por qué el Gobierno del Distrito Federal recibió la Línea 12 el 8 de julio de 2013?

Finalmente Ebrard dijo que, que en su calidad de ciudadano y ante las evidencias presentadas, esperaría que se repusiera el informe; y finalizó diciendo que según el contrato de los trenes, el diseño está a cargo del

proveedor, que habría que establecer cuál es el error para corregirlo y que si es un error de especificaciones, hay que decirlo.

II. MARIO DELGADO CARRILLO

Inició su exposición con un relato de las condiciones del entorno económico al momento de planear la construcción de la Línea 12. Recordó que la estrategia de desarrollo económico para el Distrito Federal se sustentaba en tres ejes: finanzas públicas sanas y eficientes, mayor inversión en capital humano a través de programas sociales y educación, y desarrollar la infraestructura y los servicios para hacer a la ciudad más competitiva.

Delgado explicó que para construir la Línea 12 se modernizó el padrón de contribuyentes, se fortalecieron las medidas de fiscalización y se modernizó el sistema de pagos del catastro, de la tenencia de automóviles y del suministro del agua. También se refinanció la deuda pública en 2007, logrando diferir compromisos a largo plazo, con lo que se pudo destinar recursos para gasto de inversión. Afirmó que hubo transparencia en el gasto, se propuso una nueva Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente, y con ayuda del Banco Interamericano de Desarrollo se desarrolló un presupuesto base cero. No hubo endeudamiento de la ciudad: la deuda pública disminuyó un 2 por ciento en términos reales de 2006 a 2010. Además hubo mucha inversión pública y privada. La construcción de la Línea 12 no implicó deuda alguna.

Aseguró que la Secretaría de Finanzas, encabezó la obtención del financiamiento para la Línea 12 por aproximadamente 22 mil millones de pesos, mediante la combinación de recursos, locales, federales, del Fondo Metropolitano y de deuda pública.

Explicó que para conseguir deuda pública, siendo la del DF de carácter federal, es preciso registrarse en la cartera de programas y proyectos de inversión de la Secretaría de Hacienda. Señaló que en el caso de la Línea 12, durante este proceso la SHCP hizo observaciones al proyecto que fueron solventadas.

Sobre el Proyecto de Prestación de Servicios (PPS), Delgado aseguró que no hay recursos federales invertidos y que todos los recursos fueron parte del gasto corriente anual del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Delgado refirió que, a petición del Metro, la Secretaría de Finanzas otorgó una autorización multianual para comprometer sus recursos por varios ejercicios fiscales para contratar el PPS, subrayando que la autorización de multianualidad no autoriza el total de la deuda y que sólo permite comprometer anualmente los recursos sujetos a la aprobación de la Asamblea Legislativa año con año.

Aclaró que la autorización multianual no autoriza la contratación ni valida los mecanismos de contratación que utilice la dependencia que quiere hacer el PPS.

En este punto, Delgado presentó el oficio de autorización de la Secretaría de Finanzas en el que se precisa que sólo se autorizaba el compromiso multianual desde el punto de vista exclusivamente presupuestario.

Sobre el litigio para la reintegración de recursos al Fondo Metropolitano, afirmó que no hay fundamento legal para devolver nada.

Sobre la elección de un esquema PPS para el proyecto, dijo que los trenes no se compraron de contado porque no se tenía el dinero; la elección del tipo de material rodante, la definición de los métodos de contratación y la

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

elección del proveedor, dijo que tales decisiones estuvieron fuera de su ámbito de responsabilidad y que correspondían al titular de la unidad ejecutora del proyecto, que en este caso fue Sistema de Transporte Colectivo, Metro.

Finalmente afirmó que era falso que en el contrato de CAF se hubiese establecido el precio del dólar en 16.27 la unidad y afirmó que en el contrato no se fijó ningún tipo de cambio de referencia.

B. PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LA REUNIÓN DE TRABAJO

De manera esquemática y sintética, las preguntas y respuestas se plasman a continuación. Para mayor detalle, referirse al anexo 4.

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>Diputado Manuel Huerta Ladrón de Guevara (Morena), Pregunta a Marcelo Ebrard Casaubon:</p> <p>¿usted participaba en algún comité de licitaciones o compras?(...) ¿nos puede decir de manera puntual cómo intervino usted en el contrato para la construcción de la Línea 12 y en el contrato PPS de los trenes? Por lo tanto, ¿cuál es su responsabilidad?, y si nos puede explicar el mecanismo que utilizó el GDF en torno a la Línea 12.</p>	<p>Marcelo Ebrard Casaubon:</p> <p>Se hizo un organismo que se denominó Proyecto Metro. Se contrató como propuesta de la Secretaría de Obras la supervisión, porque como ustedes comprenderán es una tarea muy compleja, y como tradicionalmente se ha hecho en la Ciudad de México, el Sistema de Transporte Colectivo, el Metro quedó a cargo de la ingeniería básica, así como de las decisiones en torno al tren, qué tipo de tren, sus características y desde luego la funcionalidad final de la Línea una vez que fuese entregada</p> <p>.....</p> <p>El modelo de contrato también, la definición de qué tipo de tren y quién lo debía proporcionar; porque hubo un proceso que organizó el Metro para ese propósito, hubo seis participantes</p> <p>El jefe de gobierno lo que tiene que hacer es respaldar, en primer lugar, todo el gran esfuerzo financiero para esto. Porque se inició la obra y tuvimos en medio, como ya aquí se dijo, una crisis financiera muy seria</p>
<p>Diputada Cristina Olvera Barrios (PNA) ... ¿cómo se podrá atender el daño que se ha ocasionado a los usuarios y que prevalecerá hasta que se reanude el servicio, sin seguir afectando las finanzas públicas de la Ciudad de México?</p>	<p>No hizo referencia a esta pregunta</p>
<p>Diputado Ricardo Mejía Berdeja (PMC) ... si según la propaganda del régimen y este informe faccioso de la Línea 12 tiene fallas extremas, ¿cómo es posible que sigan operando nueve estaciones de la propia Línea 12 del Metro?</p>	<p>No hizo referencia a esta pregunta</p>
<p>“¿cuántas auditorías le fueron practicadas a esta obra? ¿Cuántas de carácter federal? ¿Cuántas de carácter local? y ¿cuál es el estatus de estas auditorías?”</p>	<p>Es una de las obras que más auditorías tuvo, subrayo esto. Las auditorías de la Auditoría Superior de la Federación rebasan los 15 mil millones, números redondos, lo que se auditó. Normalmente se audita una muestra. Y ahí lo único que está pendiente son dos recomendaciones por 32 millones de pesos del año 2011, porque es una controversia</p>

