

Versión estenográfica de la reunión de trabajo de la Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la línea 12 del Metro, realizada el viernes 6 de febrero

[Apertura de la sesión](#)

[Orden del día](#)

[Acuerdo que establece el formato para el desarrollo de la reunión](#)

[Intervención del ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Intervención del senador Mario Delgado Carrillo](#)

Primera ronda de preguntas y respuestas

[Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara, Morena](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Comentarios de Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara](#)

[Cristina Olvera Barrios, PNA](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Comentarios de Cristina Olvera Barrios](#)

[Ricardo Mejía Berdeja, PMC](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Respuesta de Mario Delgado Carrillo](#)

[Comentarios de Ricardo Mejía Berdeja](#)

[Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Antonio Cuéllar Steffan, PVEM](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Comentarios de Antonio Cuéllar Steffan](#)

[Roberto Carlos Reyes Gámiz, PRD](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Respuesta de Mario Delgado Carrillo](#)

[Comentarios de Roberto Carlos Reyes Gámiz](#)

[Fernando Rodríguez Doval, PAN](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Comentarios de Fernando Rodríguez Doval](#)

[José Isidro Moreno Árcega, PRI](#)

[Respuesta Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Comentarios José Isidro Moreno Árcega](#)

Segunda ronda de preguntas y respuestas

[Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara, Morena](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Comentarios de Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara](#)

[Ricardo Mejía Berdeja, PMC](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Respuesta de Mario Delgado Carrillo](#)

[Comentarios de Ricardo Mejía Berdeja](#)

[Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Antonio Cuéllar Steffan, PVEM](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Respuesta de Mario Delgado Carrillo](#)

[Comentarios de Antonio Cuéllar Steffan](#)

[Roberto López Suárez, PRD](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Comentarios de Roberto López Suárez](#)

[Alfredo Rivadeneyra Hernández, PAN](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Comentarios de Alfredo Rivadeneyra Hernández](#)

[Abel Guerra Garza, PRI](#)

[Respuesta de Marcelo Luis Ebrard Casaubón](#)

[Respuesta de Mario Delgado Carrillo](#)

[Comentarios de Abel Guerra Garza](#)

[Clausura de la reunión](#)

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Buenas tardes a todos. Solicito a la secretaría haga del conocimiento de esta presidencia el resultado del registro de asistencia de integrantes de la Comisión a esta reunión.

El secretario diputado Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez: Se informa a la Presidencia que hay un registro previo de 12 ciudadanos legisladores y legisladoras, por tanto hay quórum, señor presidente.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, señor secretario.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Solicito a la Secretaría dar lectura al orden del día.

El secretario diputado Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez: Doy lectura al

Orden del día

1. Lista de asistencia y declaración de quórum
2. Lectura y aprobación del orden del día
3. Lectura y aprobación del formato para el desarrollo de la reunión de trabajo

4. Intervención del licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón y del senador Mario Delgado Carrillo

5. Preguntas de agrupación y grupos parlamentarios

6. Clausura.

Es cuanto, señor presidente.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, señor secretario. Solicito a la Secretaría someter a votación el orden del día.

El secretario diputado Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez: Por instrucciones de la Presidencia, consulto a la asamblea en votación económica si es de aprobarse el orden del día. Los que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo (votación). Los que estén por la negativa sírvanse manifestarlo (votación). Los que estén por abstención sírvanse manifestarlo (votación). Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, señor secretario. Aprobado por mayoría el orden del día.

En este acto, la Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro, atiende las solicitudes del licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón y del senador Mario Delgado Carrillo, quienes a través de sendos oficios de fecha 28 de enero y 4 de febrero de 2015, respectivamente, manifiestan formal solicitud para ser recibidos en el pleno de esta Comisión y hacer las declaraciones que estimen pertinentes acerca de las valoraciones expuestas en el informe de trabajo que aprobamos el domingo 1 de febrero.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: El siguiente punto del orden del día es la lectura del acuerdo que establece el formato para el desarrollo de la reunión de trabajo con el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón y el senador Mario Delgado Carrillo.

Solicito a la Secretaría dar lectura a los puntos del resolutivo del acuerdo.

El secretario diputado Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez: Acuerdo.

Puntos resolutivos

Primero. La reunión de trabajo con el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón y del senador Mario Delgado Carrillo con los integrantes de la Comisión Especial de seguimiento para el ejercicio de los recursos federales que se destinen o hayan destinado a la Línea 12 del Metro, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento se desarrollará conforme al siguiente formato.

1. El presidente de la Comisión Especial expondrá los motivos de la reunión de trabajo.

2. El licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón tendrá una intervención por un tiempo de hasta 15 minutos.
3. El senador Mario Delgado Carrillo tendrá una intervención hasta por 15 minutos.
4. Posteriormente se abrirán dos rondas de preguntas, respuesta, réplica, en la que intervendrán con un orador por ronda cada agrupación o grupo parlamentario en orden creciente en la siguiente forma: pregunta de cada agrupación o grupo parlamentario hasta por tres minutos, respuesta del invitado hasta por tres minutos, réplica de la agrupación o grupo parlamentario hasta por tres minutos.
5. El presidente de la Comisión Especial al ejercicio de los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro tendrá una intervención final para dar por terminada la reunión de trabajo.

Segundo. Las preguntas de la agrupación o grupos parlamentarios deberán formular... ¿Me permiten terminar? En seguida el presidente los atenderá seguramente, compañeros diputados.

Deberá formularse en términos claros y precisos, a efecto de que el invitado dé respuesta concreta a cada uno de los cuestionamientos. Asimismo, deberán versar en su contenido exclusivamente sobre la problemática existente en la Línea 12 del Metro. De la misma manera las respuestas a las preguntas formuladas deberán precisamente referirse a los planteamientos contenidos en las mismas.

Tercero. La reunión de trabajo materia de este acuerdo será pública y transmitida en el Canal del Congreso. Es cuanto, presidente.

El diputado Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara: Presidente.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias. Si me permiten, está solicitando el uso de la palabra el diputado Ladrón de Guevara.

El diputado Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara: Presidente, mire, más allá de que es notorio que en este tema algo de temor tiene la Presidencia que usted dirige, o diría la Cámara de Diputados, con estas medidas de seguridad que no son propias de la Casa del Pueblo, resulta que tenemos informes que al senador Mario Delgado no lo dejan entrar a esta reunión.

Le pido que tome las providencias para que aligeren la seguridad, aquí no está pasando nada grave más que una audiencia normal y que puedan entrar los que tienen que presentarse a esta reunión.

No es correcta la actitud, están pensando ustedes mucho esta reunión. No sé qué temor tienen. Pedí prudencia la sesión pasada y parece que todavía no les llega la prudencia. Por favor, solicito instruya se aligeren las medidas de seguridad y que pueda entrar el senador Mario Delgado, por favor.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Claro. Se concede la petición del diputado. Por favor instruya la Secretaría para que se acceda al senador, por favor. Continuamos, por favor. Diputado Ricardo Mejía.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Sí, gracias, presidente. Primero, para sumarnos a estas medidas inauditas de seguridad para una comisión especial; es un cerco realmente que condenamos. Pero, además de eso quiero señalar que hoy presentamos un escrito presentado dirigido a la Presidencia, donde estamos solicitando se retire del pleno el informe parcial o semestral que se entregó indebidamente el pasado 3 de febrero hasta en tanto no se reponga el procedimiento en el que se desahoguen las reuniones ordinarias establecidas en el programa de trabajo de la comisión y se cite a todos los actores que intervinieron en la aplicación de los recursos federales que se hayan destinado o se destinen a la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, objeto de esta Comisión Especial.

Qué bueno que está aquí el licenciado Marcelo Ebrard, pero primero lo juzgan y luego le dan derecho de audiencia, y en un régimen democrático es al revés, primero se desahogan las diligencias, las audiencias, las testimoniales. Entonces, estamos planteando que se reponga y además lo voy a fundamentar, porque hubo un error garrafal que estamos a tiempo de corregir.

Según el artículo 164 del Reglamento, los informes de actividades se presentan a través de la Conferencia. Y señala el artículo 165, usted lo refirió como un informe semestral, dice: El informe semestral abarcará del día en que se haya instalado la comisión al último día de febrero del año siguiente. ¿Esto qué significa? Que no se debía haber entregado el informe semestral que se entregó al pleno hasta el último día de febrero.

Y dice también este artículo 165 que los periodos de entrega serán para el primer semestre el mes de marzo y para el segundo el mes de septiembre. Es decir, no había todavía el tiempo para haber entregado el informe, porque si tomamos en cuenta la fecha de la instalación que fue en abril de 2014 al último día de febrero del año siguiente, estaríamos hablando del último día de este mes y tendría que entregarse en marzo.

El artículo 208, del propio Reglamento, establece que es aplicable para comités y para las comisiones especiales lo previsto en este Reglamento para las comisiones ordinarias, que es el artículo 208. Es decir, fue fuera de plazo la entrega del informe semestral, porque se debió haber agotado el último día de febrero y se debió haber entregado al mes de marzo. Esto dicen los artículos 164, 165 y 208 del Reglamento. Hay una ilegalidad en la entrega de este informe, además de que no hubo un debido proceso.

Yo estoy planteando que se reponga el procedimiento, que se tome en cuenta lo que va a señalar el licenciado Marcelo Ebrard y que además se respeten los plazos que dice el propio reglamento, incluso le pediría que auxiliara a un secretario de esta comisión, para que pueda volver a leer los artículos 165 y 208 del propio reglamento y dar cuenta que se entregó fuera de plazo y fuera de lo que dice el reglamento el informe que ha sido señalado como semestral.

Es lo que pediría, presidente, antes de continuar con el desahogo de esta sesión y escuchar al licenciado Marcelo Ebrard.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: A ver, permítame tantito, tiene el uso de la palabra el diputado Antonio Cuéllar Steffan. –Me permite tantito–. Y también, diputado, perdón antes de que inicie en atención a la solicitud que están haciendo los diputados pido de favor al secretario de Servicios Parlamentarios, Juan Carlos Delgadillo que se asegure que puedan acceder todos los diputados y el senador Mario Delgado. Ahora sí tiene el uso de la palabra.

El diputado Antonio Cuéllar Steffan: Gracias, diputado presidente. Muy buenas tardes a todos.

Entiendo los planteamientos del diputado Mejía Berdeja desde luego que sin llegar al fondo de la legitimidad de planteamiento, etcétera, solamente quisiera expresarle la reflexión y desde luego mi oposición a lo que está proponiendo en el sentido de que las comisiones somos auténticamente y dentro de este órgano legislativo órganos de auxilio de pleno de la asamblea general y nos avocamos desde luego al estudio de las iniciativas, a la elaboración de los dictámenes, etcétera que se van planteando en cada una de las áreas específicas, para las que somos conformados.

En el caso particular, el informe que ya votamos desde el domingo pasado es un informe del cual se dio cuenta en el pleno, el pleno ya le ha dado un trámite a través de la Mesa Directiva, ya se ha tomado nota del informe que se ha presentado y por consiguiente podría entender dentro de la lógica de toda esta cadena de eventos que suceden dentro del procedimiento legislativo que obviamente se trata de un acto consumado por lo que a la comisión respecta dentro de la lógica que aquello ha sucedido ya en el pleno quien podría en todo caso retrotraer los efectos que ya aprobamos en el pleno o respecto de lo cual la Mesa Directiva ha dictado un trámite en lo particular lógicamente tendría que ser el pleno o la propia Mesa Directiva.

Estimaría que es verdaderamente inconcebible que una comisión pudiera a través del voto de los diputados cuan numerosos sean dentro de la comisión y por mayoritaria que pudiera llegar a ser la votación a favor de pedir que se retrotraiga los efectos del procedimiento legislativo que ese fin se pueda lograr.

De tal suerte que entiendo la petición, entiendo la posición del diputado Mejía Berdeja, la respeto, pero desde luego difiero con relación a su punto de vista y desde luego con relación a la posibilidad de que ese trámite pudiera proceder. Es cuanto, diputado presidente.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Sí, diputado Ladrón de Guevara tiene la palabra.

El diputado Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara: Presidente, lo inconcebible realmente es la defensa de la ilegalidad que escucho en el que me antecedió en la palabra. Lo inconcebible realmente que vemos nosotros el día de hoy, es que se defienda lo indefendible. Al

parecer esto da cuenta que se tenía razón cuando decíamos que ese dictamen no se había realizado en esta Cámara de Diputados, sino que venía de las oficinas de Aurelio Núñez.

Sabemos lo que pasó en la sesión del jueves en la Mesa Directiva. Tenemos ahí un conflicto que lo dirimen al Jurídico de la Cámara indebidamente también. Por un lado una promoción de la Presidencia que usted tiene, para que se turne como pretendía el diputado del PRI en la sesión, de que se fuera a la PGR y a la PGJ, dándole el turno, cosa que bien hizo el Presidente de la Cámara en no autorizarlo. Y por otro lado un documento que ha firmado en principio la diputada Alavez y varios de nosotros más, donde sostenemos la ilegalidad en que se llevó a cabo este procedimiento.

Por eso creo que es muy importante que el día de hoy tuviera la prudencia usted, escucharan al diputado Mejía, regresáramos ese informe ilegítimo, ilegal, y por otro lado que diéramos paso a la audiencia que hoy se citó para incorporar los elementos del día de hoy y poder ya actuar conforme lo dicta el Reglamento.

Deben de recordar finalmente, que es la Conferencia de la Cámara la que puede interpretar los Reglamentos de la misma, no es el Jurídico de la Cámara, en dado caso, la Mesa Directiva y quien coordina los trabajos de la Cámara es la Conferencia que se compone por la Presidencia de la Mesa Directiva y la Junta de Coordinación Política. Para que no sigan cometiendo errores y sobre todo usted no se vea sometido posteriormente a juicios de carácter legal que puede estar actuando por extralimitarse en sus funciones.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Si me lo permiten. Esta Presidencia informa que recibió un oficio del diputado Ricardo Mejía Berdeja y solicito a la Secretaría que le dé lectura.

El Secretario diputado Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez: Con gusto, señor presidente. Dirigido a usted. Por medio del presente me dirijo a usted para solicitarle con fundamento en los artículos 164, 165, párrafo uno y dos, y 208 párrafos uno y dos, numeral 5 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se retire el informe parcial o semestral presentado por la Comisión Especial ante el pleno de esta soberanía, el pasado 3 de febrero del presente año, a objeto de reponer el procedimiento para estar en condiciones de redactar un informe más objetivo en el que se incluya la participación de todos los que somos integrantes de la misma.

Dicho informe deberá contar con la incorporación de testimonios y comparecencias, tanto de funcionarios y ex funcionarios del gobierno del Distrito Federal que intervinieron en la aplicación de los recursos federales para la construcción de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro del Distrito Federal.

Cabe hacerle mención que de acuerdo a los artículos referidos en el párrafo anterior, se establece en primera instancia que el informe semestral abarcará lo realizado por la comisión desde la fecha que instaló hasta el mes de febrero del siguiente año, teniendo un plazo de entrega al pleno de esta soberanía hasta marzo del año en curso.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, solicito a usted

Único. Se retire del pleno el informe parcial o semestral hasta en tanto no se reponga el procedimiento en el que se desahoguen las reuniones ordinarias establecidas en el programa de trabajo de la comisión y se cite a todos los actores que intervinieron en la aplicación de los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro del Distrito Federal, objeto de esta comisión especial.

Firma el diputado federal Ricardo Mejía Berdeja.

Presidente.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias. Esta comisión especial, con base en el numeral 4o. del acuerdo por el que se creó, está facultada para presentar de manera periódica informe de actividades ante el pleno de la Cámara, por lo que el informe entregado el 3 de febrero no constituye un informe final.

Asimismo, esta presidencia quiere hacer hincapié que aun cuando el informe citado ya está en poder de la Mesa Directiva, fue informado al pleno y publicado en la Gaceta como parte de la obligación de esta comisión de informar, sin embargo en atención a la solicitud del diputado Ricardo Mejía Berdeja, solicito a la secretaría someter a votación su propuesta. Por favor, señor secretario, de manera económica.

El secretario diputado Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez: Cumpliendo las instrucciones de la presidencia, solicito a la asamblea si están de acuerdo en aceptar la proposición del diputado Mejía Berdeja. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo (votación). Quienes estén por la negativa sírvanse manifestarlo (votación). Mayoría por la negativa, señor presidente.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Están votando en contra del Reglamento.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Vamos a continuar. Nada más le comento, diputado Ricardo, los artículos referidos no aluden al retiro del informe. Continuamos.

Solicito a la Secretaría someter a votación el acuerdo que establece el formato para el desarrollo de la reunión de trabajo con el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón y el senador Mario Delgado Carrillo.

El secretario diputado Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez: Como lo ordena el presidente, pongo a su consideración, compañeras y compañeros, el acuerdo por el que se desarrollará esta reunión. Quienes estén a favor del acuerdo sírvanse manifestarlo (votación). Quienes estén contra el acuerdo sírvanse manifestarlo (votación). Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias. Quiero hacer un paréntesis, por favor. Me siguen informando aquí que el senador Mario no ha podido ingresar. Solicito nuevamente que por favor, que está en la entrada, por favor. Gracias.

Aprobado por mayoría el acuerdo. Solicito a la secretaría que tome nota de los legisladores que harán uso de la palabra para formular los cuestionamientos.

Esta reunión de trabajo es el resultado de la invitación que se le hizo al licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón, y al senador Mario Delgado Carrillo, para exponer sus comentarios en torno a la problemática existente en la Línea 12 del Metro.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Con base en lo anterior y en atención al numeral IV del orden del día, se concede el uso de la palabra –hasta por 15 minutos– al licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón. Tiene la palabra, licenciado.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Muchas gracias, señor presidente. Insistir en que el senador Mario Delgado está aquí afuera, atendiendo la convocatoria, y señalar que ojalá lo dejen pasar para poder participar en esta reunión de trabajo.

Debo decir en primer lugar que me habría encantado que esta reunión se llevara a cabo antes de que se diera a conocer a los medios de comunicación un informe –que entre muchas otras cosas– incluye graves inexactitudes, y también debo decirlo, falsedades respecto al proceso que llevó a la construcción de la Línea 12 y su posterior suspensión del 50 por ciento del servicio.

En 15 minutos voy a tratar de compartir con ustedes los elementos principales. Y para apoyar lo que estoy diciendo, voy a entregar a la presidencia esta carpeta que de todas maneras si se va a tomar en cuenta en algo, tiene que llevar a rehacer el informe que hace un momento el señor diputado decía “pues ya es un hecho consumado”.

Entonces habría que preguntarnos si es un hecho consumado, entonces para qué hacemos una reunión de trabajo

Y entonces se confirmaría que estamos ante un proceso político y no un proceso de formación con elementos técnicos y jurídicos, de una opinión que se le solicitó a esta comisión especial.

En primer lugar se afirma en el informe que no hubo comunicación entre el consorcio constructor y CAF, que no hubo coordinación en la obra.

Debo decir que esto es falso, que están en bitácora todas las reuniones que hubo a lo largo de todo el proyecto entre todas las partes.

Hubo 5 mil sesiones en 24 grupos de trabajo y a esas sesiones que están en bitácora, que no ha sido solicitada por esta comisión. A esas sesiones asistieron tanto el Proyecto Metro, lo que denominamos el consorcio constructor, como –por supuesto– la empresa que proveyó los trenes.

Entonces no es un problema de coordinación y desorden como se ha hecho creer. Primer punto. Ahí están las bitácoras.

Y se puede documentar perfectamente bien cada acuerdo, cuándo se tomó, cómo se tomó y por qué se tomó.