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>que hay entre el consorcio y el gobierno del Distrito Federal.</p> <p>Entonces, lo que resolvió o ha resuelto la Auditoría Superior de la Federación es que esos 32 millones de pesos, cuando se haga el finiquito de un contrato, se apliquen como deductivo en su caso, porque es una controversia entre ambas partes; pero el resto, todas las demás observaciones, se solventaron, están solventadas. Por eso sorprende que en el informe se reproduzcan, en el anexo del informe, observaciones hechas por la Auditoría Superior de la Federación, que –como ya dije– ya fueron solventadas”</p>
<p>Diputada Magdalena Núñez Monreal (PT) “¿cuánto costó en realidad la Línea 12?”</p>	<p>Marcelo Ebrard Casaubon: “En síntesis, el costo de la Línea 12 está dentro de los parámetros de costo de los metros en todo el mundo”</p>
<p>Diputado Antonio Cuéllar Steffan (PVEM) Refiriéndose a los faltantes que se detectan en la inauguración de la Línea 12 ¿Conocía usted de los faltantes anotados en bitácora?</p>	<p>No hizo referencia a esta pregunta</p>
<p>Aparentemente desperfectos y deficiencias en la Línea 12 desde el arranque de las mismas. En todo caso, a usted como jefe de Gobierno ¿le informaron sobre las deficiencias en el uso y en el funcionamiento de la propia línea? ¿Ordenó que se iniciara algún procedimiento para verificar si efectivamente estos desperfectos existían? A su parecer y dada la importancia de la obra ¿tenía usted acaso la obligación de denunciar irregularidades o de cesar a algún funcionario si es que esto se hubiera comprobado?</p>	<p>Yo le diría a usted, para el efecto de la inauguración ya expliqué que la información que me fue proporcionada por Proyecto Metro, Consorcio Certificador, Metro, que son los responsables de esta obra, es que la obra estaba lista para iniciar operaciones con pasajeros. Evidentemente si hubiese habido una cosa distinta, no se hubiesen iniciado operaciones.</p> <p>Supongo que algo similar ocurrió para que el 8 de julio de 2013 también se recibiera en definitiva la obra, como ya lo expliqué aquí.</p> <p>Si yo conocía desperfectos. Creo que con esto ya le contesté. No recuerdo otra cosa más que lo que le acabo de decir.</p> <p>Entonces evidentemente que yo no cuestioné en ese momento esas decisiones porque esas decisiones corresponden al consejo de administración del Metro y tenían fundamento legal, y hasta la fecha no veo que en ello haya alguna irregularidad, porque ya está auditado. Todo eso ha sido auditado sin observación por el órgano local porque es un contrato con recursos locales</p>
<p>Diputado Fernando Rodríguez Doval (PAN) ¿por qué en su momento se tomó la decisión de desviarse el plano de ingeniería civil diseñado originalmente que era subterráneo y sin curvas tan pronunciadas, teniendo presente que esto podía traer consigo algunos riesgos de descarrilamiento?</p>	<p>No hizo referencia a esta pregunta</p>
<p>Se ha hablado que gran parte del problema se da en el tramo elevado de la línea. Este tramo, además de que se encuentra muy próximo a los humedales de Tláhuac, zona</p>	<p>El Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México supervisó lo que es el diseño de la cimentación y el tipo de estabilidad que tiene el tramo</p>

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>en la que por cierto se dice que no cuenta con la estabilidad requerida para soportar una obra de la magnitud, fue también desaconsejado por la propia Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial (PAOT) en marzo de 2010. La pregunta es ¿por qué en ese momento y, a pesar de esta recomendación, el gobierno del Distrito Federal tomó la decisión de hacer este tramo elevado?</p>	<p>elevado. Según el informe de SYSTRA, el tramo elevado no tiene dificultades de vibración o hundimientos diferenciales. El Instituto de Ingeniería hizo ese trabajo Entonces es una decisión técnica. Y cada curva o todo el trazo tienen sus bitácoras correspondientes. En ese momento, tanto el proyecto Metro como la supervisión, toman las decisiones respecto al trazo. No es una decisión política, es una decisión técnica el trazo.</p>
<p>Diputado José Isidro Moreno Árcega (PRI) <i>Refiriéndose al hallazgo de la ASF respecto de la coincidencia de los apellidos de uno de los directores generales de ICA y del titular de Proyecto Metro, ¿Qué acciones tomó su administración una vez que se hizo sabedora de esta situación? ¿Qué acciones se tomaron para finalizar con el conflicto que había y que se conocía respecto a estos familiares a que nos estamos refiriendo? ¿Y por qué Horcasitas no fue sujeto a proceso durante su administración?</i></p>	<p>Marcelo Ebrard Casaubon: Aquí le doy este documento, (...) fecha 5 de septiembre de 2008, el contralor general contesta una consulta que le hace el secretario de Obras, y el entonces secretario de Obras le consulta, dice lo siguiente: debido a la experiencia y méritos profesionales del ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, en el ámbito de la ejecución de proyectos de obra pública de especial relevancia y complejidad, se ha considerado como un candidato idóneo para ser designado como director general del Proyecto Metro. Sin embargo su hermano, Luis Horcasitas, es empleado de la empresa Ingenieros Civiles Asociados. Como es de su conocimiento, Ingenieros Civiles, Alstom Mexicana y Carso –se lo manda al contralor–, actuando conjuntamente, tienen a su cargo la ejecución del proyecto referido. En esas condiciones ruego a usted se siga informando del texto del artículo 47, fracción XIII, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos o de cualesquier otro dispositivo legal reglamentario o institucional aplicable en el ámbito del Distrito Federal se desprenda algún impedimento insalvable para la designación del ingeniero Enrique Horcasitas. Contesta el contralor, el entonces el licenciado Ricardo García Sáenz Lavista, (...) y le señala en la respuesta que no existe impedimento para tal designación en tanto, primero, ninguno de los expresados ingenieros, ambos de apellido Horcasistas Manjarrez, sean o hayan sido socios de Ingenieros Civiles Asociados; que no exista intervención alguna de Luis Horcasitas en relación con el proyecto relativo a la construcción de la Línea 12 y en el evento en que su hermano sea designado como titular.</p>
<p>¿Usted conoció del tema de trenes de neumáticos o férreos? En algún momento el ingeniero Francisco Bojórquez le pidió opinión para la decisión o le informó, porque también es un tema que ha resultado las vías y los trenes, las llantas.</p>	<p>La decisión respecto a si es férreo o es neumático es un dictamen que por eso se titula así, dictamen técnico, que elabora el Sistema de Transporte Colectivo con un grupo especial de trabajo, que ya referí, y que fue emitido en el mes de septiembre de 2007.</p>
<p>Diputado Manuel Huerta Ladrón de Guevara (Morena) <i>¿No se dieron cuenta que el resultado natural de desgaste ondulatorio que se presentó desde el periodo de pruebas y familiarización iba a tener un impacto en las condiciones futuras de operación de la línea, y que se iba a seguir</i></p>	<p>No hizo referencia a esta pregunta</p>

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

PREGUNTA	RESPUESTA
presentando?	
¿Qué acciones correctivas se plantearon en su administración para que el impacto se redujera a lo mínimo razonable?	No hizo referencia a esta pregunta
¿Qué acciones correctivas se plantearon en la nueva administración que usted conozca, porque me imagino que deben ser temas que debe usted de estar interesado y debe de estar al pendiente de qué se está haciendo?	No hizo referencia a esta pregunta
¿Las situaciones de desgaste ondulatorio son normales o tienen que ver con otras cosas, con otras causas?	No hizo referencia a esta pregunta
¿Se puede tomar en cuenta como referencia el caso de Medellín?	
Priva la necesidad de saber dónde está la responsabilidad (...) ¿dónde quedó la bolita? ¿En el gobierno que usted encabezó o en las medidas que la administración actual está realizando o haya realizado o no haya realizado?	No hizo referencia a esta pregunta
Desde Los Pinos se está instrumentando esta campaña de propaganda, (...) creo que también algunas fuerzas políticas dentro de una estrategia más global del régimen quieren desactivar las investigaciones a la Presidencia de la República por los actos de corrupción que son previsibles a partir de la casa blanca y de sus vínculos con Hinojosa o el Grupo Higa, ¿cuál es su opinión?	Claramente hay una intención en la política, (...) esta sesión debió haberse celebrado antes.
Diputado Ricardo Mejía Berdeja (PMC) <i>Pide a MEC referirse y profundizar sobre el dictamen técnico que hizo la comisión interna encargada de evaluar la tecnología de material rodante.</i>	Marcelo Ebrard Casaubon: El dictamen técnico (...) son las conclusiones que presenta el Sistema de Transporte Colectivo Metro respecto a si debe ser neumático o férreo. Sus conclusiones señalan que si bien puede usarse cualquiera de las dos es el costo anual de mantenimiento de trenes y vías, de operación y de consumo de energía eléctrica superior en 7 por ciento, para el caso de la tecnología neumática, y por esa razón se recomienda en este dictamen que sea férreo. No habría podido, como jefe de gobierno, tomar esta decisión porque no me corresponde y no podría pasar por encima de un dictamen del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
¿qué tipo de supervisión se realizó para esta obra?	No hizo referencia a esta pregunta
¿quiénes participaron en el consorcio certificador?	No hizo referencia a esta pregunta
¿Actualmente estas empresas están contratadas por el gobierno del Distrito Federal?	No hizo referencia a esta pregunta
¿Intervino también la Universidad Nacional Autónoma de México para validar la solvencia técnica de la obra? ¿Intervino el Instituto Politécnico Nacional?	La UNAM tuvo un contrato de 118 millones, 511 mil pesos (...) para (...) supervisar, dar su opinión y participar en (...) el tramo elevado, la cimentación en particular, y el Instituto Politécnico Nacional, de 66 millones, 313 mil pesos para instalaciones electro-mecánicas.
¿Sesionó el comité de incidentes relevantes para determinar en marzo del año pasado la suspensión del servicio en 11 estaciones del metro? ¿qué facultades tiene el Comité de Incidentes Relevantes?	El ingeniero Salomón Solay, en la comparecencia en la Asamblea Legislativa, señala que el Comité de Incidentes Relevantes no conoció a lo largo del año 2013 y hasta marzo de 14, no conoció de ningún problema en la Línea 12. Es

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>decir el Comité de Incidentes Relevantes abordó el tema de Línea 12 una vez que estuvo cerrada. (...)</p> <p>No hay una explicación todavía de por qué no se gastó [sic] antes o por qué razón el Comité antes no tuvo algún conocimiento de lo que estaba ocurriendo en la Línea, si es que los problemas de la Línea eran tan serios como hoy se dice.</p>
<p>¿De no haberse interrumpido el mantenimiento que se tenía contratado hasta octubre del 2013, si se hubiera realizado el mantenimiento, no habría tenido que parar el funcionamiento de la Línea 12?, ¿con un buen mantenimiento la Línea 12 seguiría funcionando en las 20 estaciones?</p>	<p>Les voy a dejar aquí (...) un comparativo del informe que se conoció del mes de noviembre de 2013, por IFL, con el de Cistra [sic] y sus recomendaciones que son de junio de 2014, porque son muy similares. ¿Qué quiere decir esto? Tampoco hay una explicación de por qué no se inició en noviembre o diciembre de 13 los trabajos que aquí se señalan. (...)</p> <p>Desde luego que el mantenimiento siempre tendrá un importante impacto, máxime cuando está correlacionado con lo que hoy parece ser un error de diseño o de especificación de los trenes que todavía no se nos señala claramente qué es, pero parece que así es. Y si eso es así pudo haberse dictaminado mucho antes.</p>
<p>Pregunta a Mario Delgado Carrillo: Le pide abundar en el tema de los PPS.</p>	<p>Mario Delgado Carrillo: <i>El valor total del contrato de los trenes no puede sumarse porque ni siquiera se ha pagado.</i></p> <p>La obligación se va generando de manera mensual (...) a la fecha se han pagado 305 millones de dólares por la renta de los trenes, es decir, no se puede sumar algo que no se ha pagado y por lo tanto no puede haber ahí ni corrupción ni fraude ni sobre pago porque no se ha pagado.</p> <p><i>Refiriéndose a quiénes participaron en la Línea 12:</i> lo hizo ICA, que es la empresa constructora con mayor tradición y mayor conocimiento del Metro en México. Ha hecho todas las líneas del Metro de la ciudad.</p> <p>(...) Carso, es la constructora actualmente más grande del país, que hace múltiples obras y la que mayor capital tiene en México y en América Latina.</p> <p>(...) Alstom, la empresa líder francesa en trenes.</p> <p>CAF, una de las empresas también con mayor reconocimiento a nivel internacional y que ha vendido cerca del 75 por ciento de los trenes que se han vendido en este país en los últimos 20 años y que ha ganado dos de las tres licitaciones que tienen que ver con trenes y con esta administración. Es decir, no son empresas patito.</p> <p>.....</p> <p>No puedes comparar operaciones de contado con contratos de prestación de servicio, porque llega a conclusiones erróneas. (...) un contrato de prestación de servicios evaluémoslo con los elementos que se evalúan, con los estudios costo-beneficio, tasas de interés de retorno social, y comparémoslo con la competencia, para estar seguros que en estos contratos, además son recomendaciones internacionales, que en estos contratos hay un buen</p>

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>Diputada Magdalena del Socorro Núñez Monreal (PT): ¿considera usted que detrás de esta investigación existe la intención de afectar a las fuerzas progresistas de izquierda en la ciudad por motivos electorales?</p>	<p>acuerdo para el gobierno.</p> <p>Marcelo Ebrard Casaubon: yo suscribo lo que usted acaba de señalar, de manera muy puntual Ya he dicho, y no tomaría yo más tiempo, cuál es el razonamiento que creo que está detrás de todo lo que ha venido ocurriendo y celebro que el día de hoy lo podamos decir aquí y que quede la constancia en lo que es el archivo de la comisión y el cuerpo del informe, de que las afirmaciones que explican que la Línea 12 hoy está suspendida, la mitad, y que ha tenido esta afectación a medio millón de personas, no es cierto que se deriven de irregularidades y corrupción, porque eso ha quedado claramente establecido.</p>
<p>Diputado Antonio Cuéllar Steffan (PVEM) ¿por qué el jefe de Gobierno no tiene que responder como jefe de la administración pública y con las facultades constitucionales para velar por la correcta observancia de la ley respecto de los actos de sus subordinados?</p>	<p>Marcelo Ebrard Casaubon: no hay ninguna obra pública federal o en ninguna entidad federativa, en donde la Auditoría Superior de la Federación haya auditado la suma que le refería yo hace rato de 15 mil millones de pesos. (...) no se puede explicar lo que está ocurriendo hoy en la línea, por corrupción (...) no hay observaciones y menos procesos de regularidad o sanciones. Sólo están en litigio 32 millones por una controversia entre el consorcio y el gobierno del Distrito Federal. la obra se recibe sin observaciones después de que se cierra la línea (...) se imponen sanciones que por cierto están sujetas, como usted sabe, a juicio. No podemos presuponer si esas sanciones van o no –al final– a ser confirmadas por los órganos jurisdiccionales. ...no estoy sujeto a ningún procedimiento...</p>
<p>Pregunta para Mario Delgado Carrillo: ¿por qué no se concursó el arrendamiento del material rodante? ¿Cómo fue, sin concursarse, que usted decidió como secretario de Finanzas, decidir mejor arrendar el equipo con este sobrecosto desde luego de largo plazo?</p>	<p>Mario Delgado Carrillo: <i>Refiriéndose al tema de adjudicación directa:</i> No es un procedimiento ilegal. cuando se hace un sondeo de mercado y se cumplen las condiciones de oportunidad, eficacia, eficiencia, entonces se puede hacer una asignación (...) tienes que demostrar esas condiciones, y están demostradas ahí, justamente donde tienes el mejor precio, la mejor evaluación técnica y la mejor entrega oportuna de lo que tú estás solicitando. ...hay que dar una leída básica al contrato. Claro que la ciudad se queda con los trenes. Al finalizar el contrato, después de 15 años, la ciudad se queda con los trenes. Es decir, el PPS incluye la fabricación del material rodante y te quedas tú al final con ellos. ¿Cuál es la gran ventaja? Que si tienes 15 años de trenes donde se les da un mantenimiento óptimo, y además incluye la actualización tecnológica, en el año 15 vas a tener 30 trenes nuevos.</p>