Incluyo el trato, incluyo todas las decisiones ahí que tomaron las áreas técnicas, porque esa es una gran tarea técnica; 24 mesas de trabajo hubo.

En el informe de la comisión dicen que la determinación para que fuera férreo o neumático dependió o no fue producto de un trabajo técnico, sino de –se dice– de unas tarjetas, en una versión periodística, que habría mandado el sector del metro, proponiendo que fuesen mejor neumáticas y no férreas.

Es decir, se dice en el informe que no está claro cómo se determinó que fuera férreo el tren. Nada más que hay un dictamen técnico que debió haber sido del conocimiento de esta comisión, supongo no lo tiene, de fecha septiembre de 2007, donde el equipo técnico del metro dice: tiene que ser férreo, y está firmado por diversos funcionarios del Sistema de Transporte Colectivo, incluyendo al actual subdirector de operación.

Dice el informe, y pasa por alto también las cinco horas de comparecencia en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, del ex director del metro que explicó cómo y por qué se llegó a la determinación de que fuera férreo el tren. Eso es increíble, pero así es. Todo esto que les acabo de decir lo anexo en la carpeta que voy a presentar ahorita.

Acto seguido, se atribuyen los problemas de la línea a la corrupción y a las irregularidades. Y ahí sí, la verdad, la intencionalidad política no podría ser más clara, ¿por qué? En primer lugar no se relacionan las supuestas irregularidades con las fallas, en ningún lado, se infieren. Se dice que hay versiones periodísticas, no sabía yo que informes con la trascendencia de este informe que se envió a los medios antes de que ustedes lo votaran, que fue publicado en todos los medios de comunicación, que señala a su servidor como presunto responsable, que no fue escuchado hasta el día de hoy –bueno– ése informe no haya tomado en cuenta que la Auditoría Superior de la Federación realizó auditorías a esta obra en mayor proporción que a ninguna otra obra con recursos federales a nivel nacional.

Tengo aquí también, para su conocimiento, los oficios de solventación de la Auditoría Superior de la Federación, y aquí están todos. Estos oficios resuelven de solventación todas las auditorías salvo dos que estén en trámite de la Auditoría Superior de la Federación que no se están mencionando en su informe, todas las demás, están resueltas.

No hay motivo y no me parece justo que se mencione que la razón por la cual la obra falla, es por irregularidades y corrupción, cuando el órgano autónomo de fiscalización del Congreso de la Unión dice lo contrario, ni siquiera puedo mencionar lo siguiente:

Se reproducen, en los anexos, observaciones de la Auditoría Superior de la Federación, que están solventadas –y eso habla de dolo y mala fe–, porque se sabe que están solventadas.

Quiero asimismo decir que el contrato de prestación de servicios de largo plazo para los trenes PPS, resuelto por el Metro, por sus órganos: Consejo de Administración, su Comité de Adquisiciones, fue auditado por la Contaduría Mayor de Hacienda en 2011 y no se señala ninguna irregularidad. Entonces, no es la explicación la irregularidad.

Quiero señalarles también que la construcción de la obra tuvo la certificación de un consorcio que estuvo trabajando todo el tiempo y al final emitió una certificación para poder operar. Esa certificación no ha sido ni tiene procedimiento alguno del gobierno de la Ciudad de México que la cuestione, ni de ninguna otra instancia. La certificación que se hizo como resultado de una licitación internacional, que fue entregada el día 30 de octubre de 2012, no está sujeta a ningún procedimiento.

Pregunta: Si la obra está mal hecha, los materiales están mal hechos, el trazo está mal hecho por qué no se ha hecho ningún procedimiento contra la certificación. A mayor abundamiento, las empresas supervisoras de toda la obra hoy, el día de hoy, están trabajando en el gobierno del Distrito Federal.

Entonces, no debió –me parece, con todo respeto– la comisión reproducir argumentos cuando hay las evidencias que acabo de comentar, que contradicen esencialmente el informe que se envió a los medios de comunicación.

Decir también que, del problema de la incompatibilidad o de los problemas entre la interfaz tren riel, tengo aquí un documento que no se solicitó por la comisión –éste es el libro blanco de los trenes, elaborado por el Sistema de Transporte Metro– y ustedes van a encontrar aquí los documentos que fueron presentados en su momento a su servidor como jefe de Gobierno.

¿Cuáles son estos documentos? Primero, el dictamen técnico que establece que deben ser férreos, de fecha septiembre de 2007; después, el diseño y las especificaciones de los trenes que elaboró el Metro; después, la agenda, semana por semana, día por día, la bitácora de supervisión del Sistema de Transporte Colectivo sobre la fabricación de los trenes, los equipos, el *buggy*, cómo se diseñó, aquí está el diseño; las sesiones que se dice que no existieron, que aquí están las firmas; y finalmente el acta de inspección y recepción de cada uno de los trenes, tanto de mi periodo al frente del gobierno de la Ciudad de México, como del actual gobierno del Distrito Federal. En ninguna de las actas de recepción de ninguno de los 30 trenes hay ninguna observación respecto a que haya problemas de incompatibilidad. Aquí está.

Dicho de otro modo. Sería imposible para el actual jefe de gobierno o para el de la voz contradecir un equipo técnico y un trabajo de esta naturaleza. Qué ocurre. Hay muchas preguntas que no están respondidas en el informe, ni siquiera los materiales que se pidieron. Por ejemplo, ¿por qué se recibió Línea de conformidad el 8 de julio de 2013?, por la misma razón que yo la puse a operar, porque la misma información se tenía y no se tenía ningún dato que llevara a que esta Línea tenía algún problema de incompatibilidad esencial o sistémica, porque si no, no se entiende por qué se recibió. 8 de julio de 2013 se recibió la Línea.

Como acto jurídico, dice recepción definitiva, pero además están las recepciones de los trenes que les acabo de decir. Por qué entonces o con qué fundamento se manda un informe, señor diputado, que usted decía que es un hecho consumado, que se dice todo lo contrario a lo que acabo de señalar.

Desde luego que sí yo esperaría que como resultado de esta reunión de trabajo se puede corregir, a la luz de la evidencia de esta documentación, se reponga ese informe y se los pido en mi calidad de ciudadano, porque primero, no es justo. Segundo, no va a ayudar a que se repare la Línea si no tenemos claridad de qué ocurre con la misma. Tercero, se violentan los derechos de las personas por una intención política.

Concluyo. Hay medio millón de personas que no tienen el servicio. Me voy a los datos principales. El día 30 de octubre se tiene la certificación de la Línea que no ha sido cuestionada; se pone en operación la Línea. El 8 de julio de 2013 se recibe la Línea. Los trenes llevan funcionando más de dos años, se dice hoy que vamos a tener que cambiar o va a tener que cambiar la autoridad algo de los trenes.

Como está contratado, como está hecho el contrato de los trenes, el diseño de los trenes está a cargo del proveedor. Si fuese un error de diseño hay que decirlo. ¿Cuál es el error entonces, para que se proceda a corregirlo? Y si se trata de un error de especificaciones, también hay que decirlo para que se acorte el tiempo y esa Línea empiece a funcionar.

¿Qué necesitamos, señoras y señores diputados?, menos política y más responsabilidad respecto a esto. Concluiría ahí y muchas gracias por su atención.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado Marcelo.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Siguiendo con el orden del día, tiene el uso de la palabra hasta por 15 minutos el senador Mario Delgado Carrillo. Tiene la palabra, senador.

El senador Mario Delgado Carrillo: Muchas gracias. Primero, no sé si pedir disculpas o hacer un extrañamiento, porque peregriné por cuatro puertas, 4 accesos de esta Cámara sin poder acceder y por eso llegué media hora tarde. Fueron 45 minutos afuera sin que hubiera posibilidad de acceder.

Las puertas encadenadas, me parece que no se merece esto la Cámara de Diputados, que es la Cámara de los representantes del pueblo. Pero finalmente estamos aquí, agradecer a la comisión la invitación, la atención que tuvieron con el oficio que les envié para ver si me invitaban, después de lo sucedido el domingo y después de que esta comisión pasó el informe al pleno de la Cámara el pasado martes.

La verdad es que me hubiera gustado poder asistir, que me hubieran podido escuchar antes y no después de que ustedes en un informe hayan sancionado actos que yo no hice o actos que, sin tener la información completa, ustedes han juzgado.

Quisiera empezar por lo primero, darles un entorno financiero porque luego se nos olvida cómo ocurrió, en dónde estábamos en aquellos años en los que se decidió la obra pública más importante que ha tenido este país en los últimos 20 años, que es la Línea 12 del Metro.

En la ciudad teníamos una estrategia para promover el desarrollo económico que tenía que ver con tres ejes: tener finanzas públicas sanas y una eficiencia en la política local, tener mayor inversión en capital humano, en todos los programas sociales y en educación, y desarrollar la infraestructura y los servicios para que la ciudad fuera más competitiva.

Logramos varios objetivos en la ciudad. Primero, es la ciudad que contribuye casi con 57 por ciento de la recaudación de todos los impuestos locales que se hacen en el país. Es la ciudad que menos depende del presupuesto federal y tiene un trato fiscal bastante injusto. Por cada peso que aporta la ciudad a la federación, al ingreso nacional, recibe a cambio menos de nueve centavos.

Tuvimos que fortalecer los ingresos propios si se quería emprender una obra del tamaño de la Línea 12. ¿Qué se hizo para ello? Cambiar y modernizar el padrón catastral, fortalecer las medidas de fiscalización. Siempre ocupamos el primer lugar en fiscalización a nivel nacional.

Darle el acceso a la gente para que pudiera hacer sus pagos, 60 por ciento de las tenencias se pagan en esta ciudad a través de Internet. La modernización de la atención a la ciudadanía a través del sistema financiero, y también el cambio de la base de cobro del agua.

¿Qué hicimos también? Algo muy importante sin lo cual no se podría explicar la existencia de la Línea 12. Hacer un refinanciamiento de la deuda pública. Éste es el refinanciamiento más grande que se ha tenido para una entidad federativa, ocurrió en 2007, 38 mil millones de pesos y logramos que esta curva que se alcanza a ver por ahí, en lugar de tener tantos compromisos a corto plazo, logramos que la curva se hiciera a largo plazo, por lo tanto se liberaron recursos para poder dedicarlo a inversión, y aprovechando la coyuntura de las tasas de interés se ahorró en valor presente neto, a la Ciudad de México, varios miles de millones de pesos, esto es lo que nos ahorramos.

Después se ha dicho hasta el cansancio que nos endeudamos en la ciudad. Es absolutamente falso. Del periodo 2006 al 2010 la deuda disminuyó 2 por ciento en términos reales. En ese mismo periodo, por ejemplo, Jalisco incrementó 100 por ciento, Veracruz más de 200 por ciento y el gobierno nacional más del 50 por ciento. Es decir, no tomamos como opción la deuda para realizar este proyecto.

También recordar que había un entorno muy adverso, la crisis de 2008 impactó gravemente el PIB en 2009 y provocando una caída prácticamente de toda la economía nacional. Sin embargo, esta obra y la gran obra pública, este proyecto y otros, más la inversión, que había privada en la ciudad, logró que la Ciudad de México fuera de las entidades que menos cayó el PIB.

Otro factor del entorno adverso. La Ciudad de México desde hace muchos años pierde cada vez más recursos, del pastel que se distribuye de las participaciones federales, la Ciudad de México cada vez obtiene menos a pesar de que su contribución al PIB se mantiene.

Hubo transparencia en el manejo de las finanzas públicas, por ejemplo, usamos la tecnología de GRP para administrar el presupuesto de la Ciudad, propusimos una nueva Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente, fuimos de las primeras entidades que con ayuda del Banco Interamericano de Desarrollo desarrollamos el presupuesto que ahora se pretende a nivel nacional que es presupuesto base cero.

Hubo mucha inversión pública y privada. Como porcentaje del presupuesto la Ciudad de México estaba muy por encima de lo que invertía la federación en obra pública, también hubo incentivos fiscales –no sé, diputada, si tiene alguna pregunta. ¿Diputada, tiene alguna pregunta?

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: A ver, continúe, por favor.

El senador Mario Delgado Carrillo: Bueno, tenemos un programa de incentivos donde logramos inversiones de más de 32 mil millones de pesos. En fin, les dejo aquí mayores datos de toda la inversión que logró la ciudad público-privada y también la inversión social.

Pero, pasemos ahora al tema que nos ocupa, al tema de la Línea 12 del Metro. ¿Cuál fue la participación de la Secretaría de Finanzas en la Línea 12 del Metro? Bueno, vamos a ver qué dice la ley, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal en su artículo 30 señala que la Secretaría de Finanzas es responsable del desarrollo de las políticas de ingresos y administración tributaria, la programación, presupuestación, evaluación del gasto público del Distrito Federal.

Derivado de estas obligaciones, la tarea fundamental que me tocó encabezar fue la más difícil, obtener el financiamiento que hiciera posible la realización de la obra por aproximadamente 22 mil millones de pesos.

Por supuesto, en esta obra fue posible con una combinación de recursos, locales, federales, del Fondo Metropolitano y de deuda pública.

Para conseguir los recursos de deuda pública es necesario según en la ley que haya un registro en la cartera de programas y proyectos de inversión que integra y administra la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y recordarles una cosa que es fundamental la deuda pública de la Ciudad de México es deuda federal y es deuda aprobada por el Congreso de la Unión. Entonces, tienen toda la información sobre este proyecto.

En el camino, en el proceso de registro en la cartera de proyectos la Secretaría de Hacienda hizo observaciones, pero la totalidad de esas observaciones fueron atendidas, como comprobamos esto, muy sencillo con la clave de cartera de proyectos.

Es decir, hacienda libera la clave, el registro en la cartera de proyectos una vez que son subsanadas todas las observaciones que se hacen, eso tiene que ver con la parte de la obra.

Pasemos ahora al proyecto de prestación de servicios a largo plazo, aclararles una cuestión muy sencilla esta comisión y que es de verdad sorprendente que no se haya visto esto en la comisión ni en el dictamen, en todo su documento, no hay recursos federales involucrados en el PPS, no hay un solo peso federa involucrado en este Proyecto de Prestación de Servicios.

Por tanto, hay una invasión por parte de esta comisión hay una invasión de poderes hacia el gobierno de la ciudad que tiene sus órganos de fiscalización de recursos locales sin embargo hay una gran cantidad de observaciones en su documento con mucha información incompleta y manipulada, para hacer observaciones al tema de trenes, todo el tema de trenes de su informe debería de desaparecer.

La totalidad de los recursos para financiar el PPS son de naturaleza local y forma parte del Gasto corriente anual del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

¿Cómo participó Finanzas? ¿Cómo se ve en Finanzas un proyecto de prestación de servicios de largo plazo? Toda la lógica de la ley presupuestal es anual. Hay algunas excepciones para romper esa anualidad, cuando ello ocurre es la Secretaría de Finanzas quien debe autorizar que haya compromisos para varios ejercicios fiscales, si no fuera así habría un desorden en la administración pública. Entonces ¿qué hizo la Secretaría de Finanzas a petición del Metro? Otorgar la autorización multianual al Sistema de Transporte Colectivo para comprometer sus recursos por varios ejercicios fiscales.

Ahora, ¿cómo se origina una autorización multianual? Pues es a petición de la dependencia. Es decir, en este caso el Metro –ahí viene el número de oficio– pide a la Secretaría de Finanzas que quiere hacer un PPS. En dicha solicitud se requiere la autorización ¿para qué? Para comprometer recursos en los siguientes ejercicios fiscales y entonces poder contratar su PPS para el servicio de trenes.

¿Por qué da Finanzas la multianualidad? Porque así está señalado en el Código Financiero del Distrito Federal.

Artículo 485. En los casos debidamente justificados de compromisos presupuestales que excedan el periodo anual del presupuesto, las entidades deberán contar previamente con la autorización expresa y por escrito de su órgano de gobierno y de la secretaría.

Al tratarse de un PPS hay reglas de Proyectos de Prestación de Servicios a largo plazo de la para la administración pública del Distrito Federal. ¿Qué dicen esas reglas? El numeral 7 señala que para realizar el PPS, ¿qué debe hacer la entidad? ¿Con qué debe de contar?

1. Con la aprobación de la factibilidad técnico-financiera del proyecto por parte del grupo de análisis técnico financiero que prevé las reglas PPS. Esto ocurrió el 10 de diciembre de 2009, el grupo de análisis técnico determinó procedente la factibilidad técnica-financiera del proyecto. Es decir, que el análisis costo-beneficio da una tasa interna de retorno social positiva, es decir, que sí es viable técnicamente desde el punto de vista financiero, seguir adelante con ese proyecto.

Después, si es viable, ¿qué debe tener?

2. La autorización de viabilidad presupuestal y del modelo de contrato de prestación de servicios por la Comisión de Presupuestación, Evaluación del Gasto Público y Recursos de Financiamiento del Distrito Federal.

Hay una comisión que se encarga de mantener, de supervisar de manera general el equilibrio de las finanzas de la ciudad. Son ellos quienes evalúan la posibilidad de tener compromisos presupuestales que van más allá de un año fiscal, ello ocurrió el 14 de diciembre de 2009. La comisión recibe la factibilidad técnico-financiera y evalúa, a partir de los compromisos que tiene la Ciudad a largo plazo, si es viable o no el proyecto que está planteando el Metro. Una vez aprobada la viabilidad presupuestal por la comisión, se otorgó la autorización al Metro para poder comprometer recursos varios a ejercicios fiscales.

Ahora, para ser específico. ¿La multianualidad autoriza el monto total del contrato? No, porque si así lo hiciera, entonces se tendría que registrar como deuda pública. ¿Entonces qué autoriza? Autoriza únicamente el poder comprometer anualmente recursos que estarán sujetos a la aprobación de la Asamblea Legislativa año con año.

Segunda pregunta. ¿Una autorización multianual con carácter presupuestal autoriza la contratación? Pues no, la autorización multianual no autoriza la contratación ni prejuzga ni valida los mecanismos de contratación que utilice la dependencia que quiere hacer el PPS para la planeación es instrumentación de dicha contratación.

Hay en las reglas PPS en el artículo 25 que dice eso. Una vez obtenidas las aprobaciones y autorizaciones de los títulos séptimo y octavo de estas reglas, la dependencia, órgano desconcentrado, delegación o entidad, podrá realizar la contratación de los servicios a largo plazo. En el procedimiento de contratación de servicios a largo plazo la dependencia, órgano desconcentrado, delegación o entidad, deberá observar lo establecido en la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal, su reglamento y las demás disposiciones legales y administrativas.

Quiero enseñarles aquí, éste es el oficio multianual, éste es el oficio que su servidor firma y tal vez es el oficio más manipulado y tergiversado en el caso de la Línea 12. Este oficio ha dado lugar a dos ocho columnas en periódicos nacionales, con mi petición de que se publique completo y ningún medio de comunicación ha publicado completo este oficio que explica por sí solo lo que les acabo de decir. Ésta es una petición que llega del Metro para comprometer recursos por mil 588 millones de dólares –dólares– en un periodo de 15 años.

Ahí ya viene el antecedente citado de la comisión gasto-financiamiento del Código Financiero donde señala el artículo que es Finanzas quien da la multianualidad y se autoriza con carácter extraordinario.

Pero éstos son los dos párrafos que nunca han salido y qué bueno que ojalá esta comisión quiera escuchar. Dice y leo textual. Cabe aclarar que el Sistema de Transporte Colectivo deberá

realizar la previsión presupuestal correspondiente en su Presupuesto de Egresos para cada ejercicio fiscal de vigencia del compromiso multianual, misma que estará sujeta a la autorización de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Es decir, no se autorizan mil 588 millones de dólares, se autoriza que cada año se pueda, el Metro, ir registrando en su presupuesto para que vaya a la Asamblea Legislativa y le autorice esas obligaciones.