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>...yo no decidí que fuera CAF (...) La Secretaría de Finanzas no tapa baches, no construye puentes, no compra vacunas, no construye metros ni renta trenes.</p>
<p>Diputado Roberto López Suárez (PRD) ...¿tuvo conocimiento por parte de quienes se encargaron de inaugurar la obra, si había alguna anomalía respecto a este tema? Porque en la Comisión algunos funcionarios y algunas empresas sí nos señalaron que había observaciones que se habían dado y que eso fue parte de lo que llegó a la conclusión el gobierno actual para parar el funcionamiento de parte de la Línea del Metro.</p>	<p>Marcelo Ebrard Casaubon: Actuamos en función al reporte que presentó el consorcio certificador que hasta el día de hoy no ha sido cuestionado. No hay ningún procedimiento respecto a la certificación, calidad de materiales, sistemas, etcétera. Ese informe del consorcio certificador para eso se contrató en 2009, fue una licitación internacional. Es decir, no tenía yo ningún elemento a la vista diferente a eso, no recuerdo ningún elemento. Si lo hubiese habido no se habría inaugurado la Línea, no se habría echado a andar.</p>
<p>Cuando se hace un acta entrega-recepción no se firma de conformidad, como lo decía el diputado Mejía, se hace un acta, se recibe y hay un periodo para hacer observaciones. ¿Tiene conocimiento usted, licenciado Marcelo Ebrard, si hubo observaciones ya sea por la vía del contrato o el acta entrega – recepción?</p>	<p>Respecto al acta de entrega o a la minuta de entrega – recepción. Ésa es la que se conoce, yo no tengo acceso, y en eso estoy en desventaja, a todo lo que es el acta de entrega-recepción con todos sus anexos. La minuta lo que se conoce, por qué se conoce, porque fue publicada, por eso la tengo. Lo que dice es que hay anexos y si me permiten se los leo porque tengo un minuto 30 segundos. Se mencionan los anexos 5, 6, 7, 8, 9, en los cuales se relacionan los trabajos faltantes o mal ejecutados, para formar parte de la misma –se entiende del acta–, pero que no impiden el servicio regular y seguro de dicha Línea. (...), a mí me queda claro que la valoración del sistema para esta fecha era que la línea estaba operable, era segura y que podían seguir adelante. Como lo fue para tu servidor, cuando se inició la operación de la Línea 12.</p>
<p>Diputado Alfredo Rivadeneyra Hernández (PAN) ¿Usted considera que el hecho de que se tome la decisión de montar material rodante que cumple con estándares distintos a con los que fueron fabricados los rieles, es o no es una falta de coordinación?</p>	<p>Marcelo Ebrard Casaubon: En los documentos que les estoy entregando el día de hoy vienen la relación de todas las minutas, que desde luego aquí no están, pero las pueden solicitar ustedes, éste se denomina Libro Blanco y está en el Sistema de Transporte Colectivo, sobre todo lo que tiene que ver con el diseño de los trenes y las especificaciones, y en todo ello usted va a poder observar aquí que participaron todas las partes. Si hay un problema, que habrá que ver si se confirma o no. Eso fue lo que en su momento dijo Alsthom [sic], en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, si eso se llegase a confirmar entonces no es un problema de coordinación, porque estaban todos en la misma mesa y están firmadas las bitácoras. Lo mismo le puedo decir del Buggy [sic], aquí están las firmas, por eso las traje porque ha habido mucha discusión sobre el Buggy [sic], y en algún momento se dijo: no, es que no estábamos enterados. Es totalmente falso. Lo que se tendría que aclarar es, este fenómeno que se está dando o se dio era previsible ¿sí o no? Y si no era previsible, y aquí me refiero a lo que acaba de intervenir el diputado López, que dice, es que usted no estaba enterado. No. Yo</p>

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>tenía una certificación a la mano que no ha sido cuestionada y además la documentación que hoy les doy, que tiene que ver con el Sistema de Transporte Colectivo, que quiere decir estamos listos para funcionar.</p> <p>Tanto al inicio de operaciones, como la recepción, no se previó que fuera a ocurrir lo que está ocurriendo, ésa es mi impresión. No tengo más que esos elementos, porque si no, no se hubiera recibido la OP [<i>sic, se entiende que dice "obra"</i>], y si no nos hubieran recibido cada tren, ...</p> <p>.....</p> <p>No es un problema de coordinación a mi modo de ver, y aquí están los elementos en ese sentido.</p> <p>¿Qué se debe hacer? Bueno, se necesita contar con el diagnóstico final porque hemos tenido N número de diagnósticos. Se dice por ejemplo del trazo (...). El trazo también fue autorizado por el Metro, su equipo técnico y por el proyecto Metro y por la supervisión, todos en las mismas mesas. No es un problema de coordinación. Estaban conscientes de las decisiones que estaban tomando.</p> <p>Ahora, yo supongo, pienso, tengo la convicción de que no estaba en su forma de ver las cosas técnicamente, que pudiera haber un problema con ese trazo, si no, no lo habrían autorizado. ¿Es un error en un trazo, en una curva o en varias curvas? Todo está en bitácora, ¿por qué no se ha pedido? Sugiero que se pida. Pero no es un problema de coordinación a mi modo de ver. Es un problema de otro tipo. Eso por lo que hace a coordinación y a la relación no interface tren vía.</p>
<p>La Ley de Obras Públicas del Distrito Federal establece que los contratos firmados a precio alzado no podrán ser modificados, ni en monto o en plazo, ni están sujetos a ajustes de costos, aun así bajo su administración se firmaron cuatro convenios modificatorios.</p> <p>El monto final de conformidad fue de 22 mil millones de pesos, aproximadamente, 44 por ciento más de lo originalmente acordado en el contrato a precio alzado, que era supuestamente no modificable. Esto a pesar de que el trazo original, como se ha referido ya, fue modificado para evitar mayores costos. ¿Qué opinión le merece estos hechos? Y, en su caso, ¿cuáles fueron las razones para el incremento en precios en virtud de que evidentemente los incrementos no resultaron en mejoras funcionales o de calidad en el servicio?</p>	<p><i>No hizo referencia a esta pregunta</i></p>
<p><i>Diputado Abel Guerra Garza (PRI)</i></p> <p>Considerando que era su proyecto de insignia, le pregunto: ¿qué siente usted porque esta gran obra está sin operar en perjuicio de casi 500 mil usuarios –usted así lo señaló? Sobre todo porque también usted dice que es un asunto político y quien ordenó la suspensión de la obra fue el jefe de gobierno del Distrito Federal.</p>	<p><i>No hizo referencia a esta pregunta</i></p>

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>Usted con cierta simpleza (...) dice: que si hay errores de diseño o compatibilidad, pues hay que corregirlas. Y si así fuera, licenciado, ¿no existe responsabilidad en quienes generaron esos errores?</p>	<p>Yo he dicho que esto es un asunto político porque se dio a conocer un informe en el que se me señala sin haberme escuchado, sin haberme dado la oportunidad de traer estos documentos.</p> <p>Y como aquí se ha quedado ya de manifiesto, muchos de estos documentos no son del conocimiento de la comisión. Eso es lo que hace que esto sea un asunto político, no el que el jefe de gobierno haya resuelto cerrar la línea a la luz de la información que se le otorgó o se le dio, porque él depende de la información que le da el director del metro.</p> <p>Corregir el error no es ninguna simpleza. Precisamente si desde hace ya ocho meses se dijo que el problema de la interfaz, tren con el riel, la pregunta es: por qué en un contrato en donde usted tiene la posibilidad y el derecho, por supuesto, de marcar al proveedor: oiga, usted cometió un error en su diseño, ¿por qué no se ha ejercido, a más de dos años? Eso es lo que estoy diciendo. Y ese diagnóstico, diputado, con todo respeto, no está.</p> <p>.....</p> <p>no creo que el problema sea de coordinación, (...) Tanto el constructor de los trenes como el consorcio conocía las especificaciones del Metro, aquí está en el libro blanco del tren, en el libro blanco, que les estoy dejando el índice.</p>
<p>Pregunta para Mario Delgado Carrillo: en relación a la discusión (...) sobre la oferta de Norinco de compra de trenes o del arrendamiento financiero en un esquema de PPS, (...) Lo que estamos hablando, lo que preguntamos del proyecto de PPS es lo que usted no ha querido decir, ¿cuál fue la tasa interna de retorno y no la tasa interna de retorno social, la tasa interna de retorno? ¿Cuánto es los intereses que en esos tres años están cobrando?</p>	<p>Mario Delgado Carrillo: ..., ¿cuál es la TIR Social, la Tasa Interna de Retorno Social? Fíjese que aquí usted cuenta con una gran ventaja, que esa TIR se calcula en los análisis costo – beneficio. ¿Y quién cree que fue nuestro filtro en el análisis costo-beneficio de esto? Pues la Secretaría de Hacienda. Entonces, le voy a dar la liga para que usted pueda consultar en línea a partir de la clave que puse en mi presentación, que es el registro del proyecto en la cartera de la Secretaría de Hacienda para que usted pueda bajar el análisis costo-beneficio y pueda tener ahí el attire, pero por supuesto que hay un attire positiva en este. La otra. Cómo sabe que es un buen acuerdo para la ciudad siendo este servicio tan difícil de cuantificar, porque es difícil, hay que decirlo. Un contrato de éstos no se había hecho nunca en el país, pues qué ofrece la competencia. Es la mejor manera.</p> <p>... Este es el cuadro del Subcomité de Adquisiciones del Metro, donde hace la evaluación de las distintas ofertas. (...) hay tres propuestas de tres empresas donde la diferencia en precio en un contrato de más de mil 500 millones de dólares, la diferencia en precio es de menos de 1.5 por ciento. Es decir, ahí usted tiene la seguridad que sí hay un precio que es competitivo y que demuestra que el tema del precio en este caso no fue el factor determinante para ver a qué empresa se asignaba.</p>