¿Cuál es el otro párrafo que no sale? El último de este oficio: Finalmente, no omito mencionar que la presente autorización no prejuzga ni valida los mecanismos que utiliza el Sistema de Transporte Colectivo para la planeación e instrumentación de la contratación del proyecto para la prestación del servicio de trenes para la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en el entendido de que para tales efectos deberán observarse todas y cada una de las disposiciones jurídicas aplicables, sino que únicamente se constriñe al compromiso multianual desde el punto de vista exclusivamente presupuestario. Me parece que ahí explica bastante el tema del PPS y la participación de Finanzas.

Decirles que el PPS fue también aprobado por la Asamblea Legislativa el 30 de diciembre del 2002, y está publicado en la Gaceta. Algunas observaciones que ustedes presentan como conclusiones, de aspectos programáticos financieros y presupuestales. Así lo presentaron.

Primero, reintegro de recursos. Eso está en litigio. Hay recursos que se destinaron del Fondo Metropolitano, que al Fondo Metropolitano no le gustó cómo lo comprobó, cómo registró la ciudad esos recursos. Y hay un litigio y lo acaba de confirmar apenas el día de los tamales el doctor Miguel Ángel Mancera, diciendo que esto estaba planteado ante el Tribunal de Justicia Fiscal y Administrativa del gobierno de la república, Es una instancia federal; hay un conflicto ahí porque evidentemente no hay ningún fundamento legal para devolver absolutamente nada. Lo dijimos desde el primer momento en aquella extraña conferencia que dio el titular de la Secretaría de la Función Pública. Sólo tuvo una aparición pública y fue para denunciar que había que devolver dinero cuando él sabía perfectamente que eso no procedía.

Y no procedía ¿por qué? Porque el Fondo Metropolitano tiene un comité técnico que es el que decide a dónde van los recursos.

Y ¿por quién creen que está integrado el comité técnico? Por la Secretaría de Hacienda, por el gobierno del estado de México, por el del estado de Hidalgo y el gobierno del Distrito Federal.

Y no me hagan recordar quiénes son los titulares de las secretarías. Quién era mi colega en el estado de México, porque entonces también tendrían que citarlo. Luego les digo. –Googleenlo.

Bueno, decisiones técnicas. A ver, como parte de las conclusiones financieras, ustedes presentan que yo tendría que explicar por qué los trenes son de rodada férrea y no neumática. La verdad es que me declaro incapaz de eso.

Es decir, ésta no es una decisión financiera, es una decisión de una altísima especialización técnica que no tiene nada que ver con la Secretaría de Finanzas. Entonces no sé si se les fue ahí o algo porque es muy evidente.

Contrato PPS. El por qué es PPS y porque no se compraron de contado. Bueno, no se compraron de contado porque no teníamos el dinero. Dicen “es que hubiera salido más barato si los hubieran comprado de contado”. No, la opción más barata era haberlos conseguido regalados, pero la verdad no lo logramos.

Sobre la autorización y firma del contrato PPS, para la renta de los trenes, ya aclaramos que a Finanzas no le corresponde definir los métodos de contratación de bienes y servicios, y ya les demostré en el oficio cómo la petición tiene como origen la dependencia, y así lo señalan las reglas.

¿Qué dice en términos el artículo 484? –termino en dos minutos, presidente, lo que pasa es que hubo una interrupción en medio. ¿Qué dice el artículo 484 del Código Financiero del Distrito Federal? “El ejercicio presupuestal de los recursos de las entidades será responsabilidad del titular de la entidad que corresponda, así como de los servidores públicos encargados de la administración de los recursos asignados”.

Es decir, cada dependencia –aquí les traje un dibujo. ¿Qué hace Finanzas? Finanzas envía el proyecto de Presupuesto de Egresos a la Asamblea Legislativa. La Asamblea Legislativa lo aprueba con las disposiciones para cada Secretaría, la Secretaría lo que hace es distribuir a cada dependencia el presupuesto que le toca, cada dependencia ejecuta el presupuesto y es su responsabilidad qué contrata y cómo lo contrata; es decir, no es la Secretaría de Finanzas quien contrata.

Entonces, ¿a qué se limita la participación? Pues la habilidad presupuestal del proyecto y otorgar la autorización del compromiso de recursos por varios ejercicios fiscales.

¿Por qué CAF y no otra empresa? Pues tampoco les puedo contestar yo, porque la Secretaría de Finanzas no contrata trenes, no tapa baches, no compra vacunas, no hace puentes y no renta trenes. Cada dependencia decide, y les repito, el 485 del Código Financiero.

Luego, del tipo de cambio. Yo no sé quién les vino a contar esto. Dice, el contrato de CAF, con CAF se estableció al precio del dólar en 16.27 la unidad, cuando el 31 de mayo de 2010, la fecha que se firmó, el precio era 12.91 y esto se traduce en un sobre costo de 3 mil 197 millones de pesos.

Esto es absolutamente falso. Es falso, falso, falso. El contrato que firma el metro con CAF el 31 de mayo de 2010 está pactado en dólares, factura en dólares CAF y se le paga en dólares y no hay ninguna cláusula que establezca algún tipo de cambio de referencia.

Ahí viene la cláusula 7.1, la cláusula 7.2. Aquí les traje escaneado el contrato, la parte que corresponde a esa, me parece que ustedes ya tienen el contrato completo y en ningún lugar se establece algún tipo de cambio preestablecido.

Y por último, decirles, que la Línea 12 no está cerrada por ninguna cuestión presupuestal ni financiera. Muchas gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, senador. A todos los presentes les recuerdo que esta reunión es pública y está siendo televisada por Canal del Congreso, y la versión estenográfica estará en la página electrónica de la Cámara de Diputados.

Continuando con el orden del día y siguiendo con el numeral quinto, la agrupación y los grupos parlamentarios han inscrito para la primera ronda de preguntas, hasta por tres minutos, a los siguientes legisladores:

Agrupación Morena, diputado Manuel Huerta Ladrón de Guevara; Nueva Alianza, diputada Cristina Olvera Barrios; Movimiento Ciudadano, diputado Ricardo Mejía Berdeja; Partido del Trabajo, diputada Magdalena Núñez Monreal; Partido Verde Ecologista de México, diputado Antonio Cuéllar Steffan; Partido de la Revolución Democrática, diputado Roberto Reyes Gámiz; Partido Acción Nacional, diputado Fernando Rodríguez Doval; Partido Revolucionario Institucional, diputado José Isidro Moreno Árcega.

Quiero pedirles a todos los diputados y a todas las diputadas que van a tener el uso de la palabra que indiquen su pregunta, a quién de nuestros invitados es, y la precisen, ya sea al licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón o al senador Mario Delgado Carrillo.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Y tiene el uso de la palabra el diputado Manuel Huerta Ladrón de Guevara, hasta por tres minutos.

El diputado Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara: Bueno, el orden de los factores no altera el producto, esperemos. Es importante, y qué bueno que cerró el senador Delgado con esta –pues al parecer– gran mentira del PRI sobre el debate y, en el propio documento, del contrato de trenes pactado –dice el PRI– en dólares; perdón, dice el PRI que de acuerdo al tipo de cambio y no en función a la moneda en que se firmó.

Y digo esto porque si algo pretendió ser inteligente en el debate –y la pregunta es para Marcelo Ebrard– es esta idea de los 500 mil ciudadanos afectados, que enarbó el PRI, pero que sostengo –y más bien esta audiencia– que no es el verdadero objetivo –diría– del PRI y sus amigos hoy, que se vuelven a manifestar de la mano con ellos.

Sí quisiera que esta audiencia sirviera para aclarar lo que hasta ahora ni la comisión ni mucho menos el propio gobierno de la ciudad ni nadie hasta ahorita ha podido resolver, que en efecto es qué se va a hacer, qué se tiene que hacer para echar a andar esta línea con la seguridad para los ciudadanos.

Y preocupado por cómo veo que se sigue generando confusión por algo que la verdad hemos calificado como un interés político, donde lo que menos le interesa al PRI y a sus aliados son los ciudadanos de México y del país, que de alguna manera han destinado recursos a esta Línea del Metro.

El Morena define su postura ante la legalidad, ante la defensa de la presunción de inocencia, al derecho de audiencia y en contra de la vendetta política que vemos hasta ahorita dibujada por

los trabajos de esta Comisión, y hemos dicho, al parecer derivada de Los Pinos, de la Secretaría de Gobernación y al parecer ya hizo parada en San Lázaro. Espero que no sea así.

En concreto, licenciado Marcelo Ebrard, el martes pasado mientras los partidos establecíamos en este recinto nuestros posicionamientos respecto al informe de trabajo de esta Comisión, aun estando en contra de que se hiciera ese debate, el presidente de la república declaraba, y cito textual: “El presidente no otorga contratos, no adjudica compras ni obras, tampoco participa en ningún comité de adquisiciones, arrendamientos o servicios”. Y es de todo público, algunos hasta sostienen que por eso haciendo este trabajo a usted, porque dicen que filtro información de que obviamente el presidente de la república está hasta las manitas metido en muchos asuntos de carácter de corrupción. De lengua me como un plato, ni 30 segundos y hasta la fecha sigue siendo la mofa a nivel internacional.

Yo la pregunta concreta que le hago a usted con puntualidad es, si usted, a diferencia del presidente, sí adjudicaba contratos. Si usted participaba en algún comité de licitaciones o compras. Si por favor 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.

Esto va a ayudar mucho a entender el problema desde mi punto de vista, y entrar realmente al fondo del asunto.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias. A todos los presentes. No hay inconveniente en que esta presidencia pueda otorgarles la flexibilidad en el uso del tiempo, el problema es el respeto que se merecen ustedes mismos.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Continuando, tiene el uso de la palabra hasta por tres minutos para dar respuesta, el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Con mucho gusto, diputado. Se organizó, 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.

Entonces las decisiones que se me imputan o que se señalan en el informe, por ejemplo que el tren sea férreo se infiere en el informe, por versiones periodísticas, que no debió haberlo sido. Sin embargo, como ya lo expliqué, hay un dictamen técnico que le corresponde al Sistema de Transporte Colectivo.

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 como ya se dijo.

¿Cuál es la participación del jefe de gobierno? 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.

En todos los actos respecto a esta línea, como ya lo dije también, hay bitácora. Ésa es una gran ventaja. Creo que es una de las obras más documentadas en la historia de la ciudad, todo puede ubicarse perfectamente bien. Si alguien dice: no me gusta la curva tal, se puede saber quién participó, por qué y por qué se tomó esa decisión respecto al trazo. Se les dio a todas las áreas técnicas todo el respaldo para que pudieran tomar sus decisiones.

Aquí, por ejemplo, tengo también el acta que les voy a dejar desde luego, que es la reunión en la que se analizan las condiciones operativas y de seguridad del *buggy* del tren. A ésta no asistió el jefe de gobierno, son las áreas técnicas correspondientes pero están todas, incluyendo a CAF. Aquí está el acta de ese día, todo está documentado, diputados.

A mi modo de ver, y concluyo, la explicación del problema que tiene hoy la Línea 12 no es como se quiso hacer ver en el informe: falta de coordinación, irregularidades y corrupción. Lo que hay aquí, y me parece que va a tener que aclararse pronto y así lo esperamos, es cuál es el error o especificación que se tiene que cambiar en la línea y a cargo de quién va a ser la corrección necesaria. Pero eso no se lo puedo informar yo porque no tengo acceso a esa información, que es lo que estaríamos esperando todos. Ésa es la participación del jefe de gobierno. Muchas gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene ahora la palabra para formular réplica hasta por tres minutos el diputado Manuel Huerta Ladrón de Guevara.

El diputado Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara: Yo, en principio, lo que digo es que si se tiene que cambiar algo, ojalá sea ya previsto en los propios contratos que hicieron; porque si no, capaz que se lo dan a Higa o a una empresa del señor Hinojosa. De eso no me queda la menor duda, parece que hay campeonato mundial de entregarle obra y obra, y contratos y contratos.

Yo más bien quisiera aprovechar este momento para que esta audiencia, con estos datos y esta información no se convierta en una audiencia para teparle el ojo al macho. Como que ya abrimos el derecho de audiencia a un implicado y que sigan en estas decisiones tomadas, como aquí decía un diputado de los adláteres del PRI.

La verdad no es por un problema nada más de fondo, de forma, perdón, la ilegalidad o la ilegitimidad del dictamen que estamos debatiendo. Debería adentrarse a los temas de fondo, como aquí se están planteando.

Yo vuelvo a pedir prudencia, ahora que los compañeros del PAN ya tuvieron a bien cambiar al que yo proféticamente anunció que era del PRI y así parece que va a suceder, el que todavía estaba la semana pasada, Sotomayor. Ah, pues ahí está el diputado Sotomayor, verdad, que se va. Yo digo que ojalá los del PAN actúen en congruencia con esta lucha que traen contra la anticorrupción, porque la anticorrupción también es avalar este tipo de dictámenes. Es cuanto, presidente.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Por favor, ruego respeto a todos los presentes, por favor.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra la diputada Cristina Olvera Barrios.

La diputada Cristina Olvera Barrios: Con su permiso, presidente. Mi intervención será en un solo acto, ruego a la Presidencia tolerancia en el tiempo y para que mi presidente no me suene la campanita, que ha sido mi coco en el pleno.

Con su permiso, diputado presidente. Compañeras diputadas y diputados, licenciado Marcelo Ebrard y senador Mario Delgado, asistentes que nos acompañan. Para el Grupo Parlamentario Nueva Alianza lo más importante, lo que más le preocupa a la ciudadanía, es que el servicio de la Línea 12 del Metro sea restablecido a la mayor brevedad.

En mi grupo parlamentario no prejuzgamos ni hacemos juicios sumarios, ya que no es nuestra función y poco ayuda a establecer el tema que nos atañe en esta Comisión Especial. Se ha solicitado por parte del ciudadano Marcelo Ebrard el derecho de audiencia, a ser escuchado, como todos aquellos con los que nos hemos reunido, y así lo valoramos.

Es evidente que todas las obras públicas y los servicios del gobierno de la Ciudad de México se traducen en acciones encaminadas de manera prioritaria a lograr el beneficio de la población y podemos reconocer que la construcción de la Línea 12 del Metro fue una de las obras de infraestructura de mayor importancia, tanto por el monto de la inversión económica como por el enorme impacto social.

Entre los objetivos que se perseguían con la puesta en marcha de la Línea 12 del Metro se destacan las siguientes.

Satisfacer diariamente una demanda de 450 mil usuarios.

Brindar servicio de transporte masivo de pasajeros en forma rápida, segura, económica y ecológicamente sustentable a los habitantes de las siete delegaciones del Distrito Federal.

Mejorar el desempeño de la totalidad de la red de Metro y proporcionar conectividad con las líneas 8, 2, 3 y 7 en el sur de la ciudad y ahora con la suspensión del servicio desde el pasado 11 de marzo de 2014 de once estaciones de la Línea 12 del Metro como consecuencia de la mala planeación, desgaste de los rieles y otras anomalías la población que antes se reconocía como beneficiaria de este servicio de transporte público se encuentra en la necesidad de enfrentar y padecer diariamente los graves efectos de esta subvención y de manera particular a los siguientes inconvenientes:

La situación del servicio de autobús de la red de transporte de pasajeros que se habilitó para cubrir la demanda de transporte que fue ampliamente rebasada e insuficiente para brindar el servicio.

Los usuarios tienen que hacer filas de 30 o 45 minutos para abordar uno de los 300 camiones de la RTP.

Muchos usuarios deben invertir mayores recursos de sus gastos, para utilizarlos en transporte ya que la demanda fuera de las estaciones cerradas provoca que los usuarios busquen alternativas que afectan su economía familiar.

El incremento del tiempo de traslado de 45 minutos a dos horas.

Derivado de la suspensión del servicio los operadores de transporte concesionario pelean unos con otros, para ganar el pasaje lo que no sólo provoca saturación en las vialidades si no que se pone en riesgo la vida de los usuarios.

El caos vial que impera pese a los intentos de agilizar el tránsito vehicular, tampoco podemos menospreciar que tan sólo por concepto del pago de autobús de la RTP, para transportar gratuitamente a los usuarios afectado durante 2014 se han invertido 240 millones de pesos, mientras que para los trabajos iniciales de la rehabilitación de la Línea 12 en el mismo año se han destinado más de 100 millones de pesos y tristemente para 2015 se estima gastar 893 millones de pesos bajo el mismo concepto.

Con lo anterior representa una vez más una grave situación en perjuicio de la ciudadanía que sólo le queda esperar por la reapertura del tramo cerrado que no se resolverá hasta el mes de noviembre del presente año.

Por ello, nos permitimos preguntarle licenciado Marcelo Ebrard, de acuerdo con la responsabilidad y atribuciones que le fueron conferidas en el pasado en su carácter de Jefe de Gobierno ¿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?

Con la experiencia de haber sido Jefe de Gobierno, ¿cuál cree usted que deba de ser la solución más eficiente, más expedita y más económica para saturar a la brevedad, el servicio de la Línea 12 del Metro?

En la lógica de la cadena de mando responsabilidades del gobierno compartidas, ¿piensa usted que como Jefe de Gobierno atendió y dio seguimiento oportuno y constante a las decisiones en materia de calidad de obra, proveedores, tiempo y revisión? Agradecemos la respuesta a estas inquietudes.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputada.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra, hasta por tres minutos, para dar respuesta, el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón. Tiene la palabra.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Muchas gracias. Diputada, yo diría en primer lugar, que cuando fue todo el proceso constructivo y hasta el inicio de operaciones de la línea, como ya aquí lo mencioné, participaron varias empresas supervisoras responsables, entre otras cosas de ver lo de la calidad de los materiales.

Finalmente el material, hoy en día que se va a cambiar es el balasto, el balasto es lo que se va a cambiar para que pueda asentarse adecuadamente. Pero el resto de los materiales, según se sabe, y eso fue lo que yo pude ver como Jefe de Gobierno, son los reportes de la supervisión que te dice que tu obra va de acuerdo a la calidad que debes tener. Esa supervisión hasta hoy, no está en cuestión.

Hablo de los trenes ahora, porque habla usted de responsabilidades. Los trenes, ¿en base a qué se toman las decisiones? En base a un organismo que se denomina Metro que tiene medio siglo. Es decir, toman las decisiones respecto a qué tipo de tren va usted a poner, cómo va a funcionar, etcétera.

La información que yo tuve para poner en marcha la línea, por cierto mucho más tarde de lo que estaba prevista, porque se ha dicho que la aceleré, es falso. La línea iba a terminarse mucho antes y tuvimos o nos esperamos hasta terminar muchísimos procesos. La información que yo tuve es similar a la que tuvo el actual Jefe de Gobierno y su director del Metro para recibir la obra.

Es decir, de la fecha que se inició la operación de la Línea 12 durante mi administración, a la fecha en la que fue recibida por la siguiente administración transcurrieron ocho meses, siete de los cuales fue ya dentro del periodo del actual Jefe de Gobierno, entonces tenía la misma información.

Yo no creo honestamente que el director del organismo haya recibido la obra en julio de 2013 si hubiese considerado que la obra estaba en condiciones no operativas. Después de esa fecha se dan una serie de hechos sobre los cuales ya no abundo, porque la información ustedes la tienen, ¿y al día de hoy qué escuché yo? Que van a hacer un ajuste aparentemente en los trenes. Es lo que se dijo el día de hoy.