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

SEGUNDA.- El 24 de febrero en respuesta, a las invitaciones que formuló la Comisión Especial a los ciudadanos Francisco Bojórquez Hernández, ex Director del Sistema de Transporte Colectivo Metro, y Enrique Horcasitas Manjarrez, por virtud del acuerdo adoptado por su Junta Directiva el 18 de febrero de 2015, se recibieron sendas comunicaciones para declinar la invitación. (Anexos 6 y 7)

El M. en C. Francisco Bojórquez, explicó que, por motivos de trabajo profesional hechos con anterioridad, no le sería posible asistir a la sesión de trabajo.

Señaló que, como es del conocimiento público, compareció ante la Comisión de la Línea 12 del Metro de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, en la que expuso comentarios y reflexiones técnicas sobre el mismo tema.

Informó que los Órganos de Control del gobierno del Distrito Federal, substancian quejas de responsabilidad, en relación con la Línea 12 del Metro, a las que ha concurrido las veces que ha sido requerido, por lo cual, pide comprensión a fin de que se agoten los procedimientos ante esos mecanismos de control.

Finalmente, manifestó quedar a la disposición para responder por escrito las interrogantes que le sean plantadas y que hayan sido de su competencia.

Por su parte, Enrique Horcasitas Manjarrez, remitió un escrito constante de 16 fojas útiles, en las que señala que lamenta haber sido invitado con posterioridad a la fecha en que la Comisión Especial aprobó su informe de trabajo.

Indicó que, en consideración de la invitación recibida, formula comentarios y presenta las pruebas documentales que considera idóneas para acreditar que durante el ejercicio de su encargo como Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, su conducta se ajustó en todo momento a los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben prevalecer en el servicio público.

Precisa que manifiesta lo anterior, sin perjuicio de quedar a la disposición para dar contestación también por escrito a cualquier cuestionamiento o pregunta que se le formule, relativo al ámbito de las atribuciones que le correspondieron en el desempeño del expresado cargo, contando con el plazo necesario para el efecto.

Los temas sobre los que versan sus consideraciones son los siguientes:

- I. El Proyecto Metro del Distrito Federal (PMDF), cumplió con el objetivo general y las atribuciones que le correspondían en términos del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.
- II. No era objetivo ni atribución del PMDF fungir como “ente integrador” o “gerencia de proyecto”; los objetivos generales y atribuciones de PMDF y STC Metro, son precisos, están acotados y son base suficiente de la norma para concluir las obras en forma, tiempo y costo.
- III. Costos de la obra.
- IV. Recepción de los trabajos de la Línea 12 por el STC Metro el 30 de octubre de 2012, sin estar totalmente terminados los trabajos para su puesta en operación.
- V. Mantenimiento de la Línea 12 a cargo del Consorcio Constructor durante el periodo de garantía de un año, sin costo para el GDF.
- VI. Curvas de radio reducido.
- VII. Las obras no se iniciaron sin contar con proyecto ejecutivo.

- VIII. Convenios modificatorios.
- IX. Entrega definitiva de la Línea 12 del PMDF al STC Metro.
- X. Opinión sobre el material rodante, emitida por TÜV RHEINLAND.

A su escrito, acompaña una carpeta de documentos constante de ___ fojas útiles. Para mayor detalle, referirse al anexo 8.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA POR EJIDATARIOS DE CULHUACAN Y SAN FRANCISCO TLALTENCO

PRIMERO.- Con fecha 5 de febrero, Francisco Jiménez Ramos, Isabel Castañeda Reyes y Severiano Martínez Martínez, quienes se ostentaron como presidente, secretaria y tesorero, respectivamente, del Comisariado ejidal San Francisco Tlaltenco, remitieron escrito dirigido al presidente de la Comisión Especial, en el que exponen asuntos relacionados con la ocupación de tierras de su ejido para la construcción de la Línea 12.

En su escrito, los suscribientes señalan que no han cobrado la indemnización por el decreto de expropiación de los terrenos o parcelas denominados “Terramotitla”; señalan que hubo pagos en apoyo a personas ajenas a la problemática del ejido y que hay caminos, zanjas o canales de propiedad comunal por la que no han recibido pago.

Finalmente, solicitan que se investigue cuál fue el destino de 86 millones de pesos “que el entonces ING. Francisco Bojorquez, dijo que al ejido se le pagaría esa cantidad para resarcir los daños ecológicos, y que ya estaban etiquetados y (...) autorizados.”

SEGUNDO.- En la misma fecha, se recibió carta firmada por Ernesto Fernandez Tachiquin, quien se ostentó como asesor del ejido de Culhuacán, en el que solicita se dé la oportunidad de exponer la problemática de los ejidatarios y solicita que se aclare la afectación de 18,000 m², que generan un adeudo de 25,000,000 millones de pesos [sic] a 203 ejidatarios adultos mayores.

A su carta, acompaña de un escrito firmado por integrantes del Comisariado ejidal de Culhuacán, en el que acusan la simulación de un pago de \$25,000,000,mdp [sic], que autorizados el 12 de septiembre de 2012 mediante acuerdo del Consejo de Administración del Sistema de Transporte Colectivo Metro, con la firma del ex titular del STC-Metro, ingeniero Francisco Bojórquez y la Secretaría de Finanzas, con número de afectación C10 PD ME 11685, de fecha 10 de noviembre de 2012, “DINERO QUE DESAPARECIÓ”, según señalan en su ocurso.

Asimismo, adjunta copia simple de diversa documentación relacionada con este asunto:

1. Oficio DG/000966/12, suscrito por el ingeniero Francisco Bojórquez Hernández, dirigido al licenciado José Antonio Tomasena Larruy, Director de Finanzas, relativo al estado del otorgamiento un “apoyo económico por concepto de impacto por mitigación de obra” para el ejido de Culhuacan.
2. Acuerdo No. III-2012-III-18, del 12 de septiembre de 2012, del H. Consejo de Administración del STC-Metro.

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

3. "AFECTACIÓN PRESUPUESTARIA LÍQUIDA" C 10 PD ME 11685, de fecha 10 de octubre de 2012.
4. Oficio SFC-DA-CF-0117/11, del 4 de febrero de 2011, que remite el C. P. Antonio Hernández Torres, Subdirector Financiero y E. D. de los Asuntos de la Dirección Administrativa y Financiera, del Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal, al Lic. Francisco F. Cervantes Ramírez, Gerente Jurídico del Sistema de Transporte Colectivo Metro, relativo a una consulta sobre Constancias de Descargo, en relación con los decretos expropiatorios publicados en el Diario Oficial de la Federación el 3 de octubre de 1938, y 13 de agosto de 1965, por los cuales se afectaron las superficies de 04-22-87 00 y 84 (ilegible) hectáreas, respectivamente, del ejido "Culhuacán", delegación Iztapalapa, Distrito Federal.
5. Oficio SEDUVI/DGAU/DCR/26826/2014, del 15 de diciembre de 2014, que remite el Geog. Alberto Gómez Arizmendi, Director de Control de Reserva y Registro Territorial, adscrito a la Dirección General de Administración Urbana, Dirección de Control de Reserva y Registro Territorial, de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal, a la C. Verónica Hernández Ibáñez e integrantes del Comisariado Ejidal, Ejido Culhuacán, relativo a una consulta sobre las afectaciones que ha sufrido el ejido de Culhuacán.
6. Oficio SEDUVI/DGAJ/DNAJ/1424/2014, del 19 de diciembre de 2014, que remite el Lic. Román García Álvarez, Director de Normatividad y Apoyo Jurídico, adscrito a la Dirección General de Asuntos Jurídicos, de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal, a la C. Verónica Hernández Ibáñez y otros, relativo a una consulta sobre pagos expropiatorios derivados de expropiaciones diversas que ha sufrido el ejido de Culhuacán.
7. Copia de las credenciales de acreditación de los CC. Verónica Hernández Ibáñez, Gregoria Ángel Alcántara Rojas y María Elena Valderrama Ibáñez, como presidenta, tesorero y secretaria, respectivamente, del ejido de Culhuacán.

Para mayor detalle, referirse a los anexos 9 y 10.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA POR RESIDENTES DE LA DELEGACIÓN TLÁHUAC

PRIMERO.- Con fecha 30 de septiembre de 2014, los ciudadanos Gregorio Martínez Montes, Esteban Martínez Cruz, Refugio Martínez Molotla, Raúl Granados Santos, Telésforo de Jesús Bermejo, Marisol Martínez Cruz, Saúl Pérez Valdés, Gerardo Ortiz Valdés, Cristina Barrientos Medina, Ma. Enriqueta Barrientos Peña, Adrián de los Santos Alvarado, Antonio Fuentes Ibarra, en su calidad de residentes de la Delegación Tláhuac, y Armando Bárcena Siurob y Diana B. Martínez Cruz, como representantes en común, remitieron escrito dirigido al presidente de la Comisión Especial, para solicitar la atención de esta Comisión Especial para intervenir en la problemática derivada de las afectaciones que sufrieron sus casas con las perforaciones, excavaciones, el apuntalamiento de pilotes, edificación de columnas, montaje de estructuras, en inclusive el tránsito de camiones pesados para el transporte de estructuras, durante la construcción de la Línea 12.

En su escrito, manifiestan que no han sido indemnizados por los daños ocasionados a su patrimonio y que no han sido atendidos por las autoridades en sus reclamaciones.

A su carta, acompañan copia simple de los siguientes documentos:

1. Convenio de pago de daños, indemnización y reconstrucción de viviendas, que celebran por una parte el gobierno del Distrito Federal y por otra parte los vecinos afectados por las obras de la Línea 12, representados por el Dr. Héctor Hernández Llamas en carácter de Susecretario [sic] de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental y el Lic. Rubén Escamilla Salinas, Jefe Delegacional en Tláhuac, por parte del gobierno, y los ciudadanos Victorino Venegas Chavarría, Guillermo Zamudio Galicia y José de Jesús Olloqui Mendoza, en representación de los vecinos afectados, suscrito el 10 de junio de 2010.
2. Reglas de Operación para el pago de apoyos derivados de los daños ocasionados con motivo de la construcción de la Línea 12 del STC Metro, publicadas en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 13 de junio de 2011.

CONCLUSIONES

La Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro ha sostenido, desde su instalación formal el 28 de abril 2014, un trabajo consistente, validado a partir de la pluralidad que se expresa en su integración y se manifiesta en todos sus actos.

La Comisión Especial ha actuado conforme a derecho, buscando en todo momento la preservación del interés público y de la transparencia y la rendición de cuentas en el ejercicio del gasto público.

Con apego a los fines establecidos en su acuerdo de creación, del 10 de abril de 2014, y a los procesos reglamentarios que enmarcan el quehacer de las comisiones especiales, arribamos a la conclusión de una segunda etapa, en la que tuvo cabida, con ánimo de diálogo, la expresión de diversos actores involucrados con la problemática de la Línea 12 del Metro.

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

Esta Comisión Especial ha caminado en la ruta de la legalidad y la transparencia; los principios de acceso a la información y máxima publicidad, han sido los criterios orientadores más importantes en su quehacer.

Todas nuestras reuniones de trabajo han sido abiertas y públicas. En la publicidad de sus trabajos y sus documentos, estriba el valor y fuente de legitimidad de su actuar, al haber puesto en la “vitrina pública” un asunto público, que como tal, es cosa de todos.

En este acto de rendición de cuentas, exponemos ante la sociedad y su representación, los elementos de debate puestos a la mesa, para que, con independencia de las conclusiones a las que podamos llegar en esta Comisión Especial, sea la sociedad misma quien valore y obtenga sus propios elementos de juicio.

En opinión de esta Comisión Especial son significativos los vacíos de información generados a partir de la ausencia de los invitados que declinaron, sobre todo en virtud de las manifestaciones de los ex funcionarios que se presentaron el 6 de febrero de 2015.

Asumimos que la hondura y la complejidad técnica del debate sobre la problemática de la Línea 12 tornan difícil la formulación de afirmaciones concluyentes. No obstante, la información recabada y analizada por esta Comisión Especial permite señalar que existen diversas aristas por explorar y agotar en las instancias correspondientes.

Entendemos que la determinación de responsabilidades políticas, civiles, penales, administrativas o resarcitorias constituye una tarea que escapa del objeto de esta Comisión Especial, pero que, sin duda, es una materia pendiente en la que todos estamos de acuerdo.

La población del Distrito Federal, los más de 450 mil usuarios afectados por la suspensión del servicio en las once estaciones cerradas, los contribuyentes que con sus impuestos aportaron al financiamiento del proyecto, los vecinos y ejidatarios que reclaman atención por la afectación de sus casas y terrenos, así como la opinión pública de todo el país, merecen una respuesta concreta a su demanda por transparencia, eficiencia y honradez en el manejo de los recursos públicos.

En este contexto, es preciso subrayar que la información vertida en el presente informe de trabajo es de carácter sintético y se sustenta en la documentación recibida, que se presenta en los anexos, mismos que quedan a la disposición de cualquier persona interesada.

En concordancia con lo anterior y consideración de los antecedentes antes descritos, la Comisión Especial acuerda suscribir comunicación oficial para dar respuesta al exhorto de la Cámara de Senadores en el que solicita que “garantice el derecho de audiencia de los servidores públicos que hayan estado involucrados en la construcción y operación de la Línea 12 de Metro, a fin de determinar el origen de las fallas y en dado caso dar vista a las autoridades competentes”. (Se anexa proyecto de respuesta)

El expediente que contiene las intervenciones de los ciudadanos Marcelo Ebrard Casaubon y el senador Mario Delgado, así como los cuestionamientos formulados por los diputados integrantes de esta Comisión el día 6 de febrero del 2015, se envían a la Contraloría General del Gobierno del Distrito Federal, para que obren en sus expedientes sobre el caso.

RECOMENDACIONES

Ante los nuevos elementos aportados para este informe se considera pertinente reiterar recomendaciones anteriores e incorporar otras nuevas a la luz de dichos elementos.

PRIMERA.- Se sugiere al titular del Gobierno del Distrito Federal, doctor Miguel Ángel Mancera Espinosa:

- I. Implementar los mecanismos necesarios para que las dependencias y entidades involucradas en la Línea 12, sostengan una estrecha coordinación a fin de generar la coordinación suficiente que facilite y acelere la puesta en servicio total de la Línea 12, bajo óptimas condiciones de operatividad y seguridad.

Es relevante que a la brevedad se instale la Dirección o Gerencia de Proyecto.

Las certificaciones que en lo sucesivo se realicen en materia de seguridad deberán considerar todos los elementos, sistemas y componentes para asegurar la integridad de los usuarios, las instalaciones y los trabajadores.

- II. Girar instrucciones al Secretario de Finanzas del Distrito Federal, maestro Edgar Abraham Amador Zamora, para que tanto en el proceso de rehabilitación como de ampliación de la Línea 12, implemente acciones para garantizar que los recursos públicos se ejerzan con eficiencia, eficacia, transparencia y en estricto apego a la normatividad.