Ahí tendrá que verse –y por eso lo mencioné— si es un error de diseño del tren o es un error de especificaciones. Si es un error de diseño quiero esto subrayarlo: Si se hubiese comprado el tren no se podría hacer nada y sería cambiarlo a costa de los contribuyentes del Distrito Federal, pero como está en otro formato que ya explicó el senador Delgado, entonces hay una responsabilidad del proveedor respecto al diseño del tren.

En la cláusula séptima del contrato –que aquí tengo y se los voy a dejar por supuesto– se establece como contraprestación –en este caso contraprestación de CAF– que el diseño... Se los voy a leer: Todas las actividades desarrolladas por el prestador relacionadas con el diseño, fabricación y puesta en operación del lote de 30 trenes y con la conservación y mantenimiento integral de dicho lote de 30 trenes, incluyendo costos y gastos derivados de condiciones operativas, socioeconómicas, políticas, climáticas, ambientales y geográficas.

Dicho de otro modo: Si hay un error en el diseño se tiene que corregir y no debe ser a cargo del contribuyente. Si hay un error en las especificaciones pues entonces ya no le demos vuelta al tema y digamos qué error es en las especificaciones y corriamos eso.

Esa evolución de la interface entre el tren y la vía, era difícil de prever con la información disponible cuando se puso en marcha la línea. Pero también lo era difícil de prever en la fecha que se recibió, porque en caso contrario –insisto– no se habría recibido la línea. Perdón, presidente, concluyo. Muchas gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene la palabra para formular réplica hasta por tres minutos la diputada Cristina Olvera Barrios.

La diputada Cristina Olvera Barrios: Con su permiso, diputado presidente. Para el Grupo Parlamentario Nueva Alianza, esta comisión tiene como misión y objetivo defender al ciudadano y no a los partidos políticos de ninguna fracción parlamentaria.

Nuestra preocupación fundamental se centra indudablemente en el aspecto del beneficio y seguridad de los usuarios. Es decir, la población. La seguridad de la población que utiliza el servicio de transporte que presta el Metro, debe ser responsabilidad prioritaria del gobierno de la Ciudad de México, pero esto no debe ser pretexto ni obstáculo para no atender puntualmente el perjuicio que se le ha ocasionado a la población que se ha visto afectada en su vida diaria y en la económica de su familia.

Por otro lado tampoco debe de ser tarea ni meta de esta comisión convertirse en un instrumento para cacería de brujas, complacer revanchas personales o de grupos, presentar batalla o intereses políticos y partidistas específicamente. Esto sólo contribuiría a desviar la atención de su verdadero propósito y de nuestro compromiso en aquilatar las soluciones que deben de aplicarse con prontitud y puntualidad.

Se debe fundamentalmente y únicamente que esta comisión debe de ser el funcionar como una herramienta eficaz que se ponga al servicio y atienda los justos reclamos y necesidades de todos los ciudadanos del Distrito Federal.

Por ello sería prioritario que las autoridades correspondientes apliquen las medidas efectivas para resarcir cada uno de los daños ocasionados a la población, a la que se pretendía beneficiar, y a los habitantes que han visto alterado su patrimonio por las acciones u omisiones derivadas de las decisiones tomadas desde el gobierno de la ciudad de México pues se hicieron con el uso principalmente de los recursos públicos de los contribuyentes.

Si se deben deslindar responsabilidades de la anterior o actual administración de nivel y alcance que nos corresponde conforme a derecho, y muy importante, a los datos técnicos desde hasta dónde alcance la ley y la justicia para los que tienen la responsabilidad que le está afectando a la ciudadanía. Es cuanto, diputado presidente.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputada.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el diputado Ricardo Mejía Berdeja, hasta por tres minutos.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Bueno, alteró el orden pero está bien, presidente. Altera muchas cosas, así es de que ya no es novedad.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Ahorita así va el orden, diputado; por favor, tiene la palabra.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Gracias. Bueno, lo primero es que quedó asentado que se violaron los artículos 164, 165 y el artículo 208 del Reglamento. Me extraña que legisladores que presumen de ser buenos abogados –como el compañero del Partido Verde– ahora haya avalado esta ilegalidad.

Es un informe que tiene nulidad porque está fuera de los plazos, es un informe semestral que debió haberse entregado hasta el próximo mes de marzo, y dejamos constancia porque como usted lo ha dicho, presidente, de esto se va a levantar una versión estenográfica que será del dominio público y que eventualmente va a ser muy importante para futuros actos jurídicos.

Es, en nuestra opinión, un informe *goebbeliano*, porque es la filosofía del ministro de propaganda de Hitler, repetir una mentira mil veces para que se convierta en verdad, hacer afirmaciones temerarias sin sustento, con tal de causar descrédito político al adversario.

Pero bueno, entremos en materia. Yo le preguntaría, licenciado Ebrard, ¿cuándo recibió el actual gobierno de la Ciudad de México, de conformidad y de manera definitiva la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México?

Para el senador Mario Delgado, ¿qué volumen de recursos federales se destinaron a la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México?

Para el licenciado Ebrard, ¿cuántas auditorías le fueron practicadas a esta obra? ¿Cuántas de carácter federal? ¿Cuántas de carácter local? Y, ¿cuál es el estatus de estas auditorías?

Para el licenciado Marcelo Ebrard, en su opinión, la falla en el mantenimiento preventivo y correctivo puede ser la causa del acelerado desgaste ondulatorio de las vías de las 11 estaciones que están cerradas, ¿qué nos puede decir con relación al estudio de la Universidad de Navarra, con relación al desgaste ondulatorio y las fallas en el mantenimiento preventivo y correctivo?

Podría, senador Mario Delgado, dar más detalles del PPS porque además creo que es un modelo que ha usado mucho el estado de México, que pudiera profundizar también sobre esto porque se ha manejado dolosamente como que hubiera habido deuda.

También preguntarle al licenciado Ebrard, 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?

También para el licenciado Marcelo Ebrard, si fue impugnada la adjudicación de los trenes y en todo caso ¿cómo resolvieron las instancias judiciales competentes? Sería por mi parte, y profundizaría en la réplica.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra, hasta por tres minutos, para dar contestación a las preguntas, el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Gracias. La fecha de entrega-recepción definitiva de la línea es el 8 de julio de 2013, según se sabe.

Respecto a la influencia que pudo haber tenido el mantenimiento sí pudo haber sido importante. Ése es un tema que habría que revisarlo y que supongo el gobierno de la ciudad aclarará conforme se vayan anunciando las acciones que va a tomar de rehabilitación.

Hoy lo que parece ser el diagnóstico oficial es que se va a hacer un ajuste a los trenes, pero habrá que ver qué es lo que informan finalmente, porque ahí hay una pregunta: ¿por qué dos años después de funcionar los trenes? Eso no me queda claro. Los trenes llevan funcionando quizás un poco más de dos años.

Respecto a las auditorías, pues 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 que hay entre el consorcio y el gobierno del Distrito Federal.

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.

Respecto al proceso que llevó a cabo el Metro para definir qué empresa proveedora –que participaron seis– debería realizar hacer los trenes hubo un juicio con Bombardier, que también es otro proveedor del Metro, que finalmente se ganó en el proceso judicial y por eso prosperó el convenio y finalmente el contrato con CAF. Gracias por su atención, señor diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado. Tiene el uso de la palabra hasta por tres minutos, para dar respuesta a las preguntas, el senador Mario Delgado Carrillo. Tiene el uso de la palabra.

El senador Mario Delgado Carrillo: Muchas gracias. Diputado, gracias por la pregunta. Bueno, a ver, mire, la verdad es que había hecho una presentación para explicar un poco qué son los PPS, porque hay mucha confusión sobre este esquema de financiamiento, pero la verdad es que me encontré en el SAI de la Secretaría de Hacienda una mejor explicación de lo que había logrado, entonces les traje la explicación de la Secretaría de Hacienda, qué es un PPS.

Y, bueno, rápidamente, ahí plantea cuál es la diferencia entre un PPS, un esquema PPS, con un esquema tradicional de inversión presupuestario. Primero, el tipo de contratación, ahí es obra pública. En el caso del PPS se convierte en servicios.

La vigencia en la obra tradicional siempre es anual o bianual, por la restricción de la ley presupuestal que tenemos federal. PPS son a largo plazo, periodos superiores a 15 años.

Alcance, desarrollo de infraestructura en este caso. Aquí se incluye no sólo la infraestructura, sino el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, mantenimiento y operación. Una descripción parecida hizo el licenciado Ebrard hace un momento respecto de las características del contrato de CAF. Aquí estamos hablando de obra pública y son prestación de servicios.

Concepto de gasto como se registra en la inversión tradicional, en la parte tradicional es inversión, en los PPS es gasto corriente, no de inversión.

Propiedad de la infraestructura, quién es el dueño. En la inversión tradicional es el gobierno, en los PPS es privado. Los pagos se hacen a través de estimaciones de obra en el método tradicional y en los PPS hay tarifas unitarias de servicios.

Parámetros, especificaciones y normas de las Ley de Obras, y acá son modelos de gestión, indicadores de desempeño y mecanismos para su medición para el pago que generan.

Este es un esquema muy sencillo. Hay una entidad responsable de la prestación del servicio, de un servicio o prestación del servicio público. Qué hace, hace un contrato de largo plazo con un inversionista proveedor que va a dar a nombre de la entidad pública los servicios.

¿Qué tiene que hacer el inversionista proveedor? Conseguir el financiamiento con los bancos; tener proveedores de capital; articular a las constructoras proveedoras de equipo; proveedoras de servicio y otros proveedores, hasta cumplir los niveles de exigencia y desempeño que le establece la entidad pública que le contrata el servicio. Y esto se vuelve un gasto corriente para la dependencia.

Quisiera pasar a otra presentación y me voy muy rápido. No debería extrañarnos el tema de los PPS, eso es relativamente nuevo. Por ejemplo, el estado de México utilizó los PPS por casi 20 mil millones de pesos en distintos proyectos.

¿Qué decía el gobernador del estado de México de los PPS? Que se promueve una mayor eficiencia en la utilización de recursos públicos sin afectar la salud financiera del estado ni su nivel de endeudamiento, y se incentiva una eficiente transferencia y mitigación de riesgos. Ésta es una de las justificantes en la Gaceta del Gobierno del estado de México.

—No sé, presidente, si pueda tener un minuto más para acabar esta explicación.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Va a haber más intervenciones, me podría ayudar, por el tiempo de los demás, por favor.

El senador Mario Delgado Carrillo: Bueno, pues me quedé a un minuto de explicarlo. Ojalá tenga la oportunidad de volver.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Claro que sí.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene hasta tres minutos para uso de la palabra, para réplica, el diputado Ricardo Mejía Berdeja.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Gracias, presidente. Es que aquí causa siempre urticaria cuando se menciona el nombre de Peña Nieto, pero más allá de eso quiero señalar que queda claro, por lo que aquí se ha señalado, que las auditorías fueron solventadas, salvo estas observaciones que están desahogándose, por un orden de 30 millones de pesos y esto contradice el informe porque en el líbello que se presentó al pleno se establece que nada más la parte de las observaciones, no que fueron solventadas. Creo que eso es algo muy importante.

Por otro lado, el hecho de que el actual gobierno de la Ciudad de México recibió en julio de 2013 de conformidad la Línea 12 del Metro, que también esto es importante señalar. El tema de que esta comisión no ha profundizado en el tema de la falla del mantenimiento preventivo y correctivo que está en un estudio de la Universidad de Navarra, que está en un informe, en un dictamen de la empresa ILF Consultores, que también habla de que una de las causas fue el acelerado desgaste ondulatorio provocado precisamente por fallas en el mantenimiento preventivo y correctivo.

Otro tema importante es lo de los PPS, porque el diputado que se pasó al PRI —que por aquí andaba— y que votó apresuradamente el domingo el informe, fue a la Benito Juárez a postularse. Pero, más allá de eso, decía que habían endeudado brutalmente a la Ciudad de México, cuando

fue un proyecto de prestación de servicios a largo plazo, que fue aprobado por unanimidad en la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México, pero que además, no es un esquema propiamente de deuda pública y también ha sido este modelo recurrentemente utilizado por el hoy Presidente de la República.

Entonces, es importante señalar porque es parte de las mentiras, las grandes mentiras en torno a la Línea 12, como el tema de las auditorías, el tema del mantenimiento preventivo y correctivo, el tema también del endeudamiento supuesto.

Nosotros creemos que evidentemente tenemos que profundizar el hecho de la falla en el mantenimiento preventivo y correctivo, y no estar haciendo juicios a priori, simplemente por consigna política, simplemente para satisfacer revanchas de carácter político y que es parte de lo que tenemos que abocarnos para que la comisión dé pleno cumplimiento a su responsabilidad. Es cuanto.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra la diputada Magdalena Núñez Monreal, hasta por tres minutos.

La diputada Magdalena del Socorro Núñez Monreal: Presidente, si me da un poquito más de tolerancia, no voy a utilizar el tiempo de réplica.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Así será.

La diputada Magdalena del Socorro Núñez Monreal: Gracias. Buenas tardes, licenciado Marcelo. Buenas tardes, senador Delgado, bienvenido. Derivado del análisis jurídico del informe de la Comisión Especial para dar seguimiento al ejercicio de los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro, el Partido del Trabajo ha llegado a la conclusión de su inconstitucionalidad, puesto que presenta vicios de origen, ya que el artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su segundo párrafo señala: “Nadie podrá ser privado de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho”.

De la lectura de la anterior transcripción se advierte, que entre las diversas garantías que contiene el artículo 14 destaca por su importancia la audiencia previa que constituye una garantía de seguridad jurídica para los gobernados, que impone la ineludible obligación a cargo de todas las autoridades, para que de manera previa al dictado de cualquier acto de privación cumplan con una serie de requisitos necesarios para oír en defensa a los afectados, conocidos como formalidades esenciales de procedimiento.

Estas formalidades esenciales de procedimiento a los que la Carta Magna se refiere precisa la jurisprudencia que también deben observarse y son las siguientes.

La notificación del inicio del procedimiento y sus consecuencias.

La oportunidad de ofrecer y desahogar las pruebas en que se finque la defensa.

La oportunidad de alegar y el dictado de una resolución que dirima las cuestiones debatidas.

A estas formalidades esenciales del procedimiento se unen los requisitos que para todo acto de autoridad contiene el artículo 16 constitucional, los cuales sustancialmente son los de competencia de la autoridad que el acto obre por escrito y que se encuentre fundado y motivado de manera debida.

De lo anterior se desprende, que si las autoridades administrativas, judiciales y las legislativas no observan esas formalidades que en todo procedimiento de carácter administrativo se deben seguir, se violan en perjuicio de los gobernados, tanto sus derechos humanos como sus garantías individuales como lo ha hecho esta comisión en perjuicio del ciudadano Marcelo Ebrard Casaubón.

Con independencia de lo expuesto pregunto al licenciado Marcelo Ebrard lo siguiente en torno a los costos de esta obra que en su momento su gobierno planteó y ejecutó se les ha calificado como un desastre financiero, se habla de sobrecostos, sobreprecios, pagos indebidos de acuerdo con los propios contratos que ahí se firmaron.

Hemos escuchado cifras que van desde los 40 mil, 42 mil, 50 mil millones de pesos, pero realmente licenciado, ¿cuánto costó en realidad la Línea 12? ¿Cómo se compara su costo con respecto en otros países? ¿Por qué se ha dicho que esta línea es más mucho más cara que el presupuesto contemplado para el tren México-Querétaro? ¿Cuál es su opinión al respecto?

Originalmente, el contrato de la obra consideraba que el tramo completo fuera subterráneo. ¿Por qué se modificó el contrato de la obra? ¿Fue usted quien lo decidió? Y, ¿cómo impactó esta decisión? Por su respuesta muchísimas gracias licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputada.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra hasta por tres minutos el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Gracias, diputada. Mire se ha hablado mucho de sobre costos tiene usted razón, ahora que estaba escuchando en el pleno que fue recientemente fueron los adjetivos que más usaron.

Ahí, quisiera subrayar lo siguiente, la Auditoría Superior de la Federación en el caso de esta obra realizó auditorías no de muestra si no de 15 mil millones de pesos, pregunto si un órgano autónomo de ese rango hubiese encontrado todo lo que se está diciendo hoy seguramente habría habido sanciones y habría actuado la Auditoría Superior de la Federación que estuvo trabajando en esto 2009, 2010, 2011.

Entonces, carece de fundamento lo que se está diciendo respecto a esos sobre precios y a todo lo que se ha venido argumentando como explicación para decir que hay fallas en la obra derivadas de corrupción, la verdad es que no se vincula una cosa con la otra.

Cuando usted revisa todo lo que se ha dicho respecto o que explica las fallas que pueda haber en la Línea no hay vinculación con fenómenos de corrupción, eso es falso.

Hay y ya lo expliqué hace un momento diferentes diagnósticos que ha venido dando la autoridad, pero que no tienen que ver con corrupción. Yo haría la pregunta, el hecho de que haya un error en el diseño, como se dice ahora, o las especificaciones, ¿es atribuible a la corrupción? ¿Y por qué ningún órgano autónomo la detectó? ¿Y por qué se llega a esa conclusión, más aun sin siquiera pedir los documentos respectivos?

Yo decía hace un momento en el informe, están todas estas páginas que dicen resultados de la Auditoría Superior de la Federación y así se mandó a todos los medios y al pleno. Y estos resultados del año 2009, 2010 y 2011, salvedad hecha de los 32 millones que acabo de explicar, están solventados. Qué es esto, si no intencionalidad política y un engaño a la gente.

En síntesis, el costo de la Línea 12 está dentro de los parámetros de costo de los metros en todo el mundo. Es más, el metro que se está haciendo en Monterrey está por encima por el costo por kilómetro hoy. Del México-Querétaro no lo puedo comparar porque ya se canceló el proyecto, entonces no conocemos los detalles, pero está dentro del parámetro.

Y respecto a las conclusiones de los órganos de control incluyo aquí también a la Auditoría Superior del Distrito Federal, no hay tales irregularidades. Entonces de dónde se derivan esas afirmaciones como este anexo que se distribuyó a todos los medios. Si usted lee este anexo, dice qué barbaridad, nada más que no le dicen que está solventado y lo presentan como resultados de la Auditoría Superior de la Federación, aquí está. Entonces mucha intencionalidad política, pocos datos, pocos fundamentos. No hay tal, es lo que yo diría. Muchas gracias, diputada.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado. Tiene la palabra para formular réplica, hasta por tres minutos, la diputada Magdalena Núñez Monreal. Ya no. Okey. Continuamos.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene la palabra el diputado Antonio Cuéllar Steffan.

El diputado Antonio Cuéllar Steffan: Gracias, diputado presidente. Buenas noches, compañeras, compañeros diputados, licenciado Marcelo Ebrard, senador Mario Delgado. Bienvenidos. Buenas noches.

Ya que fui aludido con relación a mi intervención al inicio de esta sesión en lo referente al trámite que se le dio el informe, quisiera solamente aclarar, porque además así lo hice al inicio de mi intervención, que no estaba yo valorando, ni pronunciándome con relación al fondo de lo que estaba contenido en el informe.

Simple y sencillamente digo, que para efectos del procedimiento que se sigue dentro de la Cámara, ninguna comisión podría tener facultades de ir en contra de aquello que ya se aprobó por Mesa Directiva, que es un órgano de pleno, precisamente a eso me referí y eso lo quiero reiterar.

De tal manera que estas alusiones a que yo dije que se tratara de hechos consumados, lo son dentro del procedimiento legislativo. Ninguna autoridad puede revocar sus determinaciones en el caso del procedimiento legislativo, las comisiones nunca podrían estar por encima del pleno, y es a lo que me refería del licenciado Ebrard, que me aludió dos veces con relación al mismo tema.

Por otro lado, he escuchado ya en un par de ocasiones, tanto por el parte del senador Mario Delgado como por parte del diputado Huerta Ladrón de Guevara, también he leído yo en algunos medios impresos referencias a que esto es un juicio político, a que se trata de una instancia de sanción en contra de los servidores públicos del Distrito Federal y que se estaba violando la garantía de audiencia y desde luego que no puedo yo dejar de hacer referencia a esos temas.

Quiero que sepan que nosotros como representantes de la nación, como representante del pueblo de México, estamos aquí reunidos con facultades única y exclusivamente para averiguar hechos, porque la realidad social y la razón son las fuentes primarias del derecho, de la ley que nosotros hacemos aquí.

De tal manera que lo único que queremos es averiguar qué ha sucedido para que en función de los problemas que arroja esta realidad social y los problemas que derivan de la historia, podamos nosotros preparar las iniciativas correspondientes para preparar también y, aprobar en su caso, las leyes que les den respuesta.

O, en su defecto, si llegáramos a conocer a partir de estas averiguaciones, a partir de este conocimiento, algún hecho que se a contrario a la norma, pues denunciarlo de inmediato para que las autoridades competentes sean las que inicien en su propia esfera de competencia los procedimientos administrativos, judiciales o de cualquier índole que acaben con la emisión de las resoluciones o sentencias correspondientes que a ellas les corresponde.

Cuando se dice que se ha violado la garantía de audiencia, yo lo que les digo es que en este caso no. En el caso de nuestra comisión solamente averiguamos hechos y no emitimos ninguna resolución, no emitimos ningún acto que prive de sus derechos, de sus propiedades, de su libertad absolutamente a nadie.

De tal manera que reiterar el hecho y reiterar este argumento de que estamos violando derechos humanos porque no le estamos dando el derecho de defensa a alguien, es absolutamente infundado.

Con relación al contenido de mis preguntas quiero yo hacer referencia a un marco jurídico que desde luego a nosotros nos conmina, nos obliga como legisladores, que deriva del 134 constitucional.

Le pido su tolerancia, diputado, porque al principio de mi intervención yo a lo que hice referencia fue a alusiones de ustedes. Hago referencia a las alusiones, déjeme ahora terminar mis preguntas, como todos los días le damos a usted tiempo suficiente para poderlo hacer. Ya que o lo tengo, diputado, presidente, simple y sencillamente quisiera preguntarle al licenciado Ebrard.

Cuando se inaugura la Línea 12 del Metro se dice que hay varios centenares de faltantes que están apuntados en la bitácora. Usted inauguró la Línea 12 del Metro a pesar de que existían esos faltantes anotados en bitácora. ¿Conocía usted de los faltantes anotados en bitácora?

Segunda pregunta. 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?

Tercera pregunta: ¿por qué autorizó usted la adjudicación directa del contrato de arrendamiento de la maquinaria? ¿Cuál fue la justificación? Desde luego en el entendido de que hay limitaciones dentro de la Ley de Adquisiciones

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?

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Diputado, concluya, por favor.

El diputado Antonio Cuéllar Steffan: Es todo. Esas son mis preguntas. Es cuanto, diputado presidente; gracias, licenciado Ebrard.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón, hasta por tres minutos.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Gracias, diputado. Bueno, si no se hubiese pasado por encima del derecho de audiencia, aunque éste no es un juicio que lleve a la privación de la libertad, pues probablemente no estaríamos aquí. Esto debió ocurrir antes de que se emitiera el informe, con todo respeto.

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.

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.

Si yo conocía desperfectos. Creo que con esto ya le contesto. No recuerdo otra cosa más que lo que le acabo de decir.

Yo no habría, nunca he actuado de manera irresponsable, no hubiera dado mi anuencia de iniciar operaciones si no hubiésemos tenido ese certificado y esas conclusiones de parte de quienes tenían a su cargo esta obra.

La adjudicación y el sondeo de mercado lo hizo el Metro; el consejo de administración del Metro lo aprobó. Después hubo un juicio –como ya expliqué– con Bombardier, y finalmente el juicio fue sobreseído.

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. Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Para formular réplica –hasta por tres minutos– tiene la palabra el diputado Antonio Cuéllar Steffan.

El diputado Antonio Cuéllar Steffan: Lamento mucho no haber tenido la oportunidad de leer las disposiciones legales y quería yo enunciar antes de formular las preguntas, algo que nos interesa sobre todo, y desde luego tiene que ver con la adjudicación directa o licitación de una obra, es el mandato que deriva del 134 constitucional, y permítanme leérselos. Los recursos económicos de que dispongan la Federación, los estados, los municipios, el Distrito Federal y los órganos político-administrativos de sus demarcaciones territoriales, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a que estén destinados.

Es en base a este 134 constitucional que también se dice después que los arrendamientos y enajenaciones de todo tipo se llevarán a cabo a través de licitaciones públicas mediante convocatoria pública para que libremente se presenten proposiciones solventes en sobre cerrado, etcétera, etcétera.

Desde luego que hay un mandato constitucional que, a nuestro parecer, pudiera haber ofrecido, de haberse cumplido el mecanismo de la licitación pública, una mayor oferta y una mayor competencia entre proveedores de servicios, en este caso de arrendamientos de apagones de tren que pudiera haber redundado en una eficiencia en el ejercicio del gasto público y la gestión financiera del Distrito Federal.

Hay datos duros, desde luego, no tengo que referirme más que a uno, 40, 42, 45 mil millones de pesos, los que ustedes quieran decir, de cualquier forma hay 500 mil habitantes del Distrito Federal que día con día no pueden trasladarse de la zona oriente al poniente de la capital.

Y aquí vengo nada más a leer la fracción I del artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los servidores públicos:

“Todo servidor público tendrá las siguientes obligaciones:

Cumplir con la máxima diligencia del servicio que les he encomendado y abstenerse de cualquier acto u omisión que cause la suspensión o deficiencia de dicho servicio o implique abuso o ejercicio indebido de un empleo, cargo o comisión”.

Y por último, déjenme leer nada más la fracción XX del mismo artículo 47. “Tiene la obligación de supervisar que los servidores públicos sujetos a su dirección cumplan con las disposiciones de este artículo y denunciar por escrito ante el superior jerárquico o la Contraloría Interna, los actos u omisiones que en ejercicio de sus funciones llegare a advertir respecto de cualquier servidor público que pueda ser causa de responsabilidad administrativa en los términos de esta ley y las normas que al efecto se expidan.

Es cuanto, diputado presidente.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el diputado Roberto Reyes Gámiz, hasta por tres minutos.

El diputado Roberto Carlos Reyes Gámiz: Muchas gracias. El centro del interés que tiene nuestro grupo parlamentario en el tema de la línea 12 es la gente. Las personas que pueden y deben hacer uso de este servicio, de esta obra, que busca ofrecer una alternativa de transporte económico y eficiente, sobre todo en esa zona de la Ciudad de México.

Como en el centro de nuestro interés está la gente, debo decirles a todas y todos ustedes que nosotros, sin lugar a dudas, respaldamos la decisión del jefe de Gobierno, el doctor Miguel Ángel Mancera, pues de en algún momento haber determinado priorizar la seguridad de los usuarios y además pues tomar medidas a propósito del problema que presentó esta línea, medidas de fondo.

Además, desde luego para el PRD, que hemos tenido junto con otros partidos la oportunidad de gobernar durante 18 años la ciudad, estamos muy interesados en la transparencia y en la rendición de cuentas. Por eso destaco la presencia voluntaria, abierta, que tanto el senador Mario Delgado, como el licenciado Marcelo Ebrard, han tenido para con esta comisión de trabajo.

Nosotros señalamos que la manera desaseada, unilateral y, diría, con tintes políticos con que se condujo la última sesión, los trabajos de la comisión, fueron indebidos y además con toda firmeza hemos señalado que nunca vamos a permitir que se cometa una injusticia, porque detrás de cualquier injusticia se encuentra la esencia de quien nos reivindicamos de izquierda.

Así pues solamente quisiera formular tres preguntas para ustedes: ¿Acaso fue unilateral la aprobación del PPS que aquí se nos ha explicado? ¿Quién? ¿Cuándo aprobaron el famoso PPS, que hoy es objeto de una discusión y que incluso se señala irregularidades en torno a esa aprobación? ¿Quién lo aprobó? ¿Dónde se aprobó?

La segunda pregunta que quisiera formular es: ¿Quién decidió que se contratara a la empresa CAF? Y, la tercera pregunta, quisiera saber de propia voz de ustedes si en su actuación, en su calidad de ex servidores públicos obra en perjuicio de los principios de legalidad, honradez, imparcialidad, eficiencia alguna actuación de parte de ustedes. Ésas son las preguntas que quisiera formular.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado. Tiene el uso de la palabra primeramente hasta por tres minutos, el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: En la comparecencia que tuvo el ingeniero Bojórquez, ex director del Metro, en la Asamblea Legislativa, explica en detalle el proceso que llevó a la aprobación, primero propuesta del PPS, aprobación del esquema y también el sondeo de mercado que hubo propuestas notarizadas de diversas empresas. Menciono las que él señaló.

Está CALF; Bombardier; Alstom; PCZ Construcciones; Norinco, la empresa china; Siemens y AnsaldoBreda fueron las invitadas. Y la diferencia de precios está en alrededor, entre las dos primeras, los dos primeros lugares, alrededor de 1 por ciento del valor total del contrato. Eso fue lo que explicó el director del Metro.

¿Quién tomó las decisiones? El Metro, su Subcomité de Adquisiciones y su Consejo de Administración. Eso es lo correcto, es lo que procede.

Ahora, ¿de esa decisión se derivó que esté fallando la Línea? Es decir, ni siquiera tenemos claro cuál es la razón por la cual está hoy planteándose el cambio o ajuste o modificación del tren. ¿Cuál es la razón?, todavía no lo sabemos.

Yo creo que para hacer un juicio sobre eso, una conclusión mejor dicho, tendría que tenerse el diagnóstico de cuál es la razón, pero no veo la correlación entre una decisión y otra y el efecto.

Ese es el proceso que siguió esta decisión y esta determinación. Ésas son decisiones que fueron también, hay que recordar que fue aprobado en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal el modelo, y hay que recordar que fue auditado en el año 2011 por el órgano, en este caso hoy Auditoría Superior del Distrito Federal. Ésa sería la información, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Continuamos. Gracias licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el senador Mario Delgado Carrillo.

El senador Mario Delgado Carrillo: Gracias, diputado presidente. Gracias diputado, por sus preguntas. En la anterior no contesté. Recursos federales con 14 ml millones, de los cuales se ha

desatado una polémica en torno a que se hace referencia a que eran 2 mil. 2 mil vinieron en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación en dos ejercicios fiscales; primero mil y luego mil. Es decir, el deseo del Poder Ejecutivo por destinarle recursos a esta Línea sólo ocurrió en dos ocasiones y por 2 mil millones. El resto de los 12 mil fueron asignaciones que se logran en esta Cámara de Diputados y se ordena a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que se asignen al Proyecto Metro.

¿Quién aprobó el PPS? Diputado Reyes Gámiz, ya lo explicamos en la presentación. Es decir, es una opción que se tiene en la Ciudad, donde cada dependencia dice, bueno, yo quiero contratar un bien, un servicio a través de un PPS. E inicia el proceso que ya describí y que les voy a dejar la presentación donde vienen todas las referencias a la ley de cómo es ese procedimiento de aprobación de PPS.

Ahora, quisiera regresar a esa presentación, por qué se ha satanizado tanto a los PPS. Creo que la mejor manera de explicarlo es con un par de ejemplos, para hacer un paralelismo a lo que se ha dicho en esta comisión.

Vamos con el Hospital Regional de Alta Especialidad de Zumpango. Es un contrato firmado en 2009, propone el financiamiento, diseño, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento de las instalaciones del hospital, incluyendo 124 camas. Ofrece muchos servicios, ahí vienen, es decir, no sólo se construye, también da servicios.

Características del contrato. 23 años, aquí sólo se recibieron dos propuestas técnicas y una económica, la primera etapa se descartó a uno de los competidores y se quedó uno y fue el ganador.

El hospital fue inaugurado el 14 de septiembre de 2011, ya saben esto de las prisas, un día antes de concluir la gestión del hoy actual presidente Peña Nieto. El costo fue de 7 mil millones de pesos.

Bueno, vamos a compararlo, porque en medios se repite, se repite y se repite: es que los trenes comprados costaban 6 mil millones y el contrato 18 mil millones. Sale. Vamos a comparar un PPS contra una obra tradicional.

El Hospital Regional de Alta Especialidad de Zumpango costó 7 mil millones y un hospital construido en 2004, en la Ciudad de México, también de especialidades, costó 425 millones de pesos, son hospitales de características muy similares, 124 camas, 142 camas, 29 consultorios, 22 consultorios.

Si seguimos la lógica que ha prevalecido en esta Comisión, entonces tendríamos que decir que hay sobrecostos, pagos indebidos, desviación, fraude y corrupción. Es decir, si seguimos la lógica de esta comisión tendríamos que decir que alguien se robó ahí 6 mil 500 millones de pesos.

Ahora, éste es un ejemplo, vamos ahora, es un ejemplo, es un ejemplo ilustrativo.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tema, por favor.

El senador Mario Delgado Carrillo: No, es un ejemplo ilustrativo. Regreso al metro.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Por favor, orden.

El senador Mario Delgado Carrillo: A ver, no tiene ningún interés esto en que sea mal interpretado, es simplemente un ejemplo, por qué no estoy de acuerdo con el criterio que sigue la comisión, ustedes dicen –es que hubiera sido más barato– 3 mil, entonces.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Senador concluya su intervención, por favor.

El senador Mario Delgado Carrillo: Entonces, insisto si seguimos el criterio de la comisión ésa sería la conclusión y sería terrible, ¿no?

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Por favor, por favor, senador concluya su tiempo, por favor.

El senador Mario Delgado Carrillo: Diputado déjame hablar.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Va a haber más ahorita, vas a tener más intervenciones, viene una segunda ronda.

El senador Mario Delgado Carrillo: No tiene ningún ánimo esto más que de ejemplificar. Regreso al Metro, cómo sabemos entonces, cómo evaluamos un PPS, para saber qué tiene una, es rentable para la sociedad que es un buen negocio para el gobierno.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Por favor, senador, concluya su tiempo ya pasó dos minutos.

El senador Mario Delgado Carrillo: No, no, no. El tiempo no ha pasado, porque no me ha dejado hablar el diputado que está aquí.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: A ver, con respecto a los legisladores y a los invitados presentes.

El senador Mario Delgado Carrillo: Si me das un minuto termino, también para que no se quede con la mala impresión del ejemplo.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Ahorita, mira va a terminar ahorita. Vas a tener, viene una nueva ronda.

El senador Mario Delgado Carrillo: Perdóname, pero no he podido.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Dame la oportunidad.

El senador Mario Delgado Carrillo: Dame tú la oportunidad.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Por favor, por respeto a los demás.

El senador Mario Delgado Carrillo: Dame tú la oportunidad. Pues me han interrumpido toda la presentación y no quiero que se queden con una mala impresión.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Que termine su argumento.

El senador Mario Delgado Carrillo: Nada más escúchenme a lo que voy, cómo podemos saber, es que regreso a Línea 12, cómo podemos saber cuándo un PPS entonces representa un buen acuerdo para el gobierno, hay dos variables, un análisis costo beneficio que es la tasa interna de retorno social positiva, el hospital de Zumpango lo tiene.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Okey, concluya por favor senador.

El senador Mario Delgado Carrillo: Los trenes de la Línea 12 también los tiene.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: A ver, por favor senador.

El senador Mario Delgado Carrillo: Presidente es su responsabilidad el orden...

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Senador también eres un legislador, por favor respeta el tiempo vamos a darle, solicito respeto a los tiempos y al acuerdo, por favor ya llevamos tres...

El senador Mario Delgado Carrillo: Solicito respeto a mi participación.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Por eso, si nos das la oportunidad tendrás...

El senador Mario Delgado Carrillo: Termino, estoy a un renglón de terminar.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: No hay interpelaciones, les recuerdo.

El senador Mario Delgado Carrillo: Entonces, qué haces para saber si es un buen acuerdo... no me deja hablar el diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Orden, por favor que termine.

El senador Mario Delgado Carrillo: Y es un ejemplo, nada más, no tiene ninguna mala intención que quede muy claro. Ahora, qué haces...

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Por favor senador termina.

El senador Mario Delgado Carrillo: Comparas el precio que te ofrecen los competidores en el caso de los trenes de la Línea 12 hay 5, 6 empresas que ponen una oferta en la mesa, en el caso del hospital que hablamos no hubo esa oportunidad y la diferencia de precio es menor a 1.5 por ciento en tres competidores en el cual uno resulta ganador, desafortunadamente en el caso del hospital no tenemos la información, para hacer esa comparación.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiempo.

El senador Mario Delgado Carrillo: Pero esto es para que no se satanice los PPS e invitar a la comisión que no se siga ese criterio tan fácil, porque entonces llegamos a conclusiones equivocadas.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Por favor. Tiene el diputado Roberto Reyes Gámiz la palabra, para formular réplica hasta por tres minutos.

El diputado Roberto Carlos Reyes Gámiz: Solo creo que es conveniente que primero respetemos a quienes hemos invitado. Segundo, si fuera posible en un segundo momento de las intervenciones posteriores, nos pudiesen dar una opinión acerca de si esta obra de la Línea 12 es excesivamente mayor en costos a otras experiencias nacionales e internacionales.

Es un tema que me parece que hoy en día el mundo la economía es globalizada y valdría la pena tener esa opinión, si hay oportunidad y otras intervenciones lo permiten, yo quisiera que abonaran a favor de la investigación de esta comisión, algún dato al respecto. Muchas gracias por acudir.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra, el diputado Fernando Rodríguez Doval.

El diputado Fernando Rodríguez Doval: Muchas gracias, presidente. Muy buenas noches a todos. Bienvenidos, licenciado Marcelo Ebrard, senador Mario Delgado. Yo lo primero que quiero dejar muy claro es que desde el inicio de los trabajos de esta comisión especial, Acción Nacional solicitó que pudieran venir a comparecer o a reuniones de trabajo, tanto los funcionarios de la actual administración, como los funcionarios de la anterior administración, eso nosotros lo venimos repitiendo desde hace varios meses, y que vinieran no solamente a ejercer, ciertamente su derecho de audiencia, sino sobre todo a rendir cuentas.

Por eso Acción Nacional reitera que este informe que se ha presentado es parcial y es incompleto hasta en tanto no tengamos toda la información.

Y quiero aprovechar también este momento para solicitar a esta comisión considerar tener reuniones de trabajo con el señor Enrique Horcasitas y con el señor Francisco Bojórquez, uno, el primero, director del proyecto Metro en la anterior administración y el segundo, director del Transporte Colectivo Metro, también en la anterior administración, creo que tienen varias preguntas que responder.

Señor Ebrard, yo le quiero hacer tres preguntas. La primera, hay un informe, el informe de Systra que contiene muchos datos técnicos acerca del trazo de la Línea 12 del Metro. En este informe se habla de 14 curvas con radios menores a los recomendados, es decir, por debajo de los 380 metros, incluso se menciona en este informe que algunas de ellas tienen 110 metros de radio. Estas cerradas curvas, que según el informe no cumplen con estándares internacionales, así como la incompatibilidad riel-rueda han sido señaladas como las principales causas del acelerado deterioro de los trenes y de las obligadas reducciones en la velocidad.

Yo le pregunto, ¿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?

Mi siguiente pregunta está relacionada con lo anterior, también 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 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?

Por último –con esto termino esta primera intervención–, el senador Mario Delgado dejaba planteada una pregunta en su intervención anterior –en la primera que tuvo– de por qué está cerrada la Línea 12.

Yo le quisiera preguntar, licenciado Ebrard, ¿cuál sería a su juicio la responsabilidad de la actual administración encabezada por Miguel Ángel Mancera? Se ha mencionado –y parece que también tiene que ver en el cierre de esta Línea 12– la falta de mantenimiento. ¿Usted qué opina al respecto? Muchas gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra hasta por tres minutos para dar respuesta el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Muchas gracias. Precisamente yo decía al principio en una de mis intervenciones pasadas, que es muy importante que esta comisión se allegue y tenga las bitácoras de todas las decisiones que se tomaron en las 24 meses de las que yo hice referencia, porque ahí una de las decisiones que se tomó fue hacer el tramo elevado y encargarle a la Universidad Nacional Autónoma de México, al Instituto de Ingeniería, el diseño de la cimentación porque es un problema técnico mayor, sea subterráneo o sea elevado.

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 elevado. Según el informe de Cistra, 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 tiene 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.

La interface, rueda, yo sintetizaría lo siguiente. Tanto al inicio de operaciones como en la recepción definitiva de la línea, no hay elementos disponibles –al menos que yo conozca, de mi conocimiento– que marquen un problema en la interface como para modificar el diseño del tren.

Yo les mencionaba que el Sistema de Transporte Colectivo Metro tiene un libro blanco que tampoco está en poder de esta comisión, en donde viene el proceso de diseño del tren, la aprobación de las especificaciones, la supervisión incluso en España, luego las actas de inspección y las actas de recepción en México. Me parece que sería muy importante que ustedes tengan este material porque me queda claro que no lo tienen.

Bueno ¿a qué voy con esto? Tanto al inicio de la operación como para el mes de julio y cuando fueron recibidos los trenes, que por cierto hay un acta por tren, que sería también muy importante que ustedes la tengan, porque el responsable de toda la recepción y el proceso y protocolo para aprobar cada tren, es el mismo personal técnico en mi administración que en la actual.

El representante técnico del Sistema de Transporte Colectivo para el contrato mencionado, el gerente de ingeniería y representante técnico del sistema, es hoy en día el mismo, el ingeniero José Antonio Ávila Mejía, y en las dos administraciones ha trabajado un equipo responsable de esto.

En ninguna de estas actas que aquí tengo, que ustedes tampoco tienen, hay ninguna observación respecto a dificultades en la interfaz, sea para el inicio de operaciones o para la recepción de la línea.

Entonces ¿cuál sería mi punto de vista sobre responsabilidades de mi administración? Ya las di, y si hay responsabilidades de las que yo tenga que hacerme cargo, lo haría sin lugar a dudas.

O sea, no vengo aquí a decirles “yo no estuve, yo no supe, yo no sé nada”. Nada más que lo que no me parece justo es que se hagan imputaciones genéricas como las que me fueron hechas en la tribuna el otro día. Conté demasiados adjetivos y muy pocas pruebas.

Respecto a la actual administración no me corresponde a mí determinar responsabilidades. No emitiría yo una opinión sobre ese particular.

Lo que sí me gustaría es que muy pronto tuviésemos todos los ciudadanos muy claro qué es lo que está ocurriendo y cuándo se va a poder resolver, porque finalmente como decía yo, si el problema es el diseño del tren o las especificaciones del tren, entonces eso se puede corregir muy pronto, no tendríamos que esperar tanto tiempo para ello, es que esa es la conclusión del gobierno del Distrito Federal. Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene la palabra, para formular su réplica, hasta por tres minutos, el diputado Fernando Rodríguez Doval.

El diputado Fernando Rodríguez Doval: Gracias, presidente. Yo nada más quiero reiterar que en Acción Nacional no estamos a favor ni de linchamientos mediáticos ni tampoco de exoneraciones anticipadas. Exigimos que las autoridades correspondientes hagan una investigación seria, objetiva, imparcial, y que en caso de encontrarse alguna irregularidad de tipo administrativo o incluso la comisión de algún delito, por supuesto se castigue ejemplarmente a los culpables sin importar a la administración a la que pertenecen.

Y por supuesto –también– nos ponemos del lado de ese medio millón de ciudadanos que diariamente utilizaban esta Línea 12 y que hoy por desgracia no la pueden utilizar.

Argumentos van, argumentos vienen, pero los que no van ni vienen son los casi 500 mil ciudadanos que hoy en día no pueden hacer uso de esta línea. Muchas gracias por sus respuestas, licenciado Ebrard.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el diputado José Isidro Moreno Árcega, has por tres minutos.

El diputado José Isidro Moreno Árcega: Muchas gracias, señor presidente. La verdad es que agradezco a todos el que podamos ir desarrollando, felicito los trabajos de esta comisión y cada uno de los compañeros diputados que pertenecen a ella. Tan funciona y tan buen trabajo hace que aquí estamos y seguimos viendo este tema de la línea 12 del metro.

Nosotros hemos escuchado con mucha atención, pero sin embargo sus dichos no coinciden con los documentos que han hecho llegar las autoridades a esta comisión. No seremos nosotros quienes juzguemos porque no es así, nosotros no sancionamos a nadie. Para eso están las instituciones de procuración de justicia e impartición, pero será ante la Procuraduría de Justicia donde deberán confrontar sus dichos con las pruebas documentales para fincar las responsabilidades a quienes correspondan, responsables de los sucesos de la línea 12 del metro, porque además lo que la gente menos quiere es que haya impunidad.

Y hoy por hoy, no hay otra más cara que la que no funciona, como la línea 12 del metro. Y yo preguntaría, al ciudadano Marcelo, que de acuerdo con la Auditoría Superior de la Federación, el gobierno del Distrito Federal formalizó indebidamente en el convenio de modificación número uno los apellidos del director general del proyecto Metro y que coincidían con uno de los directores generales de la construcción de ICA, Sociedad Anónima de Capital Variable. ¿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?

Además resaltamos que es la Contraloría del Distrito Federal la entidad que ha sancionado a Horcasitas, son hechos que vienen de años atrás y fueron dados conocer, derivados del ejercicio de las facultades por parte de la autoridad competente. Y lo único que nosotros buscamos es una total transparencia.

Segunda pregunta, señor, ¿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.

Y una pregunta que no contestó claramente a una diputada, compañera, que fue ¿cuánto costó la obra? Quisiera conocer de su voz el total del costo de la obra porque solamente se dejó ir dándonos otros argumentos, pero no precisó el costo total de la obra. Y sería cuanto en esta intervención.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra para responder hasta por tres minutos el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Sí. Muchas gracias. En los documentos que les estoy entregando el día de hoy, que veo que no fueron requeridos por la comisión, porque no creo, diputado, con todo respeto –es una interparlamentaria.

Bueno, decía que los documentos que le estoy entregando el día de hoy –muchos de ellos me doy cuenta, o la inmensa mayoría– no son de su conocimiento. Y qué grave que sea así, diputado, con lo que se leyó en el pleno, con los adjetivos de los que fui objeto sin ser escuchado, sin que se conocieran estos documentos, y que además estos documentos dan por tierra con muchas de las cosas que se afirman.

Aquí le doy este documento, que es –¿cuál?– 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 aquí está el oficio, 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.

Esto lo conoció la Auditoría Superior de la Federación y lo consideró desahogado. Por lo que usted me pregunta, me doy cuenta de que ustedes no tienen este documento. Aquí está y lo pongo a disposición de la Presidencia.

El costo de la obra que aparece desglosado. Es que hay que separar dos cosas; la obra civil del contrato de trenes, porque si se hace una suma son sumas difíciles de realizar, como las que se han hecho. Entonces la obra civil en números redondos son 22 mil millones y ya se explicó aquí cuál es el costo que tiene cada año el contrato de trenes.

El promedio de la obra, el costo de la Línea 12, si la comparamos con otras en el país, la Línea 12 el costo por kilómetro es de 700 millones de pesos, la Línea 3 de Monterrey es de 760 millones de pesos, actualmente en obra. El Tren Interurbano México-Toluca se supone tendrá un costo entre 670, quizás un poquito más de millones de pesos. Estamos en un promedio por kilómetro. 22 mil millones es la obra civil, lo demás es un pago anual a 15 años.

Entonces estos son los datos, señor diputado, y hay una observación que fue resuelta en tiempo y forma en el año 2008. Me preocupa que no tengan ustedes estos elementos, pero se los voy a dejar al señor presidente.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias. Tiene la palabra para formular réplica hasta por tres minutos, el diputado José Isidro Moreno Árcega. Tiene el uso de la palabra para terminar, licenciado.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Pido sólo unos segundos para contestarle. 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. Y ahí tienen ustedes las firmas.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Nuevamente tiene el uso de la palabra hasta por tres minutos el diputado José Isidro Moreno Árcega.

El diputado José Isidro Moreno Árcega: Mire, la verdad es que todo lo que usted dice de la realidad parecería que está perfecto, pero la realidad es otra porque hoy por hoy por hoy no funciona la Línea 12 del Metro y nadie nos dice por qué. Parecería que la bolita es de un lado de otro. Hoy por hoy por hoy por hoy, 500 mil ciudadanos son afectados en su economía y en el tiempo de su vida diaria, ¿y quiénes son los responsables de esta situación?

Hemos tenido también en la visita que hicimos físicamente a la Línea 12, vecinos que se nos acercaron de la delegación Benito Juárez –no, yo solamente al dicho de los vecinos–, de la delegación Tláhuac e Iztapalapa, en la situación que fueron afectadas en sus casas, nadie les ha dado respuesta.

También se habla de la violación de derechos humanos y quién protege los derechos humanos de estos 500 mil ciudadanos diariamente por la incapacidad, frivolidad o futurismo. Usted contestó que son 22 mil millones de pesos de la obra, lo vamos a checar, me voy a dar a la tarea de ver nuevamente, porque se habla de cantidades más grandes, usted, fue su dicho 22 mil millones, por eso.

Y sobre el asunto de trenes neumáticos o férreos. Aquí tengo un documento, señor: “México, Distrito Federal, a 20 de agosto de 2007, para el licenciado Marcelo Ebrard, Jefe de Gobierno del Distrito Federal, del ingeniero Francisco Bojórquez, asunto: trenes neumáticos o férreos.

“Con relación a la construcción de la Línea 12, me permito informarle que la decisión de seleccionar trenes con tecnología neumática o férrea, en el año 2002 se realizaron estudios de ingeniería básica de dicha línea. –Aquí está, de los técnicos que aquí se habla.

Aunque más del 90 por ciento de metros en el mundo son férreos, yo le sugiero que decidamos por trenes neumáticos previendo cualquier incidente grave en la Línea 12, que pudiera opacar sensiblemente nuestra administración, dadas las condiciones de inestabilidad de los suelos del Distrito Federal, vayámonos por la segura”.

Aquí está el documento, no lo estoy diciendo yo, por eso le pregunté, usted dijo que es el Consejo. Aquí está el titular, pero a fin de cuentas el responsable de la administración era usted, señor Marcelo. Es cuanto.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado. Continuamos. La agrupación y los grupos parlamentarios han inscrito para la última ronda de preguntas hasta por tres minutos a los siguientes legisladores.

Agrupación Morena al diputado Manuel Huerta Ladrón de Guevara, Nueva Alianza fue la que cedió su turno, Movimiento Ciudadano al diputado Ricardo Mejía Berdeja, Partido del Trabajo la diputada Magdalena Núñez Monreal, Partido Verde Ecologista de México al diputado Antonio Cuéllar Steffan, Partido de la Revolución Democrática al diputado Roberto López Suárez, Partido Acción Nacional al diputado Alfredo Rivadeneyra Hernández, Partido Revolucionario Institucional al diputado Abel Guerra Garza. Una disculpa, al diputado Alfredo. –Si me lo permites, nos sujetamos, pero es que así viene el acuerdo y así lo aprobamos.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el diputado Manuel Huerta Ladrón de Guevara, hasta por tres minutos.

El diputado Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara: El que nada debe, nada teme y el orden de los factores no altera el producto. Hay una contundencia en la información de lo que

hemos estado alegando, reitero, parecer ser un informe propaganda, informe ficción, informe instrumento de golpeteo político y probablemente pudiera hasta pensarse de que una pretendida represión.

Hay que averiguar a fondo los hechos y la verdad es que acredito que hay mucha información que serviría si la comisión camina por el rumbo de lo que esperan los ciudadanos para enmendar, inclusive la última intervención, yo sí creo que debe venir Bojórquez, Horcasitas, Joel Ortega y hasta Mancera, a dar la cara y a informarnos muchas de las cosas que aquí se están planteando.

También hay que aclarar que por el fondo del debate y sobre todo a estos del Verde, que más bien son el PRI, que no se aprobó ni en la Mesa Directiva y mucho menos en el pleno este documento. Por lo demás lo que leyó el pretendido abogado, que yo creo que es bueno para las chicanas, es un buen prontuario, no está relacionado con los hechos, serviría para que algunos de sus socios se pudieran enterar por los probables problemas en que se pudieran meter. Ya sabemos que les gustan mucho los negocios al amparo del poder político.

Yo particularmente creo que sí hay un tema central ahorita en esto de si se va a requerir cambio, modificación o ajuste de los trenes y creo que para apoyar la información que requiere esta comisión, yo tendría una primera batería de preguntas al licenciado Marcelo Ebrard. El cierre de la Línea 12 afecta cerca de medio millón de personas, ¿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 presentando?

¿Qué acciones correctivas se plantearon en su administración para que el impacto se redujera a lo mínimo razonable? ¿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 pendiente de qué se está haciendo?

¿Las situaciones de desgaste ondulatorio son normales o tienen que ver con otras cosas, con otras causas? Ya hemos oído a alguien hablar del caso de Medellín. ¿Este es un caso que se pueda tomar en cuenta como referencia?

Por último. Yo sé que en el *quib* –como dicen los abogados– sin duda priva la necesidad de saber dónde está la responsabilidad, o como dice la gente, ¿dónde quedó la bolita? En el gobierno de la Ciudad que usted encabezó o en las medidas que la administración actual está realizando o ya realizado o no haya realizado. Yo ya lo oí que no se quiere referir a ello. Sería bueno, desde mi punto de vista, algún día conocer su opinión. Yo no sé si más adelante se sabrá.

Pero lo que sí hemos planteado y yo lo he escuchado a usted en los medios de comunicación decir que por el asunto de Higa –en eso yo coincido–, desde Los Pinos se está instrumentando esta campaña de propaganda en contra de usted directamente en este momento. Pero yo, a diferencia de usted, creo que también –quisiera saber su opinión– algunas fuerzas políticas dentro de una estrategia más global del régimen –desde mi punto de vista– quieren desactivar

las investigaciones a la Presidencia de la República, concretamente por los actos de corrupción que son previsibles a partir de la casa blanca y de sus vínculos con Hinojosa o el Grupo Higa.

Yo quisiera saber si usted cree, estando en los zapatos que usted está, si es posible pensar eso y me gustaría conocer si considera su opinión.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene para dar respuesta el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón, hasta tres minutos.

El licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Muchas gracias. Si me permiten, en primer lugar precisar –aquí tengo la comparecencia del ingeniero Bojórquez respecto a las tarjetas a las cuales se les dio lectura ahorita previamente–, decir que él dice en la comparecencia, en sentido coincidente con el dictamen del que ya hablé, que es de septiembre de 2007, que se hizo una metodología que quedó debidamente documentada en donde en efecto, los beneficios y las complejidades entre uno y otro neumático o férreo, finalmente de acuerdo a la ponderación que se dio a cada una de ellas, la suma de ellas prácticamente quedaban empatados.

El único problema que yo les podría decir con el neumático, es que es un tren muchísimo más complejo; su mantenimiento –por supuesto– requiere de mayor especialización, el costo de las refacciones es muy alto, muy alto.

Hay pocos países en el mundo que operamos con neumático, como el caso de algunos de ellos en París, Canadá, etcétera.

Obviamente los proveedores de neumáticos están amarrados a los organismos que operan con un Metro neumático, en cambio el tren férreo, es un tren que prácticamente opera en todos los países del mundo.

Por ejemplo, en Francia, para poner una serie de ejemplos, tenemos la línea en México y también la Línea 12.

En síntesis, el ingeniero Bojórquez respalda el dictamen y explica en su comparecencia que él se inclinó y respaldó la conclusión de que fuera férreo.

Respecto a lo que me señala, diputado, a mí me parece que claramente hay una intención en la política, ya lo he dicho, puesto que esta sesión debió haberse celebrado antes.

Y segundo, si no fuere así, entonces ¿Por qué se agendó en el pleno antes de que tuviéramos oportunidad de proporcionarles a ustedes los documentos que aquí están? Más allá, cualquier comisión especial o de investigación sobre asuntos importantes a nivel nacional, debería respaldarse. Pero esa ya es una opinión personal. Gracias por su atención.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene hasta por tres minutos el diputado Manuel Huerta Ladrón de Guevara, para hacer la réplica.

El diputado Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara: Bueno, a mí me parece que hasta este momento de la audiencia, queda demostrado que era vital escucharlos a ustedes, que sigue siendo muy importante que se presenten más servidores públicos de la anterior administración, de la actual administración, deberíamos de preguntarles muchas de estas cuestiones, de allegarse mucha más información.

Creo que también –y es la opinión de mi fracción parlamentaria– se ha hecho un mal uso por parte de la comisión, de información, de manera ilegal; se ha actuado fuera de la norma, y nosotros nos seguimos manifestando por la presunción de inocencia, por el derecho de audiencia, pero no sólo para dejarlos hablar el día de hoy y después ya tomadas las decisiones, como para taponar el ojo al macho.

No, no, no, se necesita escuchar a los que fueron responsables, a los que son responsables en este tema nodal, para tomar las medidas que se debieran tomar; pero no como vemos que la comisión por iniciativa del PRI y al parecer por mandato del Ejecutivo federal, está tomando con esta actuación parcial, superficial, con objetivos netamente electorales, y exhortaríamos a los compañeros de la comisión a que se continúe y complete su investigación con seriedad en el marco de la competencia de la propia comisión.

Esto implicaría dejar de ser instrumento del PRI y del gobierno federal, y evidentemente implicaría reponer el procedimiento que todavía tendremos que dirimir seguramente en el pleno de la Cámara, de qué hacer con el dictamen, porque evidentemente todavía estamos trabados en ese punto.

Yo insisto que el diputado que ha querido aquí argumentar, a defender lo que ya fue como acto consumado, pues no es así, porque lo que argumenta no se relaciona con los hechos, y más bien con los hechos puede estar hasta la responsabilidad del presidente de la comisión de los diputados que votaron a favor de esta irregularidad, en esto que ha sido muy accidentado en el fondo de la investigación.

Yo llamo a los diputados y a la Cámara de Diputados de esta comisión a comportarse a la altura y a reponer todos los procedimientos que tengamos que hacer, allegarnos de información y a continuar con las audiencias, y evidentemente que a la brevedad poder resolver conforme a derecho en beneficio de los ciudadanos.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra, hasta por tres minutos, el diputado Ricardo Mejía Berdeja.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Gracias, presidente. Quisiera, licenciado Marcelo Ebrard, que se pudiera referir al dictamen técnico que hizo la comisión interna encargada de

evaluar la tecnología de material rodante, que fue una comisión del propio metro de la Ciudad de México porque según este documento que tengo a mi alcance, se establece que tanto los trenes con ruedas neumáticas, con los trenes con ruedas de acero, son técnicamente solventes, pero concluye este estudio que es 7 por ciento más conveniente económicamente el tren de rodadura férrea. Si pudiera profundizar sobre ese tema.

Por otro lado también preguntarle: ¿qué tipo de supervisión se realizó para esta obra? El consorcio certificador ¿quiénes participaron? ¿Si intervino también la Universidad Nacional Autónoma de México para validar la solvencia técnica de la obra? ¿Si intervino el Instituto Politécnico Nacional? Y, ¿si actualmente estas empresas están contratadas por el gobierno del Distrito Federal?

También preguntarle: ¿si sesionó el comité de incidentes relevantes para determinar en marzo del año pasado la suspensión del servicio en 11 estaciones del metro? Si pudiera profundizar ¿qué facultades tiene el Comité de Incidentes Relevantes?

Y también preguntarle si en su opinión, 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. Es decir, ¿con un buen mantenimiento la Línea 12 seguiría funcionando en las 20 estaciones? Ésa sería mi pregunta concreta.

Para el licenciado Mario Delgado, senador Mario Delgado, primero señalar que en términos del artículo 61 constitucional usted no puede ser reconvenido, usted es senador de la república, no pueden corregirle en sus expresiones.

Y le pediría que abundara nuevamente sobre esto de los PPS, con una observación: advierto que en el PPS de la Línea 12 hubo un estudio de mercado y hubo competencia; y discrepo del de Zumpango, porque el de Zumpango fue adjudicado al innombrable Juan Armando Hinojosa en una operación totalmente irregular y que no han querido aquí crear una comisión de investigación, que ha sido también impulsada por el diputado Huerta, para el caso de Higa.

Y me parece además digno de burla que el presidente Peña Nieto haya nombrado a un subordinado para que lo investigue, como es el caso de Virgilio Andrade, que además es íntimo amigo de Luis Videgaray y que tiene conflicto de interés y se tendría que excusar. Esos son casos flagrantes de corrupción, esos son casos de vergüenza. Y sé, compañeras diputadas, sé que ustedes no aplauden, pero ésa es la realidad.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Bien.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra primeramente hasta por tres minutos el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Gracias, diputado. Bueno, respecto al dictamen técnico que está en la carpeta que voy a entregar en un momento más, se denomina

dictamen porque 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.

El Comité de Incidentes Relevantes se funda en la época que fue director del Metro don Emilio Mújica, en el 90, porque no había un órgano de evaluación de riesgo interno en el Metro. Y se reinstala porque en un periodo dejó de existir, se reinstala en el año 2009 con el propósito de conocer todos los incidentes aislados o genéricos que puedan poner en riesgo la operación y sobre todo a los usuarios del Metro.

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 decir el Comité de Incidentes Relevantes abordó el tema de Línea 12 una vez que estuvo cerrada. Dicho por él en comparecencia.

No hay una explicación todavía de por qué no se gastó 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.

¿Qué importancia tiene el mantenimiento? Yo diría las dos. Les voy a dejar aquí también un comparativo del informe que se conoció del mes de noviembre de 2013, por IFL, con el de Cistra 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. Y aquí se los dejo.

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.

Politécnico y la UNAM. La UNAM tuvo un contrato de 118 millones, 511 mil pesos, primordialmente para lo que ya expliqué, que fue supervisar, dar su opinión y participar en todo lo que es el tramo elevado, la cimentación en particular, y el Instituto Politécnico Nacional, de 66 millones, 313 mil pesos para instalaciones electro-mecánicas.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el senador Mario Delgado Carrillo, hasta por tres minutos.

El senador Mario Delgado Carrillo: Gracias, diputado por sus preguntas. Se han también repetido innumerables veces cuentas de cosas que no deben de sumarse en el tema del costo total de la Línea. Ya lo ha dicho aquí el licenciado Marcelo Ebrard, lo dije yo, venía en mi presentación la cifra. El costo de 21 mil 803 millones de pesos.

¿Por qué no puede sumarse el valor total del contrato de los trenes? Porque ni siquiera se ha pagado. La obligación se va generando de manera mensual a partir del desempeño de los trenes. Es decir, 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. No sé si queda claro.

Ahora. También quiénes hicieron, quiénes participaron en la Línea 12. Fue una empresa que se formó y que se hizo muy famosa y que fue muy beneficiada. No. La línea 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.

¿Quién participó? 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. ¿Quién más? Alstom, la empresa líder francesa en trenes. 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.

Entonces, yo no me creo la conclusión de que todo está mal y que todo se hizo mal. Creo que esta comisión debería tomar mucha información. Por aquí decían que no coincide lo que decimos con los hechos. Todo lo que hemos venido a decir el día de hoy aquí está sustentado y justamente lo que tratamos es que no se siga distorsionando esta información con fines políticos.

Ojalá y qué pena, por ejemplo, un ejemplo que yo traía no quisieron escuchar, porque la conclusión era muy favorable para esto. Es decir, que no podemos comparar peras con manzanas, finalmente a eso iba. No puedes comparar operaciones de contado con contratos de prestación de servicio, porque llega a conclusiones erróneas. Eso es lo que no me dejaron terminar en la anterior.

Y que 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 acuerdo para el gobierno. Muchas gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, senador.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra para formular réplica, el diputado Ricardo Mejía.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Gracias, presidente. Agradecer, tanto al senador Delgado como al licenciado Marcelo Ebrard. Me queda claro con esta información más la que pueda desahogar la comisión, que el informe, entre comillas, que se presentó al pleno es un informe totalmente arbitrario, faccioso, incompleto y que se les violaron a ambos los derechos humanos, el derecho humano a ser escuchado en un juicio o donde se desahogan imputaciones.

Me queda claro que también el derecho humano, al honor, a la honra. Que aquí se les ha acusado con clara intencionalidad política. Y me queda claro también, que se pudo haber evitado la suspensión de la obra con un adecuado mantenimiento preventivo y correctivo con un consorcio consultor, un consorcio certificador. Intervino la UNAM, el Politécnico Nacional. Fue auditado por la Auditoría Superior de la Federación, por la instancia correspondiente de la ciudad de México y aquí se han dicho muchas mentiras.

Lo lamentable ahora, efectivamente, es que se ha afectado a 500 mil usuarios, que pudo haberse evitado. Y me parece que esta obra de ingeniería es una obra muy importante que se tiene que recuperar. Es un proyecto que finalmente se logró. No como el proyecto fallido, como el tren México-Querétaro, que ya se canceló, que fue motivo de corrupción y por eso se paró.

Y también me parece claro que se tiene que reponer el procedimiento. Contrario a lo que aquí se ha afirmado esto no se convalida por haberse turnado al pleno, porque simplemente se enteró. Es como cualquier comunicación. No es un dictamen, no se modificó una ley, pero sí se le dio publicidad a través de la Gaceta Parlamentaria. Por eso hay una impugnación que en su oportunidad presentó la diputada Aleida Alavez, aquí presente. Y que volvimos a presentar, junto con ella varios legisladores, porque nos parece que es una aberración jurídica. Nos parece que fue al calor del rencor presidencial que se hicieron ese tipo de imputaciones para pretender cobrar una frenta, entre comillas, por haber supuestamente difundido las propiedades del presidente de la República. Que está como el nopal, cada vez aparecen más propiedades. Y en ese sentido me parece que se tiene que reponer.

Sería cuanto, presidente. Está a tiempo de corregir su error y de volver a convocar. Es cuanto.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra la diputada Magdalena Núñez Monreal, hasta por tres minutos.

La diputada Magdalena del Socorro Núñez Monreal: Gracias, presidente. Como lo señalé en mi primera intervención, esta Comisión inició un procedimiento de investigación, a todas luces plagado de vicios de inconstitucionalidad. Y a pesar de ello imputa acusaciones, cuando antes de hacerlo debió observar en su desarrollo la atención, ineludiblemente, de las distintas etapas que conlleve todo procedimiento de esta índole. Mismas que debieron desarrollarse con estricto apego a la Constitución.

Lo que rige también para la primera actuación que se realiza en un juicio o procedimiento, como lo es el emplazamiento a éste. Ya que solo en el caso de que tal acto sea debidamente realizado, no solo se garantiza el derecho de ser llamado, oído y vencido en un juicio o

procedimiento sino que se crea certeza que el particular tuvo la oportunidad de hacer uso de su derecho de defensa, lo cual es evidente que la Comisión no cumplió

Y la Comisión no cumplió con lo que mandata la Constitución General de la República y la jurisprudencia, que es abundante sobre el tema, porque el objetivo ha sido desprestigiar a las fuerzas políticas de izquierda con miras al proceso electoral en curso. Tan es claro que el objetivo de esta comisión tiene tintes políticos, que su secretario Jorge Francisco Sotomayor Chávez, ha tomado decisiones de último momento que nos muestran el fondo del asunto.

De ahí que el Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, se pronuncia por dejar sin efecto el informe de la comisión, puesto que es a partir de esta fecha que se le ha concedido el derecho de audiencia al ciudadano Marcelo Ebrard Casaubón.

Es en verdad lamentable que esta comisión perteneciente a la Cámara de Diputados, que promovió la trascendental reforma en materia de derechos humanos al reconocerlos en el artículo 1o. de nuestra ley fundamental, en lugar de realizar sus actividades observando los tratados internacionales relativos a los derechos humanos, haya realizado una investigación violando el derecho humano de acceso a la justicia contenido en los artículos 25 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos y 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Licenciado Ebrard, ¿considera usted que detrás de esta investigación existe la intención de afectar a las fuerzas progresistas de izquierda en la ciudad por motivos electorales? Por su respuesta, muchas gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputada.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra, hasta por tres minutos, el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Diputada, yo suscribo lo que usted acaba de señalar, de manera muy puntual. Como aquí ya se vio a lo largo de esta comparecencia, hay diversos documentos que he presentado, que ponen en tela de juicio o de plano contradicen o dejan sin fundamento las afirmaciones que se hacen en el informe.

También como ya quedó aquí expuesto, se ve intencionalidad política cuando se reproducen partes de las auditorías que ya están resueltas. Y por último, me parece que como está ese texto no ayuda ni a deslindar responsabilidades, ni a explicar lo que está ocurriendo y menos a que la línea pueda funcionar pronto.

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.

Al día de hoy no tenemos siquiera el diagnóstico final, suponemos, pero no tenemos el diagnóstico final y ojalá lo tengamos muy pronto. Muchas gracias, diputada.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra, el diputado Antonio Cuéllar Steffan, hasta por tres minutos.

El diputado Antonio Cuéllar Steffan: Gracias, diputado presidente. Me llama mucho la atención, desde luego me parece inclusive curioso que el diputado Mejía, se refiera a que ésta no es una obra fallida, sino que sí lo es el tren que va de México a Querétaro, cuando al final del día si hay una obra verdaderamente fallida y creo que hay 500 mil personas que lo atestiguan, y además aquí lo hemos venido a escuchar reiteradamente, es precisamente la Línea 12 del Metro.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: No hay, no hay alusiones, diputado.

El diputado Antonio Cuéllar Steffan: También me llama la atención que se diga que no hay irregularidades ni corrupción, cuando al final del día también de parte del contralor general del Distrito Federal escuchamos que se impusieron una cantidad importante de sanciones a servidores públicos en forma ejemplar y como nunca antes en el pasado había sucedido.

Tengo un par de preguntas. Una para el licenciado Marcelo Ebrard y otra para el senador Mario Delgado.

La primera tiene que ver con la responsabilidad que como jefe de Gobierno, como jefe de la administración pública del Distrito Federal él pudo haber tenido con relación a los actos de sus subordinados.

A mí me gustaría saber, a su parecer y habiendo ya confirmado y habiéndonos dicho que muchas de estas decisiones se tomaron por proyecto Metro por órganos colegiados de los mismos desconcentrados o descentralizados del Distrito Federal, ¿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?

Por otro lado, para el senador Mario Delgado. Él nos ha presentado ahí un par de láminas y fotografías en donde habla y hace referencia desde luego de las muchas bondades que derivan de los procesos de concurso para la adjudicación de contratos de obra pública o de prestación de servicios, como en este caso en lo particular. Nos hace referencia desde luego a cómo tratándose de la contratación de la obra urbana inmobiliaria sí se llevó a cabo la preparación de esta licitación en la que comparecieron, según nos dice y según hemos podido desde luego verificar, seis contratistas interesados.

Si tenía conocimiento de esto y si efectivamente, como lo marca la Constitución, esta competencia entre constructores es tan beneficiosa, ¿por qué no se concursó el arrendamiento del material rodante?

Luego nos dice, efectivamente, que la suma de la pensión rentística por el material rodante no es un todo del contrato. Yo diría que es una forma de ver el precio de los contratos. El precio del contrato, tratándose del contrato de arrendamiento es a largo plazo, se va devengando de momento a momento, a diferencia del contrato de compra. Si hubiera sido la compraventa del material rodante, o de los vehículos con neumáticos, al final del contrato, de cualquier manera si algo le hubiera quedado a la ciudadanía hubiera sido propiamente los vagones de tren.

Aquí se dice que es más barato porque nada más vamos a estar pagando 305 o 350 millones de pesos cada equis cantidad de tiempo, pero al final del día y al final del arrendamiento, la verdad es que no vamos a tener vagones. ¿Qué significa esto? Que vamos a tener que rentar más vagones y así a perpetuidad, teniendo entonces esta erogación y este gasto y este hoyo en el presupuesto de manera cotidiana.

¿Cómo fue, sin concursarse, que usted decidió como secretario de Finanzas, decidir mejor arrendar el equipo con este sobre costo desde luego de largo plazo? Gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra hasta por tres minutos el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón para dar respuesta.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Gracias, señor diputado. Bueno, yo le diría en primer lugar que como aquí ya se señaló, 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. Siempre se toman muestras pequeñas.

Y me atrevo a señalar que no se puede explicar lo que está ocurriendo hoy en la línea, por corrupción, porque se órgano autónomo que además informa a esta Cámara y a las diputadas y a los diputados, determinó que 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.

Entonces –diputado– con todo respeto esas auditorías cubren una proporción inmensa de los recursos. Las decisiones, por ejemplo la que se mencionó en el convenio modificadorio número 1, la auditó la Auditoría Superior de la Federación, lo da por solventado, por explicado. Entonces no veo ahí –honestamente– la razón por la cual la línea hoy está parada.

Tan es así, pasando a lo que usted señala del contralor del Distrito Federal, que la obra se recibe sin observaciones, con presencia de la Contraloría el día 8 de julio del 2013.

Son después de que se cierra la línea, que 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.

Entonces por esa razón le digo que la explicación aquí no es corrupción y menos como se señala o se señaló –me parece a mí– dolosamente en el informe, en contra de mi persona.

Menos aún, porque a esta fecha yo no estoy sujeto a ningún procedimiento ni federal ni local, y créame usted que si hubiese un elemento de corrupción imputable a mi persona, con la correlación de fuerzas que hoy hay, yo estaría seguramente sujeto a proceso en este momento. Gracias por su atención.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra para dar contestación, el senador Mario Delgado Carrillo, hasta por tres minutos.

El senador Mario Delgado Carrillo: Muchas gracias. Diputado, me sorprende mucho que siendo integrante de esta comisión tenga tal desconocimiento de lo de la Línea 12. Ahora me explico cómo llegan a esas conclusiones. Se lo digo con todo respeto.

No hay seis empresas constructoras. A ver si regresamos la lámina, por favor. Ya estamos en los trenes. Estamos hablando de los trenes y ahí decimos que hubo, aquí no nos pasó lo que en la México-Querétaro, que hubo dos empresas que dijeron “vámonos porque aquí hay gato encerrado”. Bueno, fue casa encerrada; pero aquí sí hubo seis empresas internacionales, si pueden regresar la lámina, por favor, que presentaron propuesta técnica y financiera.

Ahora, usted hace muchas referencias jurídicas, pero no sé por qué no leyó. Usted leyó un párrafo, el 134 constitucional, pero no leyó el que sigue, que dice: cuando las licitaciones a que hace referencia el párrafo anterior no son idóneas para asegurar dichas condiciones, las leyes establecerán las bases, procedimientos, reglas, requisitos y demás elementos para acreditar la economía, eficacia, eficiencia, imparcialidad y honradez que aseguren las mejores condiciones para el Estado.

Entonces, hacen referencia a la Ley de Adquisiciones donde se establecen las excepciones, y las excepciones, entre otras, hay adjudicación directa. No es un procedimiento ilegal. Aquí está en la Constitución, hubiera sido bueno que lo leyera para demostrar que no hay dolo y mala fe en su comentario.

Entonces cuando se hace un sondeo de mercado y se cumplen las condiciones de oportunidad, eficacia, eficiencia, entonces se puede hacer una asignación. Ahora, ¿cómo se garantizan esas condiciones? Es decir, no se dan adjudicaciones, simplemente alguna empresa que te cae bien, 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.

A ver, 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. Prácticamente nuevos, pues es falso.

Y la otra, pues no, yo no decidí que fuera CAF. No sé si vio mi presentación inicial, yo no puedo. La Secretaría de Finanzas no tapa baches, no construye puentes, no compra vacunas, no construye metros ni renta trenes. Muchas gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, senador.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el diputado Antonio Cuéllar Steffan, hasta por tres minutos, para la réplica.

El diputado Antonio Cuéllar Steffan: Pues miren, gracias diputado presidente. Desde luego que hay una serie de excepciones al proceso de licitación pública como lo establece desde luego la Ley de Adquisiciones, hubiera sido interesante conocer cuáles fueron las motivaciones con relación a la adjudicación de los contratos para el arrendamiento del equipo rodante.

Y hubiera sido interesante conocerlo de parte de usted, debido a que a pesar de que aquí se diga que el gobierno de la capital ha tenido un especial interés en ser transparente con relación a estas obras, pues resulta que todos los expedientes que tienen que ver con la adjudicación de los contratos están guardados en el sigilo, lo mismo que con relación a otras obras.

De tal manera que nunca sabremos de la motivación con relación a la adjudicación directa de los contratos de arrendamiento. Nos quedamos desde luego, nosotros, con el interés de seguir conociendo, se rindió ya un informe preliminar, no es un informe definitivo.

Hemos estado abiertos en el Grupo Parlamentario del Partido Verde a escuchar la posición de ustedes como la posición de todas las personas que puedan estar interesadas o que tengan que ver en este procedimiento, en esta obra fallida de la línea 12 y en lo que se tendrá que pagar para echarlo a andar, para beneficio de la ciudadanía de la Ciudad de México.

Desde luego yo sí se los puedo decir, que como ciudadano, como representante de ciudadanos mexicanos que utilizan el metro, tenía la esperanza de escuchar de parte de ustedes, más que a lo mejor este tono irónico con relación a nuestras preguntas, a nuestras reflexiones, con relación a lo que ha sucedido en la línea del Metro.

Tenía la esperanza de escuchar algún sentimiento empático de ustedes con la ciudadanía, es difícil desde luego ser empático con ellos cuando nunca se ha sufrido lo mismo que muchas gentes que se transportan en el Metro y que tienen que atravesar, en lugar de la medida hora que normalmente hubieran tenido que ocupar para ir de un lugar a otro, pues dos horas o quizás atorados en los sótanos y en los subterráneos a 40 o 45 grados de temperatura.

Es difícil entenderlo, hubiera sido muy bueno escucharlo, y esperamos desde luego que pronto pueda echarse a andar la Línea 12 del Metro para que pueda ayudar en este derecho a la movilidad, que nosotros hemos aprobado y que desde luego le corresponde a toda la ciudadanía de México. Es cuanto, diputado presidente. Gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el diputado Roberto López Suárez, hasta tres minutos.

El diputado Roberto López Suárez: Gracias, presidente. Primero quisiera señalar, como ya se ha dicho por parte de nuestro grupo parlamentario, que el procedimiento que se ha hecho en esta comisión para presentar un informe es totalmente desmesurado, es sucio, y que nosotros desde el principio hemos señalado que la instalación de esta comisión no podía ser una prebenda política, como así lo ha tomado el PRI.

Nosotros hemos señalado desde la comisión, y bien lo decía nuestro compañero Carlos Reyes Gámiz, que hay una decisión muy acertada que tomó el gobierno de la ciudad hoy, este gobierno, que es evitar precisamente que tuviéramos un accidente del cual nos tuviéramos que arrepentir, y creo que eso aún no le queda claro a muchos de los que están en esta comisión.

Creo que finalmente hay responsabilidades que cada quien tiene que asumir; y me parece que el hecho de que se haya elaborado este informe está totalmente sesgado y además cometen un error catastrófico, que es señalar a presuntos responsables erigiéndose como Ministerio Público desde quien proyecta este informe y violando todos los derechos, además cuando había –bien lo decía el diputado Doval– en su momento ya una solicitud incluso desde el PAN para que pudieran venir, e incluso a quienes hoy señala este informe, lo habían manifestado públicamente.

Esa parte la quisiera dejar muy claro; y que ojalá las comisiones funcionaran igual, por ejemplo, nunca se quiso que vinieran a ciertas comisiones, como la de Monex, algunos funcionarios o ex funcionarios del gobierno federal.

Pero, bueno, yendo sobre todo a lo que tiene que ver con el tema me queda claro que la construcción de la Línea 12 es un contrato firmado entre el Proyecto Metro y el consorcio de construcción y que se siguió todo un procedimiento; y en ese procedimiento se tiene un convenio donde en este caso las empresas son responsables por alguna falta, algún defecto o alguna deficiencia.

Sabemos también, y esto lo quisiera señalar con toda claridad, mis observaciones no son relativas a lo que presenta el informe sino a las comparecencias que ha habido de los diferentes funcionarios y de las empresas.

El punto principal que nos han señalado son las curvaturas, la compatibilidad riel-rueda. Mi pregunta sería inicialmente si en este caso Marcelo Ebrard 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.

Pregunto esto porque tengo algunos datos y quisiera también saber. Varios de los que están aquí presentes han sido servidores públicos, me refiero a funcionarios públicos. 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?

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Para responder tiene el uso de la palabra el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón, hasta por tres minutos.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Tres cosas. Yo diría primero, la Línea fue diseñada y va a estar funcionando este año, para dar servicio a más de medio millón de personas y por supuesto que lo que nos preocupa, el primer interesado que esa Línea estuviera funcionando es el de la voz.

Segundo. Respecto a si tuve noticia, ya le comentaba hace un momento, diputado, que 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.

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. Es decir, 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. Esos eran mis comentarios, muchas gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Para réplica tiene el uso de la palabra el diputado Roberto López Suárez, hasta por tres minutos.

El diputado Roberto López Suárez: Gracias. Yo quisiera señalar que en las comparecencias que tuvimos con la Contraloría, con el titular del proyecto Metro y con las empresas, hubo una coincidencia, que creo que, efectivamente, ahorita usted acaba de dar en la clave, que precisamente, seguramente quienes hicieron el acta de entrega-recepción no han señalado públicamente lo que sí se ha visto en esta comisión, y no me refiero al informe, me refiero a las comparecencias.

¿A qué me refiero? Por ejemplo, se señala que en el periodo de reclamación que tiene en este caso el proyecto Metro, en relación a las empresas con las cuales se hizo el contrato, sí hubo 3 mil 105 trabajos faltantes o mal ejecutados. Es decir, hubo anomalías y observaciones sobre el acta de entrega-recepción, que por cierto, hasta la fecha, hasta el día de hoy, bueno, hasta el día que comparecieron los del proyecto Metro nos decían que había por lo menos 800 que no habían sido solventadas por la anterior administración, por lo menos por los titulares de las áreas correspondientes del sistema de transporte y del proyecto Metro, y las empresas ahí coincidieron que, efectivamente, había anomalías que se les había señalado.

Incluso, le doy un dato, se dice que, por ejemplo, hay un documento notarial, varios documentos notariales de septiembre de 2012, que nos informaron a la comisión, donde Francisco Bojórquez, entonces director general del Metro, certifica el bamboleo y golpeteo circular del tren por toda la línea y el cambio de 900 metros de riel, que son necesarios, sobre todo, en la curva 11 y 12.

¿Eso qué quiere decir? Que efectivamente sí había, en este caso, durante el periodo de entrega-recepción, anomalías que se habían, en este caso, detectado por los funcionarios anteriores.

Por eso, yo ahí quisiera señalar algo y no estoy en este caso diciendo que nosotros tengamos que señalar quién es el responsable. Bien lo ha dicho usted, hay un proceso en la Contraloría, que se está viendo y que, efectivamente, los titulares del proyecto Metro y los titulares, en este caso de las diferentes áreas tendrían que dar explicaciones.

En todo caso me queda claro, por lo que usted señala, que no fue informado de lo que está pasando. Ésa es una parte fundamental que hay que aclarar, sobre todo, porque se da una confusión. Sí había, en este caso, anomalías sobre el proyecto original.

Termino diciendo algo fundamental sobre esto, el caso de los PPS. Esos fueron aprobados en la asamblea, y lo digo precisamente porque también el PRI y el Verde votaron a favor. O sea, lo señalo con toda claridad, diputado, sobre todo porque aquí vienen a darse golpes de pecho y golpean a sus empleados algunos gobernadores del Verde, ¿no?

Y por ejemplo, en el caso de Movimiento Ciudadano y de Morena, mire, éste es un asunto efectivamente político, que es una afrenta contra la ciudad de México y que nosotros no compartimos la forma en la que se pretende hacer juicios a priori y condenar al mismo tiempo. Si hay responsabilidades, las instancias correspondientes lo tienen que señalar.

Y al diputado Mejía y al diputado de Morena. Ya no se peleen por ver a dónde convencen a Marcelo que se vaya. Se va a quedar en el PRD. Eso es muy claro. Entonces, lo ha dicho claramente que está y nosotros estamos encaminados a que no se cometan arbitrariedades pero que sí aplique la ley y la justicia.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra el diputado Alfredo Rivadeneyra Hernández, hasta por tres minutos.

El diputado Alfredo Rivadeneyra Hernández: Gracias, presidente. Licenciado Ebrard, en el curso de su intervención inicial señaló usted que la conclusión o una de las conclusiones que aporta el Informe, en el sentido de que se presentó un problema de coordinación no tiene fundamento. Y para ello usted refiere que se llevaron a cabo un sinnúmero de reuniones y aporta como elemento de prueba una bitácora entiendo, de la cual dejará usted copia o puede ser consultada.

Sin embargo, licenciado, existe evidencia de que las características con las que fueron colocados los rieles cumplen con normas norteamericanas. Y con las que fueron construidas los trenes, el material rodante, cumple con especificaciones o estándares europeos.

Independientemente de tener claro que no participó usted de todas y cada una de las reuniones en las que se fueron tomando las decisiones, sobre todo aquellas de carácter técnico, ¿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? Al margen de las decisiones técnicas o de las reuniones que hubieran llevado a esta conclusión.

Por otro lado, en junio de 2008 la Secretaría de Obras Públicas firmó un contrato a precio alzado por 15 mil 290 millones de pesos con el consorcio ICA, Carso, Alstom, que fue el ganador de la licitación pública para el diseño, construcción y puesta en marcha de la obra civil.

La Ley de Obras Públicas del Distrito Federal en su artículo 44, fracción II, 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.

El primero en diciembre de 2008 para redistribuir anticipos y pagos mensuales y posponer la entrega de la obra de diciembre de 2011 a abril de 2012. El segundo en 2009 para aumentar el costo de la obra, supuestamente por el incremento del IVA del 15 al 16 por ciento, sin embargo

el cambio en el contrato fue por cerca de 2 mil 300 millones de pesos, lo que representó un aumento del 15 por ciento, no del 1 como hubiera sido lo esperado. El tercer convenio modificatorio en 2010 para ajustar plazos y finalmente en septiembre de 2012 un cuarto convenio para nuevamente posponer fecha de entrega para el 31 de octubre de ese año.

El monto final de conformidad con estas cifras 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?

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra, hasta por tres minutos, el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Muchas gracias. Diputado, en los documentos que les estoy entregando el día de hoy vienen, entre muchas otras cosas, 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, como el que usted menciona, que habrá que ver si se confirma o no. Eso fue lo que en su momento dijo Alsthom, 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*, aquí están las firmas, por eso las traje porque ha habido mucha discusión sobre el *Buggy*, 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 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.

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, y si no nos hubieran recibido cada tren, diputado.

Ya no quise ahorita excederme en el tiempo, pero usted va a poder ver aquí que hay un protocolo por cada uno de los trenes respecto a cómo se comportan en la vía. Me parece que no

fue posible en este momento, cuando se hicieron las pruebas de cada tren, prever su interface con la vía adecuadamente. No es un problema de coordinación a mi modo de ver, y aquí están los elementos en ese sentido.

¿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, que también lo mencionaba el diputado. 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.

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.

Concluyo. Para el caso del tren, lo que habría que explicar es por qué llevamos dos años funcionando los trenes –ahorita están funcionando– y no le hemos dicho –gobierno de la Ciudad– o planteado a CAF: hay un error en tu diseño y tienes que cambiar el tren así y así y así. O tienes que cambiar todo el tren. Los trenes llevan más de dos años funcionando, diputado. Gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene, para formular réplica el diputado Alfredo Rivadeneyra Hernández, hasta tres minutos.

El diputado Alfredo Rivadeneyra Hernández: En primer lugar, solicitarle que espero que en alguna otra intervención pudiera destinar aunque fuera unos breves minutos a dar alguna opinión respecto de lo que señalé también de la modificación, los convenios modificatorios.

Señalar y reiterar que en Acción Nacional vemos con beneplácito el que se haya llevado a cabo esta reunión en estos términos, no sólo por lo que se refiere al multicitado derecho de los señalados a dar su versión de los hechos, sino sobre todo al derecho de los ciudadanos a conocer el uso y destino de los recursos públicos. Creemos que en este caso el derecho aludido se convierte en una obligación de rendir cuentas.

Por otro lado, más allá de especulaciones, de pretendidas intencionalidades políticas, de suposiciones de culpabilidad o adelantar exoneraciones, como ya lo ha señalado el diputado Doval. Nosotros refrendamos un compromiso con la verdad. Creemos que el ciudadano tiene derecho a que sus autoridades hagan uso racional, eficiente, transparente y honesto de los recursos públicos.

Y el hecho de que se presenten otros casos que resulten igualmente escandalosos o que resulten igualmente ineficientes, al final el resultado que está a la vista es que hoy tenemos una obra

pública que no está en uso, en servicio, sean cuales hayan sido las razones, estoy convencido que todos los aquí presentes debemos darle a la sociedad una respuesta que si se encuentran culpabilidades se castiguen con todo el peso de la ley y que a la brevedad se devuelva al funcionamiento una obra pública que ha costado muchos millones de pesos, cuyo funcionamiento no solamente es una obligación, sino es una necesidad inminente a la que tienen derecho evidentemente los ciudadanos de la ciudad de México. Muchas gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra, hasta por tres minutos, el diputado Abel Guerra Garza.

El diputado Abel Guerra Garza: Buenas noches, señores invitados; compañeras y compañeros, de las comparecencias ante esta comisión, de la empresa Sistra, contratada por el propio gobierno del Distrito Federal para evaluar las fallas que resultaran, que contrario a lo que usted dice –licenciado– ya entregó un diagnóstico y ya hizo recomendaciones sobre las correcciones que se tendrán que hacer y sobre las declaraciones que bajo juramento del secretario de Obras Públicas del gobierno del Distrito Federal que en su calidad de servidor público tuvo que someterse a ese juramento, se nos prometió –a la comisión– entregar en breve –no dando fecha– la evaluación de las observaciones que la empresa Sistra ha señalado.

De las declaraciones del consorcio constructor y de CAF, de estas declaraciones concluimos que el problema de la Línea 12 es de interface.

El material rodante no es compatible con la vía, derivando en esfuerzos excesivos que generan desgaste y riesgo de descarrilamiento, amén de otros problemas de materiales no adecuados para el diseño de infraestructura que usted mismo ya señaló como el balastro. Las evidencias señalan falta de coordinación, aunque usted no lo quiera reconocer así.

El órgano desconcentrado Proyecto Metro, que debió ser ese elemento integrador, que comprobara que todos los elementos fueran individualmente correctos y compatibles para que el sistema en conjunto operara eficientemente, falló.

Escuché su versión del desarrollo de reuniones de coordinación, y parece que éstas no tuvieron el efecto que seguramente usted esperaba, porque el objetivo era la conclusión de trabajo de planeación y ejecución adecuado. El consorcio constructor y la fabricante de carros, aquí ante esta comisión, afirmaron desconocer, uno, el trabajo del otro; el resultado es que la línea está sin funcionar.

En ese sentido, licenciado Ebrard, 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.

La segunda pregunta es que usted con cierta simpleza, que me sorprende 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? Y el quebranto a las finanzas del Distrito Federal, y los daños y perjuicios a los 500 mil usuarios que todos los días están batallando para llegar a su casa o a su trabajo.

La otra pregunta es para el senador Mario Delgado, en relación a la discusión que se hace aquí sobre la oferta de Norinco de compra de trenes o del arrendamiento financiero en un esquema de PPS, que yo no he escuchado que nadie satanice, señor senador. 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? Gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra para responder, hasta tres minutos, el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón.

El ciudadano Marcelo Luis Ebrard Casaubón: Gracias. Mire diputado, 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.

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.

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.

Entonces, lo que hace político esto es que venga a hablar el día de hoy ya que fui condenado en la opinión pública, ya que se presentó al pleno. La diputada me hizo el favor de endilgarme, creo que fueron como 14 adjetivos. Se dijo, por ejemplo, que había un sobreprecio a propósito del tipo de cambio, lo cual es totalmente falso, el contrato está en dólares. CAF no gana un centavo, respecto a en cuánto se compra el dólar, porque está en dólares, se le paga en dólares.

Entonces, ojalá que se hubiese convocado al de la voz y a otros, porque falta de escuchar a otras cosas, para que ustedes tuvieran elementos de juicio respecto a lo que aquí se está señalando. Entonces, no creo que el problema sea de coordinación, porque eso que vinieron a decirle le puedo –aquí le estoy anexando una bitácora que todos firman–, pero, bueno, no me parece que sea ése el problema.

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. Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, licenciado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra hasta por tres minutos el senador Mario Delgado Carrillo para dar respuesta.

El senador Mario Delgado Carrillo: Gracias, diputado. A ver si regresamos a la lámina que ya se convirtió en la más pedida de la noche. A ver, diputado, dentro de un proyecto de prestación de servicios, ¿qué se incluye en este caso? ¿La fabricación del material probablemente? Obviamente hay un costo financiero, como usted lo señala, por el financiamiento a 15 años. ¿Qué más se mete? El costo de los servicios del mantenimiento.

Por ejemplo, nadie lo sabe, pero –los trenes de la Línea 12 del Metro– es tan estricto el mantenimiento que un tren no podía salir si no estaba verificado, o sea, había una penalización si eso ocurría, el tren debería estar en operación, en condiciones óptimas, perfectas, como en ninguna otra línea.

Incluye también la actualización tecnológica, es decir, en 15 años si hay alguna mejora tecnológica tiene que ser incluida en el tren, de tal manera que al final se actualiza. Esos son los servicios –la anterior, por favor, no sé si me puedan ayudar– que se incluyen.

Ahora, ¿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.

Nos vamos ahora sí a la siguiente. Este es el cuadro del Subcomité de Adquisiciones del Metro, donde hace la evaluación de las distintas ofertas. No se alcanza a ver pero se lo voy a dejar, y qué tiene ahí. Que 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.

Yo quisiera decir y terminar con esto mis últimos 15 segundos que me va a regalar el presidente de la Comisión, que yo he visto muchas muestras de solidaridad con la gente que se ha quedado en sin el servicio, pero nadie había tomado una decisión como la tomó Marcelo Ebrard, de hacer la obra pública más grande en este país en los últimos 20 años para que no estuvieran como están ahorita. Su problema se les resolvió bajo la administración de Marcelo Ebrard y fue el proyecto más grande, más difícil, más complicado que nos tocó enfrentar y se mejoró considerablemente sus condiciones de calidad de vida. Pero antes así habían estado durante muchos años y Marcelo Ebrard fue quien tomó la decisión de solucionarlo a pesar de las dificultades y retos que entrañaba este proyecto.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, senador.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Tiene el uso de la palabra para réplica hasta por tres minutos, el diputado Abel Guerra Garza.

El diputado Abel Guerra Garza: Yo vi aquí expresado por el licenciado Ebrard y por el senador Delgado, un mundo excepcional donde todo está funcionando a la perfección, y que las disputas internas entre sus grupos ahora resulta que nosotros somos los responsables.

Dice usted, licenciado, que el problema político lo hicimos aquí. Fíjese que si no le hubieran suspendido la obra y si estuviera bien, no estaríamos aquí. No queremos estar aquí, quisiéramos que esta obra que debe de funcionar, hubiera estado funcionando bien. No nos va a sorprender usted con los libros blancos, esos los mandó hacer usted. Esos los hacen, yo pensé que nada más había unos cuantos gobernadores que andaban apurados al fin del sexenio haciendo los libros blancos.

El certificado, la empresa certificadora no está acreditada en nuestro país, fíjese usted. La recepción de la obra, ¿entre hermanos? Fíjense que el director del proyecto Metro era además el director y fue además promocionado para vicepresidente de la empresa que construyó la obra. Ésas son las explicaciones que requieren los 500 mil ciudadanos usuarios que se están perdiendo de ese servicio.

Al senador Delgado. Qué lástima senador que no nos haya querido decir el costo financiero de la obra. Los PPS, los Proyectos de Prestación de Servicios, desde su origen en Inglaterra como PPS tienen que tener un costo financiero. Cómo vamos a poder evaluar la eficiencia de un financiamiento o de un arrendamiento financiero si no nos da la tasa interna de retorno.

Yo lo reto ahorita, a que una vez que saquemos, yo sí voy a sacar la tasa interna de retorno, yo también sé manejar PPS, lo invito a que compre usted su casa al interés que salió el metro. Muchas gracias.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Gracias, diputado.

El presidente diputado Marco Antonio Calzada Arroyo: Esta Presidencia hace de su conocimiento que esta reunión fue pública, transmitida por el Canal del Congreso, con versión

estenográfica, que está disponible ya en estos momentos en la página electrónica de la Cámara de Diputados.

Asimismo, la carpeta entregada a esta Presidencia contiene los documentales que ha expuesto el licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón al inicio de esta reunión, ha sido distribuida por su equipo de trabajo a los integrantes de la comisión y será puesta a disposición a todo público en la página de la honorable Cámara de Diputados. De igual manera, estará a la disposición toda información que entregó el senador Mario Delgado.

Cabe señalar, que el tiempo total de intervenciones de la reunión fue de 3 horas con 14 minutos. El tiempo que esta comisión escuchó al licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón fue de 59 minutos, al senador Mario Delgado Carrillo esta comisión lo escuchó por 44 minutos.

Toda vez que se ha escuchado al licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubón y al senador Mario Delgado Carrillo y agotados los asuntos del orden del día, doy por clausurada esta reunión de trabajo, siendo las veinte horas con cincuenta y siete minutos, del día 6 de febrero del año 2015. A todos los presentes, muchas gracias.

---o0o---