Será necesario que esa Secretaría realice lo que en el ámbito de su competencia procede con el fin de coadyuvar, junto con Proyecto Metro, a cargo del licenciado Marco Antonio Ciriaco Arroyo, y la Contraloría General del Distrito Federal, a cargo del maestro Eduardo Rovelo Pico, a impulsar los procedimientos resarcitorios que deriven de la determinación de responsabilidades de servidores públicos o empresas privadas y la ejecución de garantías para operar la Línea 12 a la brevedad posible.

- III. Dar prioridad, a través Consejería Jurídica y de Servicios Legales y del Sistema de Transporte Colectivo, a cargo del maestro Ramón Amieva Gálvez y del ingeniero Adolfo Joel Ortega Cuevas, respectivamente, al análisis jurídico-administrativo-económico para dar solución al problema del servicio de arrendamiento y mantenimiento de los 30 trenes de la Línea 12 del Metro.

Se recomienda evaluar la adquisición o prestación de servicios de otros trenes que se adapten correctamente a la vía y el trazo, con el fin de garantizar la seguridad y continuidad del servicio con costos de mantenimiento razonables.

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

- IV. Instruir al Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal, ingeniero Alfredo Hernández García, elaborar un estudio para determinar en definitiva cuál es el mejor material rodante para la Ciudad de México, en concreto la Línea 12, ya sea neumático o férreo.
- V. Girar instrucciones al titular del Sistema de Transporte Colectivo Metro, ingeniero Adolfo Joel Ortega Cuevas, para dar a conocer, bajo el principio de máxima publicidad, los “Acuerdos financieros” asociados al contrato de prestación de servicios a largo plazo (PPS) No. STC-CNCS-009/2010 y los montos a detalle que abarcan cada uno de los conceptos considerados en el objeto de dicho contrato, señalados en la cláusula 2.2 del mismo y que de forma enunciativa más no limitativa, se enlistan a continuación:

- Puesta a disposición de 30 trenes. Particularmente, se solicita información del costo de cada tren.
- Solución técnica.
- Sostenimiento de los niveles de calidad en el servicio conforme a los lineamientos establecidos.
- Conservación y mantenimiento del lote de trenes.
- Información al STC sobre las condiciones operativas de los trenes.
- Capacitación al personal del STC.
- Elaboración y diseño del software para el sistema de gestión de mantenimiento y para la base de datos del sistema de gestión de mantenimiento de la Línea 12 y los expedientes electrónicos.

- VI. Girar instrucciones al Contralor General del Distrito Federal, maestro Eduardo Roveló Pico, para que considere los documentos que la Comisión Especial le hace llegar con el contenido de las intervenciones de los ciudadanos Marcelo Ebrard Casaubon y del senador Mario Delgado Carrillo, así como los cuestionamientos que les formularon los diputados integrantes de la misma y los escritos que remitieron Francisco Bojórquez Hernández y Enrique Horcasitas Manjarrez, como elementos que pueden integrarse a sus auditorías e investigaciones.

Es necesario que la Contraloría capitalina profundice en el deslinde de responsabilidades que derivan de diversos aspectos que afectaron el proyecto de la Línea 12, desde su planeación, ejecución y puesta en marcha.

- VII. Atender y dar respuesta, con la mayor prioridad, a la problemática de los ejidatarios de Culhuacán y San Francisco Tlaltenco, y de los vecinos de la Delegación Tláhuac, relacionada con la ocupación de las tierras de su ejido y las afectaciones a sus casas derivadas de la construcción de la Línea 12.

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

- VIII. Publicar convocatoria en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, en la que se haga el anuncio de que la Secretaría de Obras dará trámite a las demandas ciudadanas de aquellos vecinos de las delegaciones Benito Juárez, Coyoacán Iztapalapa y Tláhuac que manifiesten afectaciones en sus inmuebles o en su salud derivados de los trabajos de construcción de la Línea 12 del metro. Lo anterior con el fin de que se suscriba convenio con cada uno de los probables vecinos afectados para que, a cargo y costa del primero, paguen peritajes de terceros ajenos y se determine el origen de las afectaciones. En dichos convenios se tendrá la declaración expresa de que las partes aceptarán el resultado que arroje el peritaje. Y en caso de que los daños fuesen causados por la construcción, la Secretaría de Finanzas proveerá los recursos necesarios para resarcirlos.
- IX. Instruir a los funcionarios que comparecieron ante esta Comisión, den respuesta por escrito a los cuestionamientos que se les hicieron formalmente y brinden la documentación solicitada.

SEGUNDA.- Se solicita al Procurador General de Justicia del Distrito Federal, Licenciado Rodolfo Fernando Ríos Garza, que proceda al estudio de los posibles ilícitos cometidos y realice el desglose correspondiente a la Procuraduría General de la República, a efecto de que ésta, en el ámbito de sus atribuciones, proceda a la averiguación de posibles delitos cometidos por funcionarios públicos y empresas privadas, relacionados con la Línea 12 del Metro.”

TERCERA.- Se solicita a la Mtra. Arely Gómez González, encargada de despacho de la Procuraduría General de la República (PGR), que en el ámbito de sus atribuciones, proceda a la averiguación de posibles delitos federales cometidos funcionarios públicos y empresas privadas, relacionados con la Línea 12 del Metro.

CUARTA.- Se solicita a la Auditoría Superior de la Federación:

- I. Continuar con las labores de fiscalización e inicie cuanto antes, de acuerdo al artículo 35 de la Ley de Fiscalización Superior de la Federación, los procedimientos correspondientes para fincar las responsabilidades que deriven de sus hallazgos.
- II. Un informe detallado sobre todas y cada una de las observaciones (recomendaciones y acciones), realizadas al Gobierno del Distrito Federal relacionadas con la Línea 12, y en su caso a sus dependencias y organismos descentralizados, en el que se señale, a detalle y con precisión, el seguimiento y atención que realizó la ASF sobre las mismas, y el estado actual en el que se encuentran.
- III. Dicho informe deberá acompañarse de una tarjeta ejecutiva de cada observación, particularmente de aquellas observaciones que no estén concluidas, no han sido solventadas, hayan sido sobreseídas, hayan dado paso a otras acciones o a sanciones.

II INFORME DE TRABAJO

Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

QUINTA.- Se solicita al licenciado Aristóteles Núñez Sánchez, Jefe del Sistema de Administración Tributaria, información sobre la legal importación y precio de enterado a impuestos federales de trenes, durmientes, rieles e infraestructura, así como, de escaleras, red de comunicación y refacciones, todos ellos, relacionados con la Línea 12 del Metro.

Comuníquese lo anterior a la Mesa Directiva de la H. Cámara de Diputados, para los efectos a que haya lugar.

RELACIÓN DE ANEXOS

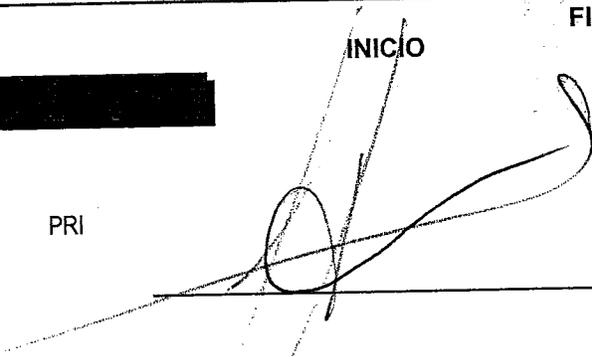
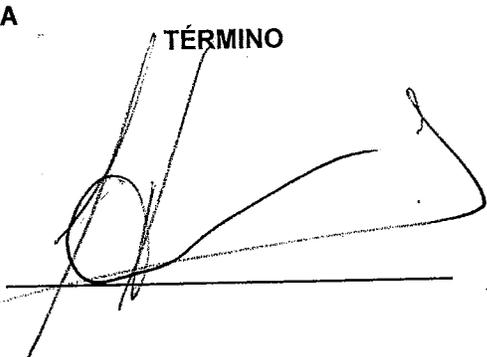
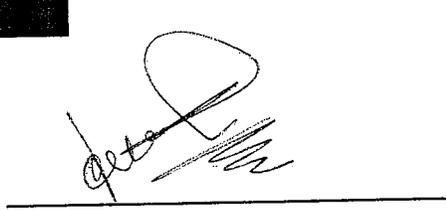
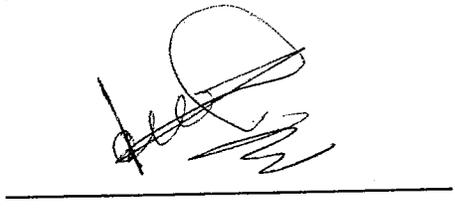
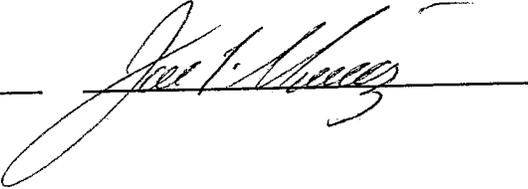
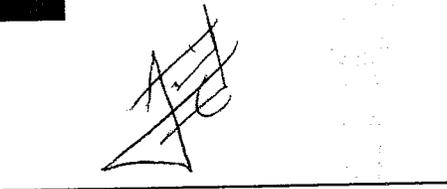
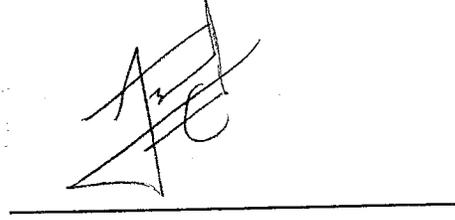
1. Carta de Marcelo Ebrard Casaubon, del 28 de enero de 2015.
2. Carta de Mario Delgado Carrillo, del 4 de febrero de 2015.
3. Acuerdo de la Comisión Especial de seguimiento al ejercicio de los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro, para establecer el formato de la reunión de trabajo con el Lic. Marcelo Luis Ebrard Casaubón y el Sen. Mario Delgado Carrillo, del 6 de febrero de 2015.
4. Versión estenográfica de la reunión de trabajo del 6 de febrero de 2015.
5. Carpeta entregada por Marcelo Ebrard Casaubon en la reunión del 6 de febrero de 2015.
6. Carta de Francisco Bojórquez Hernández, del 23 de febrero de 2015.
7. Carta de Enrique Horcasitas Manjarrez, del 24 de febrero de 2015.
8. Carpeta enviada por Enrique Horcasitas Manjarrez, junto con carta del 24 de febrero de 2015.
9. Carta de integrantes del Comisariado ejidal San Francisco Tlaltenco, del 5 de febrero de 2015.
10. Carta de Ernesto Fernandez Tachiquin, del 5 de febrero de 2015 y escrito firmado por integrantes del Comisariado ejidal de Culhuacan.
11. Carta de vecinos de la Delegación Tláhuac del 30 de septiembre de 2014.

Seguimiento al ejercicio de los Recursos Federales que se destinaron o se han destinado a la Licitación No. 1/01/01

LISTA DE ASISTENCIA

REUNIÓN N°: _____

FECHA: 2/03/15

DIPUTADO	INICIO	FIRMA	TÉRMINO
 Calzada Arroyo Marco Antonio  08 México PRI			
 Athie Flores Kamel  07 Chihuahua PRI			
Rivadeneyra Hernández Alfredo (LICENCIA)  5a. México PAN			
Muñoz Soria José Luis  12 Distrito Federal PRD			
 Benavides Castañeda José Alberto  20 Distrito Federal PT			

Seguimiento al ejercicio de los Recursos Federales que se destinaron a ser llevados a cabo en el mes de febrero

LISTA DE ASISTENCIA

REUNIÓN N°: _____

FECHA: 02/03/15

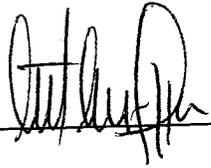
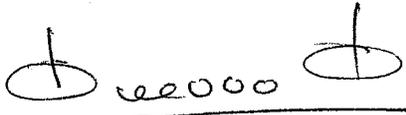
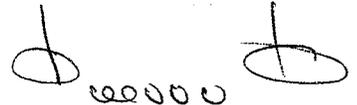
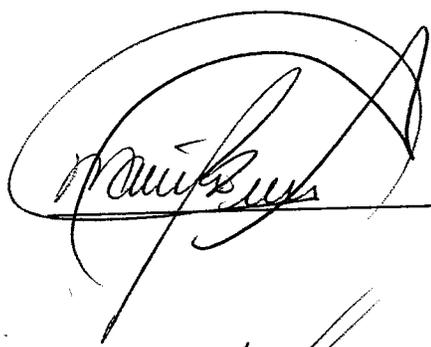
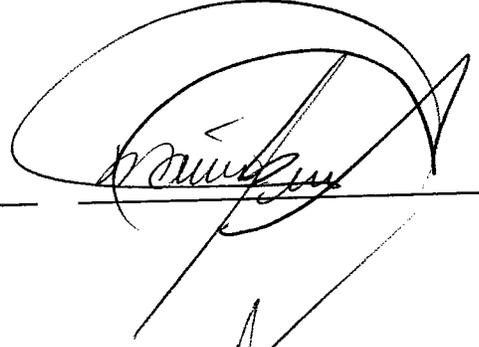
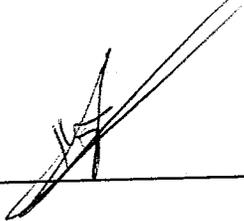
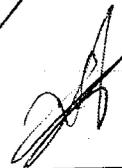
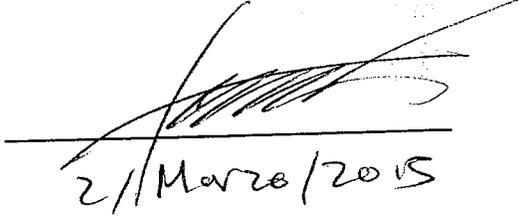
DIPUTADO	INICIO	FIRMA	TÉRMINO
<p>Muñoz Kapamas Felipe de Jesús</p>  <p>4a. Distrito Federal PRI</p>			
<p>Olvera Barrios Cristina</p>  <p>4a. Distrito Federal NA</p>	_____	_____	
<p>Pedraza Aguilera Flor de María</p>  <p>4a. Distrito Federal PAN</p>	_____	_____	
<p>Reyes Gámiz Roberto Carlos</p>  <p>13 Distrito Federal PRD</p>			
<p>Rodríguez Doval Fernando</p>  <p>4a. Distrito Federal PAN</p>			
<p>Saldaña Hernández Margarita</p>  <p>4a. Distrito Federal PAN</p>			

Seguimiento al ejercicio de los Recursos Federales que se destinan a la compra de alimentos para el mes de Marzo

LISTA DE ASISTENCIA

REUNIÓN N°: _____

FECHA: 02/03/15

DIPUTADO	INICIO	FIRMA	TÉRMINO
<p>Cuéllar Steffan Antonio</p>  <p>2a. Aguascalientes PVEM</p>			
<p>De las Fuentes Hernández Fernando Donato</p>  <p>04 Coahuila PRI</p>			
<p>Guerra Garza Abel</p>  <p>03 Nuevo León PRI</p>			
<p>Gutiérrez Manrique Martha</p>  <p>5a. Hidalgo PRI</p>			
<p>López Suárez Roberto</p>  <p>2a. Zacatecas PRD</p>			
<p>Mejía Berdeja Ricardo</p>  <p>4a. Guerrero MC</p>	 21 Marzo 2015	 21 Marzo 2015	

Seguimiento al ejercicio de los Funciones Legales que se Derivan o se Han Derivado de la Ley 17 del Estado

LISTA DE ASISTENCIA

REUNIÓN N°: _____

FECHA: 02/03/15

DIPUTADO
Leobardo Alcalá
 Sánchez Cruz Leopoldo



02 Veracruz PRI

INICIO

FIRMA

TÉRMINO

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Sánchez Romero Carlos



05 Puebla PRI

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Fecha Aprobación: 10/04/2014
 Fecha Instalación: 28/04/2014

Grupo Parlamentario:	PRI	PAN	PRD	PVEM	MC	PT	NA	M	
Composición actual:	8	4	3	1	1	1	1	0	19

Secretario Técnico: