



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Gaceta Parlamentaria

Año XVIII

Palacio Legislativo de San Lázaro, martes 3 de febrero de 2015

Número 4206-IV

CONTENIDO

Informes

De la Comisión Especial para dar seguimiento al ejercicio de los recursos federales que se destinen o hayan destinado a la línea 12 del Metro

Anexo IV

Martes 3 de febrero

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

INFORME DE TRABAJO

Contenido

PRESENTACIÓN.....	4
ANTECEDENTES	5
Proyecto Línea 12.....	5
Construcción y puesta en marcha.....	6

INFORME DE TRABAJO

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

Suspensión del servicio	7
Polémica	8
Acciones institucionales de otros actores	9
Comisión Permanente	9
Cámara de Senadores	9
Comisión de Investigación ALDF	10
Cámara de Diputados	10
INTEGRANTES	12
JUNTA DIRECTIVA	15
INSTALACIÓN Y REUNIONES DE LA COMISIÓN ESPECIAL	16
Instalación	16
Primera reunión de trabajo	16
Programa de trabajo	16
Segunda reunión de trabajo	17
Tercera reunión de trabajo	18
RESULTADOS	19
Verificación in situ	19
Comunicaciones	19
DIAGNÓSTICO	24
Informe final “Metro de la Ciudad de México. Diagnóstico de la Línea 12”	24
COMPARECENCIAS Y REUNIONES DE TRABAJO	28
Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal (SOBSE-DF) y empresa Systra	28
Consortio constructor ICA-Alstom-Carso y Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles (CAF)	31
Contraloría General del Gobierno del Distrito Federal (CGG-DF) y Proyecto Metro	36
Secretaría de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal (SEFIN-DF)	42
ANÁLISIS CONTRACTUAL SOBRE LOS COMPROMISOS Y RESPONSABILIDADES DE LAS EMPRESAS .	46
Consortio Constructor	46
Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)	47
Consortio Certificador	48
ELECCIÓN DEL MATERIAL RODANTE	49

INFORME DE TRABAJO

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

IMPLICACIONES PENALES DEL MANEJO DE RECURSOS PÚBLICOS FEDERALES	51
Sanciones impuestas por la entidad de control local.....	54
Consideraciones para la fundamentación de la intervención de la Procuraduría General de la República	57
Posible constitución de delitos	61
Conductas previas a la contratación, a la firma y con posterioridad a ésta	62
Conductas desplegadas con posterioridad a la firma	64
CONCLUSIONES	66
Conclusiones acerca del proceso de rehabilitación	67
Conclusiones acerca de las causas que originaron el problema	68
Conclusiones acerca de la detección y sanción de responsabilidades en contra de funcionarios y ex funcionarios	69
Conclusiones acerca de los aspectos programáticos, financieros y presupuestales	70
Conclusiones sobre la actuación de las empresas privadas que participaron en el proyecto	72
RECOMENDACIONES	75
ANEXOS	82
Propuesta de Objetivos presentada en la instalación de la Comisión	82
Resultados de la Auditoría Superior de la Federación	83
Ilustraciones	89

PRESENTACIÓN

Con los trabajos emprendidos desde su instalación, el 28 de abril 2014, la Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la línea 12 del Metro, perfiló una ruta de acciones para la consecución de su objetivo. El 13 de octubre de 2014, la Comisión Especial, con la última de cuatro comparecencias y reuniones acordadas, concluyó un primer ciclo de trabajo que es preciso recapitular, por la relevancia de sus hallazgos y la prioridad del tema en la opinión pública.

Con independencia de las obligaciones a las que está sujeta esta Comisión Especial, en función de los mandatos que establece el Reglamento de la Cámara de Diputados en materia de transparencia y rendición de cuentas, se considera útil hacer un ejercicio para sintetizar y reunir las conclusiones de esta primera etapa.

La complejidad del sistema de interacción e implicaciones jurídicas, financieras, técnicas y sociales, ha colocado el tema de la Línea 12 del Metro entre las primeras materias de atención, tanto en el nivel local, como federal.

La trama de aspectos que conforman esta problemática, ha requerido que su análisis se emprenda con visión de conjunto, complementariedad y flexibilidad en cuanto a la delimitación de sus alcances, hecho del que se da cuenta en este Informe.

No puede tratarse de un informe final, en tanto que las actividades de la Comisión no concluyen con este acto, ni se extingue su objeto. Este informe se presenta con carácter parcial, específicamente, como un informe SEMESTRAL de actividades, en cumplimiento del mandato reglamentario a cargo de la comisión especial

Hacemos un alto para revisar los logros alcanzados y definir las acciones subsiguientes, focalizando los esfuerzos.

ANTECEDENTES

Proyecto Línea 12

La Línea 12, llamada también Línea Dorada, fue un proyecto de infraestructura de transporte, considerado en su momento el más grande de Latinoamérica, que se emprendió con el fin de coadyuvar a disminuir la brecha entre los niveles de bienestar y desarrollo de la zona sur-oriente de la urbe del Valle de México.¹

Los objetivos específicos de la Línea 12 fueron:

- I. Brindar servicio de transporte masivo de pasajeros en forma rápida, segura, económica y ecológicamente sustentable a los habitantes de siete delegaciones:
 1. Tláhuac
 2. Iztapalapa
 3. Coyoacán
 4. Benito Juárez
 5. Xochimilco (desde Tulyehualco)
 6. Milpa Alta
 7. Álvaro Obregón

- II. Mejorar el desempeño de la totalidad de la Red del Metro, al proporcionar conectividad con las Líneas 8, 2, 3 y 7 en el sur de la Ciudad de México, con los siguientes beneficios:
 - Vialidades: Construcción de vialidades conforme a un proyecto integrado en la zona de influencia, para reforzar el transporte público y evitar la competencia excesiva con la nueva línea del Metro (puentes vehiculares y peatonales, ampliaciones, adecuaciones geométricas, nueva señalización horizontal y vertical e instalación de semáforos).
 - Ciclovías y estacionamientos: Incorporación de facilidades al uso de la bicicleta en el diseño de estaciones y vialidades relacionadas.

- Nuevo diseño de estaciones: Incorporación de escaleras eléctricas, salvaescaleras, bandas transportadoras, torniquetes mixtos (con capacidad para lectura de boletos unitarios y tarjetas electrónicas); baños y accesibilidad total a personas con discapacidad.
- Desarrollo urbano, ecológico y turístico en la zona de influencia: Mejoramiento y ampliación de la capacidad del drenaje existente, especialmente en áreas de inundaciones.
- Ampliación del área de reserva ecológica en la zona con el posible desarrollo de un centro de conservación y turismo ecológico.
- Equipamiento para la seguridad pública, incorporando vigilancia en las instalaciones y mejorando la iluminación en la zona de influencia.²

De manera directa, para la población:

- Habría transporte con capacidad para trasladar a 385 mil personas diariamente.
- Se reduciría el tiempo de recorrido de 2 horas a 72 minutos.
- Se generarían ahorros en los pasajes de \$7.50 por viaje ida y vuelta: de \$13.50 a \$6.00.
- Se crearían 25,000 empleos directos y 50,000 indirectos.
- Habría una derrama económica de 20 mil millones de pesos.

Construcción y puesta en marcha

En septiembre de 2008 se anunció el inicio de la construcción de la Línea, con modificaciones en su proyecto original.

En principio se consideró que la obra sería totalmente subterránea, pero tras esta serie de modificaciones, se optó por emplear cuatro procedimientos constructivos: cajón subterráneo, viaducto elevado, túnel y cajón superficial.

También, se cambiaron puntos de conexión y de ubicación de algunas estaciones.³

El 30 de octubre de 2012, tras cuatro años de construcción, la Línea fue inaugurada.

En un acto presidido por los entonces Presidente de la República, Felipe Calderón Hinojosa, y Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Causabón, el ex titular del Ejecutivo Federal, mencionó la inversión de recursos federales.

Suspensión del servicio

El 11 de marzo de 2014, el Director General del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, Joel Ortega Cuevas, anunció la suspensión del servicio en 12 de 20 estaciones de la Línea 12.

De acuerdo con el organismo, la suspensión del servicio sería temporal y correspondió al tramo elevado que comprende las estaciones Tláhuac-Atlalilco, a fin de garantizar la seguridad y mejorar las condiciones de operación para beneficio de los usuarios.

La empresa MIVB STIB, operador del Metro Bruselas en Bélgica, a través de Michel Lannoye, experto en instalaciones fijas, revisó la situación de la Línea en el periodo del 26 de febrero al 6 de marzo de 2014, señalando en sus Recomendaciones que, “Si los aparatos de vía no están protegidos y si el perfil de las ruedas no respetan las normas internacionales tenemos un **riesgo potencial de descarrilamiento**”.

El contexto de esta recomendación, quedó documentado en el oficio de deslinde de responsabilidad ante la Contraloría General del Distrito Federal por parte del organismo operador, quien se enfrentó a una concatenación de eventos como: durmientes fisurados, fijaciones rotas, aparatos de dilatación afectados, rieles con excesivo desgaste ondulatorio y vibraciones tanto en la instalación fija como en el material rodante, obligando a disminuir la velocidad del servicio, ampliar los intervalos del polígono de operación y retiro de trenes a mantenimiento para reperfilado de ruedas y en consecuencia menores unidades en servicio con la creciente demanda y molestia de los usuarios.

A partir del 12 de marzo, en coordinación con la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), se apoyaría gratuitamente a los usuarios que utilizaban la

Línea 12, con 300 vehículos en tres rutas: de Tláhuac a Atlalilco; de Tláhuac a Constitución de 1917; y de Periférico Oriente a Tasqueña.

El titular del STC Metro indicó que en cumplimiento a las instrucciones giradas por el Jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, se dio parte a la Consejería Jurídica y de Servicios Legales del Distrito Federal (CEJUR) y a la Contraloría General local, para que investigaran y determinaran si existieron responsabilidades de servidores públicos y de las empresas participantes y en su caso consideraran, “si existe incumplimiento contractual y a quién corresponde resarcir los costos y daños que estos ocasionan”.

Durante el período de suspensión, agregó, se realizarán las correcciones necesarias, además de que se solicitó a expertos internacionales llevar a cabo una revisión exhaustiva que ofrezca garantía de que la Línea 12 opera bajo estándares mundiales de seguridad.

En el mismo acto, aclaró que en las estaciones que van de Atlalilco a la terminal Mixcoac, y viceversa, el servicio sería normal.⁴

Polémica

La suspensión del servicio dio paso a una serie de discusiones sobre los riesgos, las responsabilidades de ex funcionarios, funcionarios y empresas, los costos que implicaría la reparación, etc.

Por su parte, la autoridad anunció que sería preciso elaborar un diagnóstico de los daños y que lo realizarán las reconocidas empresas europeas TSO y ETF⁵, especialistas en trenes y tendido de vías, a un costo de 20,000 a 29,000 euros.

Se cuestionó sobre la probable responsabilidad de los ex titulares de la Jefatura de Gobierno del Distrito Federal, del director del organismo desconcentrado Proyecto Metro DF y de las empresas que participaron en el proyecto.

Las empresas que formaron el Consorcio Constructor ICA-Altsom-Carso se deslindaron de las afectaciones; la empresa Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), encargada de la fabricación de los trenes, aseguró que

cumplieron con las especificaciones técnicas planteadas y probados bajo rigurosas pruebas estáticas y dinámicas.⁶

Acciones institucionales de otros actores

A fin de formular una aproximación al contexto político y social en el que surge la Comisión Especial, es pertinente hacer una breve revisión de los antecedentes que emprendieron el conjunto de actores del Poder Legislativo, tanto federal, como local, con respecto de los asuntos de la Línea 12.

De esta forma, se destaca que la inquietud sobre los diversos aspectos que rodean la problemática de la Línea 12 no es un tema de coyuntura, sino que, por el contrario, ha sido objeto del interés de los legisladores desde hace, al menos, seis años.

Comisión Permanente

Desde la LX Legislatura, en los periodos de discusión de la Comisión Permanente, legisladores federales, presentaron proposiciones con punto de acuerdo para solicitar la revisión del proceso de licitación y sobre estado que guardaba el proyecto y ejecución de la obra.⁷

En esta LXII Legislatura, en la Comisión Permanente, desde el 9 de enero de 2013, se han presentado seis proposiciones con punto de acuerdo por parte de legisladores de los grupos parlamentarios del PT, PRI y PAN; de las cuales, se han aprobado cinco para solicitar información y acciones relacionadas con la Línea 12 del Metro.⁸

Cámara de Senadores

En la Cámara de Senadores, desde la LXI Legislatura, se han presentado 9 proposiciones con punto de acuerdo sobre diversos aspectos de este asunto⁹.

Los temas que abarcan tales proposiciones, van desde el presupuesto asignado a la construcción de la Línea 12, hasta las acciones que la Contraloría del Distrito Federal ha realizado con relación a las auditorías y sanciones.

Comisión de Investigación ALDF

El 15 de marzo de 2014, el pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, aprobó un Acuerdo de la Comisión de Gobierno para crear la Comisión de Investigación para Conocer las Razones que originaron la suspensión temporal de la prestación del servicio de once estaciones de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro¹⁰.

Dicha Comisión se instaló el 19 de marzo de 2014, presidida por el diputado Jorge Gaviño Ambriz, del Grupo Parlamentario del Partido Nueva Alianza, y formada por 14 legisladores más: ocho del PRD, dos del PAN y un diputado de cada grupo parlamentario del PRI, PVEM, MC y PT.

Esta comisión emprendió una serie de reuniones con funcionarios, ex funcionarios y representantes de las empresas que intervinieron en la construcción de la Línea 12¹¹

Cámara de Diputados

Por parte de los diputados federales, el tema de la Línea 12 se abordó desde la LX Legislatura (septiembre de 2006 - agosto de 2009), cuando se presentaron dos proposiciones con punto de acuerdo, por parte de los entonces diputados Eduardo Sánchez Hernández (PRI) y Christian Martín Lujano Nicolás (PAN), a través de los cuales se hicieron requerimientos para que se informara sobre el proyecto de construcción y el estado que guardaban el proyecto y ejecución, respectivamente.¹²

En la LXI Legislatura (septiembre de 2009 - agosto de 2012), se presentaron cuatro proposiciones con punto de acuerdo, tres de ellas, promovidas por diputados del grupo parlamentario del PRD, referentes a la asignación de recursos para la continuación de las obras de construcción de la Línea 12, y una, del entonces diputado Agustín Carlos Castilla Marroquín (PAN), sobre la evaluación de las propuestas técnicas y financieras para la adquisición de los trenes de la línea.¹³

En la presente legislatura, además de la proposición que presentaron en la Comisión Permanente los diputados Williams Oswaldo Ochoa Gallegos y Fernando Donato de las Fuentes Hernández (PRI); los diputados Antonio

Cuéllar Steffan (PVEM) y Jorge Francisco Sotomayor Chávez (PAN), integrantes de esta Comisión Especial, el 3 de marzo de 2014, promovieron un exhorto a diversas autoridades del Gobierno del Distrito Federal a ejercer acciones para conservar y hacer efectivos sus derechos legales y contractuales respecto a la terminación y debida operación de la Línea 12 del Metro. El dictamen de esta proposición, elaborado por la Comisión del Distrito Federal, fue aprobado por el Pleno el pasado 23 de septiembre.

Con estos antecedentes, el 10 de abril de 2014, la Junta de Coordinación Política¹⁴ sometió a la consideración del pleno de la Cámara de Diputados el Acuerdo para crear 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. (ANEXO 1, Acuerdo)

De esta manera, se dio formal cauce a una inquietud específica manifiesta por parte de los diputados federales y que atañe directamente a la sociedad mexicana, al tratarse de recursos que provienen del dinero que es de todos.

La combinación de recursos públicos, de origen federal o local, constituyen un punto de interés común entre la H. Cámara de Diputados y la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, que responde al compromiso con la ciudadanía del Distrito Federal y área conurbada, y frente a todos los mexicanos, de ejercer la función de control encaminada a asegurar que sus impuestos son bien empleados en la infraestructura pública, con apego a los principios que rigen la administración pública: legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad, eficacia y eficiencia.

A este fin, resultan de fundamental importancia la juridicidad de los actos de gobierno, la revisión y adecuación de la organización de la administración, la programación del gasto y el control de su ejercicio.

INFORME DE TRABAJO

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

INTEGRANTES

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 está conformada por 19 diputados representantes de los diversos Grupos Parlamentarios.



Dip. Marco Antonio Calzada Arroyo
GPPRI
Presidente



Dip. Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez
GPPRI
Secretario



Dip. Jorge Francisco Sotomayor
Chávez
GPPAN
Secretario



Dip. José Luis Muñoz Soria
GPPRD
Secretario



Dip. Leobardo Alcalá Padilla
GPPRI



Dip. José Alberto Benavides
Castañeda
GPPT

INFORME DE TRABAJO

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



Dip. Antonio Cuéllar Steffan
GPPVEM



Dip. Fernando Donato De las Fuentes
Hernández
GPPRI



Dip. José Luis Flores Méndez
GPPRI



Dip. Abel Guerra Garza
GPPRI



Dip. Martha Gutiérrez Manrique
GPPRI



Dip. Ricardo Mejía Berdeja
GPMC



Dip. Carlos Augusto Morales López
GPPRD



Dip. José Isidro Moreno Árcega
GPPRI

INFORME DE TRABAJO

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



Dip. Cristina Olvera Barrios
GPPNA



Dip. Flor de María Pedraza Aguilera
GPPAN



Dip. Roberto Carlos Reyes Gámiz
GPPRD



Dip. Fernando Rodríguez Doval
GPPAN



Dip. Margarita Saldaña Hernández
GPPAN

INFORME DE TRABAJO

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

JUNTA DIRECTIVA

El Reglamento de la Cámara de Diputados en su artículo 149, numeral 1, establece que la Junta Directiva estará conformada por el Presidente y los Secretarios de la Comisión, siendo el Presidente su titular, atendiendo esta disposición jurídica la Junta Directiva 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 está conformada por los siguientes Diputados:



Dip. Marco Antonio Calzada Arroyo
GPPRI
Presidente



Dip. Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez
GPPRI
Secretario



Dip. Jorge Francisco Sotomayor
Chávez
GPPAN
Secretario



Dip. José Luis Muñoz Soria
GPPRD
Secretario

INSTALACIÓN Y REUNIONES DE LA COMISIÓN ESPECIAL

Desde el acuerdo para su creación y hasta la fecha, se han realizado cuatro reuniones: la de instalación y tres de trabajo.

Instalación

La Comisión Especial se instaló formalmente el 28 de abril 2014. Se hizo la presentación de cada uno de sus integrantes y se les invitó a remitir formalmente sus propuestas para incluirlas en el Programa de Trabajo, a fin de que se integraran al documento que sería puesto a consideración de la Comisión en la siguiente reunión.

Asimismo, se sometió a discusión una propuesta de objetivos generales y específicos de la Comisión. (Ver Anexo)

Primera reunión de trabajo

El 15 de mayo se realizó la primera reunión de trabajo, en la que se sometió a discusión y aprobó por la mayoría de los diputados presentes, el Programa de Trabajo.

En este documento se incorporaron las propuestas realizadas por los diputados integrantes y se estructuraron los ejes programáticos.

Programa de trabajo

Se establecieron, en términos generales, los objetivos y orientaciones estratégicas, como una guía que permitiera programar y sistematizar las tareas a desarrollarse:

Las acciones a desarrollar en lo inmediato fueron las siguientes:

1. Solicitar a la Auditoría Superior de la Federación que rindiera informes en torno a los recursos federales otorgados a la Línea 12 del Metro.
2. Solicitar a la Secretaría de la Función Pública informes sobre las auditorías realizadas a la Línea 12 del Metro así como sobre el expediente que llevó a la solicitud de devolución de \$489 millones 422 mil 377 pesos que

presuntamente no fueron formalizados mediante contrato, conforme a las disposiciones aplicables.

3. Solicitar a la Comisión Investigadora de la Línea 12 del Metro en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal información sobre los expedientes que contengan auditorías o sus resultados, financiamientos recibido por el Gobierno del Distrito Federal, los gastos de mantenimiento de la línea, los techos de deuda, visitas de inspección a efecto de conocer a fondo la problemática de la Línea 12, en especial los recursos federales que se hayan destinado a la Línea 12 del Metro.

4. Solicitar un informe detallado a la Secretaría de Finanzas del Distrito Federal sobre las aportaciones destinadas o transferidas para la construcción de la Línea 12.

5. Solicitar un informe a la Contraloría General del Distrito Federal sobre la relación contractual del Proyecto Metro del DF y las empresas del consorcio en el periodo 2008-2012.

6. Invitar a reuniones de trabajo a los funcionarios públicos y representantes de las empresas que intervinieron en la construcción de la Línea 12 del Metro.

Segunda reunión de trabajo

La segunda reunión de trabajo tuvo verificativo el 20 de junio de 2014. En esta sesión, se dio cuenta de los oficios que se enviaron a diversas dependencias para solicitar información relativa a los recursos destinados para la construcción y mantenimiento de la Línea 12 del Metro.

Se hizo una revisión sobre la problemática de la Línea 12 del Metro, a partir de la información remitida por la Comisión Investigadora de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Se acordaron las acciones subsiguientes para dar consecución al acuerdo de realizar diversas reuniones de trabajo con servidores y ex servidores públicos, efectuar una visita a las estaciones cerradas de la Línea 12 del Metro, así como solicitar información a las dependencias sobre los recursos federales destinados a la construcción y mantenimiento de la Línea 12 del Metro.

Tercera reunión de trabajo

El 23 de septiembre se realizó la tercera reunión de trabajo, en la cual se aprobó, por la mayoría de los diputados integrantes, un acuerdo sobre las reglas para el desarrollo de comparecencias y reuniones de trabajo con titulares de dependencias del gobierno del Distrito Federal y de representantes de empresas que intervinieron en la Línea 12 del Metro (Ver Anexo), conforme al siguiente calendario:

- 1º de octubre. El Secretario de Obras y Servicios del DF, así como al representante de Systra.
- 6 de octubre. Los representantes del Consorcio Constructor (ICA-Alstom-Carso), de ILF (Empresa Certificadora) y de Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles (CAF).
- 8 de octubre. El Titular del Proyecto Metro y al Contralor General del DF.
- 13 de octubre. El Secretario de Finanzas y al Procurador de Justicia del Distrito Federal.

RESULTADOS

Verificación in situ

El 18 de julio se llevó a cabo la visita física a las estaciones de la Línea 12 del Metro.

Comunicaciones

1. El 21 de mayo de 2014, se giró comunicación dirigida al Auditor Superior de la Federación, en cumplimiento de la acción prevista en el numeral 1 del Plan de Trabajo.

En respuesta, el 1 de julio de 2014, se recibió comunicación por parte de dicha entidad, que remitió 23 expedientes con la información y documentación de las auditorías practicadas a la Línea 12 del Metro.

2. El 28 de mayo de 2014, se giró comunicación a la oficina del C. Secretario de la Función Pública, a través del oficio ST/0063, en cumplimiento de la acción prevista en el numeral 2 del Plan de Trabajo.
3. El 30 de mayo de 2014, se giró comunicación al Presidente de la Comisión Investigadora de la Línea 12 del Metro en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, a través del oficio ST/0065, en cumplimiento de la acción prevista en el numeral 3 del Plan de Trabajo.

Se recibió respuesta por parte dicha entidad, que remitió diversos archivos electrónicos.

4. El 30 de mayo de 2014, se giró comunicación dirigida al Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, a través del oficio ST/0066, en cumplimiento de la acción prevista en el numeral 4 del Plan de Trabajo.
5. El 3 de junio de 2014, se giró comunicación dirigida al Contralor General del Distrito Federal, a través de oficio ST/0067, en cumplimiento de la acción prevista en el numeral 5 del Plan de Trabajo.

6. El 1º de julio de 2014, se giró comunicación dirigida al Contralor Interno del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, a través del oficio ST/0066, para solicitar lo siguiente:
- Informe sobre los estudios, pruebas, análisis y resultados para la viabilidad de la construcción de la Línea 12 del Metro; así como del procedimiento de licitación, contratación, convenios de modificación, ejecución y pagos de dicha obra.
 - Sobre todas las acciones que haya realizado derivadas de la relación contractual entre el Órgano Desconcentrado “Proyecto Metro” y las empresas ICA, Alstom y Carso; y/o consorcios que intervinieron en la Línea 12 del Metro. Y cuáles fueron las medidas que adoptó para la investigación de incidentes relevantes.

En respuesta, el 7 de julio de 2014, mediante oficio CG/CISTC/1062/2014, suscrito por el Contralor Interno del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, maestro Jorge Augusto Ibarra Kadoche, se informó que esa entidad no cuenta con la información solicitada y tampoco con las acciones ante el órgano desconcentrado Proyecto Metro y las empresas ICA, ALSTOM y Carso, por no ser de su competencia.

En cuanto a las medidas que se adoptaron para la investigación de incidentes relevantes, estas son responsabilidad del Comité para la Investigación de Incidentes Relevantes del Sistema de Transporte Colectivo.

7. El 1º de julio de 2014, se giró comunicación dirigida al Director General de Calidad de Vida Progreso y Desarrollo para la Ciudad de México, S. A. de C. V., a través del oficio ST/0067, para solicitar lo siguiente:
- Copia certificada del expediente completo o documentos que contengan lo relativo a la compra-renta de los trenes de la Línea 12 del Metro.

En respuesta, el 9 de julio de 2014, mediante oficio CV/DG/00258/2014, suscrito por el Director General de Calidad de Vida Progreso y Desarrollo para la Ciudad de México S. A. de C. V., Simón Levy Dabbah, se comunicó que dicha

entidad nunca ha realizado compra o renta de los trenes de la Línea 12 del Metro.

No obstante, remitió información a través de copias certificadas.

8. El 1º de julio de 2014, se giró comunicación dirigida al Jefe del Servicio de Administración Tributaria, a través del oficio ST/0068, para solicitar lo siguiente:

- Informe sobre la legal importación de los trenes y reporten el precio enterado a impuestos federales, pagados a trenes y refacciones; así como todo lo estipulado en cumplimiento en términos del contrato de renta con CAF PROVETREN, en la cláusula 6.5 (pág. 65), que incluya una revisión legal minuciosa a las modificaciones y anexos hechas a éste y el porqué, las cláusulas fueron eliminadas intencionalmente, como se cita en el contrato extrañamente.
- Se audite e investigue, la legal importación de los durmientes, rieles e infraestructura de la obra que generan el funcionamiento y tránsito de los trenes de la Línea 12, donde el SAT reporte el precio enterado e impuestos federales pagados, de los bienes pagados por el Consorcio Constructor de la Línea 12 (ICA-Alsom-Carso).
- Se informe sobre el destino de los recursos federales y el probable endeudamiento con sobrepagos en la renta de los trenes; derivado de la cotización de la empresa NORINCO y la documentación que recibió la Secretaría de Finanzas del GDF, que tienen diferencias presupuestales abismales.
- Se informe sobre la legal importación de escaleras, red de comunicación y refacciones para la Línea 12 del STC Metro y reporte el precio enterado al SAT.

En respuesta, el 17 de julio de 2014, mediante oficio 110-01-00-00-00-2014-1761, suscrito por la Administradora Central de Planeación y Programación de Comercio Exterior, licenciada Yolanda Guadalupe Aguirre González, se informó sobre el inicio de la revisión de las documentales e información en poder del Servicio de Administración Tributaria sobre el tema planteado, para que en el caso de contar con elementos, se ejerza las facultades de comprobación en materia de importación de bienes conferidos al SAT.

INFORME DE TRABAJO

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

9. El 1º de julio de 2014, se giró comunicación dirigida al Secretario de Hacienda y Crédito Público, a través del oficio ST/0069, para solicitar lo siguiente:
1. Entregue copia certificada del expediente completo de la Línea 12 del Metro, registrado como PPS ante la SHCP.
 2. Solicitar la revisión integral del expediente antes citado, y determinar si generó deuda a los ciudadanos.
 3. Nos indique si existió sobreprecio en la renta de trenes para la Línea 12 del Metro y determine cuál fue el impacto a los recursos federales, destinados a la Línea 12 del Metro.
 4. Informe el monto erogado con recursos federales a la Línea 12.

En respuesta, el 28 de agosto de 2014, mediante oficio 4.3.-1038/14 suscrito por el contador público Pablo Suárez Coello, Director General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a quien fuera turnado este asunto para su atención, se informó lo siguiente:

- El Congreso de la Unión desde el 2009 y hasta la fecha, ha venido asignado en los Decretos de Presupuesto de Egresos de la Federación recursos federales a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que por conducto de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, se asignen como apoyo al GDF para llevar a cabo la construcción de la Línea 12 Tláhuac-Mixcoac y su Ampliación a Observatorio.
- Con respecto a la asignación de recursos federales del ejercicio 2014, informó que en junio del presente año se transfirieron 1, 970 mdp a través del convenio de reasignación específico.
- Remitió los importes que la SCT ha reasignado al GDF en cada año:

INFORME DE TRABAJO

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

Recursos Federales Trasferidos a la Línea 12 "Tláhuac-Mixcoac" y su Ampliación a Observatorio de la Línea 1, Ejercidos por el GDF (PMDF-DGOP), Cifras en MDP							
Transferido por la SCT	AÑO						TOTAL
	2009	2010	2011	2012	2013		
					L-12	AMPLIACIÓN	
	2,940.0	992.3	1,990.3	1,970.0	689.5	1,280.5	9,862.6
Total Ejercido por el GDF	2,942.5*	995.7*	2,004.6*	1,656.2*	283.2	896.0	8,778.2
Reintegro a TESOFE	0.0	0.0	0.0	355.1**	433.0**	384.5	1,172.7

* EN 2009, 2010 y 2011, el Gobierno del Distrito Federal (GDF) aplicó al proyecto los productos financieros que se generaron que equivalen a un monto de 20.2 mdp.

** El GDF ha reintegrado un total a la Tesorería de la Federación 1,172.7 mdp, los cuales incluyen los productos financieros no ejercidos al proyecto en 2012 y 2013, que equivalen a 68.1 mdp.

DIAGNÓSTICO

Informe final “Metro de la Ciudad de México.

Diagnóstico de la Línea 12”

Entre la información dada a conocer y que analizó esta Comisión Especial, destaca el expediente del diagnóstico del tramo cerrado a la operación de la Línea 12 elaborado por la empresa Systra, constante del documento “Metro Ciudad de México – Diagnóstico de la Línea 12”, dividido en dos partes: “Informe Final” y “Conclusiones del Informe de Diagnóstico”, así como un tercer documento “Acciones Correctivas de la Línea 12 - Definición de las Medidas Correctivas a Implementar”.

Estos documentos son de particular importancia, porque en ellos se presentan los estudios que permiten conocer cuáles fueron las causas técnicas de la generalización del desgaste ondulatorio del riel en curvas y el desgaste anormal de las ruedas de los trenes, que afectaron al funcionamiento y la seguridad de la operación de la Línea, y que dieron por resultado la suspensión del servicio entre las estaciones Tláhuac y Atlalilco.

El Informe final abarca el análisis de la vía férrea, sus planos, especificaciones, pruebas de calidad; los hallazgos derivados de la inspección visual de la Línea, el examen de los componentes de la vía, el análisis de su trazo y del sistema completo de la vía férrea.

Se da cuenta del análisis de los trenes en sus diversos componentes: distancia entre las ruedas, entre los ejes del bogie¹⁵, entre los ejes de la caja, el perfil de las ruedas, su diámetro, y el comportamiento de dichos trenes en contacto con la vía.

Se estudian también las obras civiles en el tramo elevado y el mantenimiento de vía y material rodante, y se hicieron simulaciones y ensayos con el respectivo análisis de resultados, para finalmente presentar las conclusiones y las propuestas de acciones correctivas.

Systra reporta que en la visita del tramo en viaducto de la Línea, se constataron diferentes problemas en las curvas de un radio inferior a 380 m y

que dichos problemas ya habían sido previstos en la Memoria de Cálculo - Proyecto de implantación de vía, trazo y perfil. PMDF-11-VI. 13-612000-III-0001-10296-M00:

§1.1.2. Radio de curvaturas (R)

Los inconvenientes de un trazo con curvas de radio pequeño ($R < 250m$) no se limitan a la reducción de velocidad sino que traen consigo las siguientes consecuencias:

En la curva, la diferencia de rieles interior y exterior comienza a ser significativa, causando que las ruedas mancomunadas no compensen la diferencia de velocidad requerida provocando que las ruedas exteriores se deslicen sobre el riel exterior, generando así fuertes vibraciones y desgastes mayores en los rieles.

Los dos ejes del mismo bogie no se orientan de manera radial generando esfuerzos de inscripcón del bogie en la curva que se transforman en resistencia al desplazamiento y desgaste ondulatorio de los rieles.

Para el diseño de curvas horizontales de vías principales del Sistema de Transporte Colectivo Metro, habrá de considerarse un radio mínimo normal de 250 m y un radio mínimo excepcional será de 200 m.¹⁶

En la Síntesis del Diagnóstico de este documento¹⁷, se compendian las conclusiones más relevantes:

Los diferentes componentes de la vía (rieles, durmientes, sistema de fijación) tomados individualmente, están conformes a las normas internacionales, con la excepción del balasto, el cual cumple con la norma contractual. Sin embargo, se encuentran en los límites de las tolerancias permitidas por dichas normas.

Las rupturas de ciertos componentes son la consecuencia del desgaste ondulatorio o de defectos de construcción de la vía o de una combinación de ambos.

El desgaste ondulatorio está presente principalmente en las curvas con radios inferiores a los 350 m y en las vías desviadas de aparatos. De ello se deduce que el desgaste ondulatorio es producido por el reducido radio de curvatura ya que es el único parámetro común entre ambas configuraciones: los aparatos se colocan sin peralte y se recorren a una velocidad reducida.

En cuanto a los parámetros de diseño del material rodante, aunque tomados individualmente tengan poca influencia sobre el comportamiento dinámico del tren, la combinación de los elementos escogidos en la especificación y el diseño del material rodante no es la más adecuada y aumenta los esfuerzos de rozamiento transmitidos y disipados en la vía, es también otra causa importante del desgaste ondulatorio y deterioro de los elementos de la vía.

De hecho, las simulaciones, los ensayos y la experiencia, demuestran que el elemento determinante en la causa del desgaste ondulatorio es la deficiente compatibilidad entre material rodante de este tipo y curvas de radios inferiores a los 350 m. Redes tales como la SNCF y RATP no utilizan este tipo de radio de curvatura más que de forma muy excepcional, ya que la aparición de desgaste ondulatorio es inevitable, aun con material rodante de tipo metro. De igual modo, cuando se utilizan este tipo de radios de curvatura, es primordial implementar un plan de mantenimiento adaptado, con el fin de controlar la aparición y la evolución del desgaste ondulatorio.

El diseño, la realización y la calidad de los materiales de la vía no permiten absorber las energías que aparecen durante la operación de los trenes en la Línea 12, lo que genera rápidamente deterioros al nivel del equipamiento de la vía.

La velocidad, la calidad baja del balasto de caliza, el peralte pronunciado y la calidad irregular de la geometría de la vía son factores agravantes y no son la causa de la aparición del desgaste ondulatorio.

En relación con la infraestructura civil, el comportamiento de las obras en el tramo en viaducto es normal, no hay riesgo de desarrollo vibratorio bajo el paso de los trenes por problemas estructurales.

Se señala que el estado de las infraestructuras es alarmante a causa del número de desórdenes comprobados y de su velocidad de aparición y de evolución considerando que la Línea inició su explotación hace menos de dos años.¹⁸

Por otra parte, las particularidades de un proyecto integral y el material rodante de la Línea 12, al combinarse en su operación en un corto plazo (17 meses), comparativamente al periodo de planeación y construcción¹⁹, generaron la necesidad de intervención de diversos analistas y especialistas nacionales y extranjeros, así como de reconocidas instituciones de educación superior; quienes coinciden en afirmar lo siguiente:

- El diseño de la línea tiene un trazo complejo con muchas curvas de radios reducidos, por debajo de los estándares internacionales y de las normas de construcción para líneas de Metro de la Ciudad de México, conocidas como “Libros Naranja”, editados por la Administración Pública del Distrito Federal a través de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR).
- El material rodante no inscribe correctamente con la vía, lo cual afecta, a todos los elementos de este sistema.
- El diseño del sistema de vías no absorbe los esfuerzos generados al paso de los trenes, por dichas curvas de radio reducido.

COMPARECENCIAS Y REUNIONES DE TRABAJO

La Comisión Especial acordó realizar diversas reuniones a efecto de ampliar el análisis correspondiente de diversos aspectos relacionados la aplicación de recursos federales en la Línea 12 del Metro y su problemática adyacente.

Bajo los términos del acuerdo aprobado el 27 de septiembre, comparecieron el Secretario de Obras Públicas, el Titular del Proyecto Metro, el Contralor General y el Secretario de Finanzas, del Gobierno del Distrito Federal; asimismo, tuvieron verificativo reuniones de trabajo con representantes de las empresas Systra, del Consorcio Constructor ICA-Alstom-Carso y de Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles (CAF).

En este proceso, invirtieron casi trece horas efectivas para su desahogo.

Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal (SOBSE-DF) y empresa Systra

El 1º de octubre de 2014, los integrantes de la Comisión Especial se reunieron con el ingeniero Alfredo Hernández García, Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal, y con el ingeniero Slobodan Petrovic, que acudió en representación de la empresa Systra.

En su oportunidad, el **Secretario de Obras y Servicios** expuso que mediante un acuerdo publicado el pasado 7 de abril en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, se facultó a dicha instancia a elaborar, revisar, supervisar, celebrar, otorgar y suscribir contratos, convenios y demás actos jurídicos de carácter administrativo o de cualquier otra índole para llevar a cabo los trabajos de diagnóstico y/o rehabilitación necesarios para la puesta en operación de la Línea 12 del Metro.

Dijo que se conformará una Gerencia de Proyecto para coordinar los trabajos de rehabilitación de trenes y vías de la Línea 12 del Metro.

Señaló que el 4 de septiembre, se presentó un catálogo que elaboró Systra, de 32 acciones para controlar el desgaste ondulatorio, y con ello preparar la rehabilitación de la línea.

Puntualizó que el dictamen de Systra confirma que el origen principal de los desgastes es un problema del trazo de la vía, combinado con el material rodante, que aumenta los esfuerzos de rozamiento transmitidos a la vía.

La ausencia de la gestión de las interfaces entre los sistemas de material rodante significó que no se haya previsto que el material rodante escogido crearía esfuerzos en la vía que no podrían ser asumidos por ésta.

Por ello, el diseño de la vía no se adaptó a los esfuerzos excesivos generados por el tren, los cuales sumados a algunos defectos de la construcción de la vía, no permitieron un mantenimiento adecuado desde el inicio de la operación de la línea para poder controlar el desgaste ondulatorio.

Indicó que se realizarán pruebas dinámicas en las vías a partir de febrero de 2015.

Dijo que será en noviembre de 2015 que se reabra la Línea 12, cálculo que se basa en las previsiones que implican la complejidad de la obra y los tiempos de entrega de las piezas que deben cambiarse.

Se sustituirán más de 528 mil piezas, entre otros las ruedas y durmientes, mil 564 toneladas de riel y 25 mil metros cúbicos de balasto, porque el utilizado para asentar y sujetar los durmientes es de baja calidad, 40 mil 800 lotes de fijación NABLA por fijación VIPA y sustituir 20 mil 400 durmientes.

Explicó que la mayor parte del material es hecho a medida y se solicitó principalmente a Francia, por lo que llegará a México en agosto de 2015.

Las modificaciones relativas a los trenes son tratadas en una mesa conjunta que encabeza SOBSE, el STC Metro, las empresas CAF y Systra.

En relación con los recursos para el costo de las reparaciones, dijo que Proyecto Metro estaría implementando las acciones jurídico-administrativas correspondientes, para hacer reclamos de fianzas de vicios ocultos y que estaban en pláticas con el Consorcio Constructor para que asuma los costos de las partes que tendrá que sustituir de la vía.

Por su parte, el representante de la **empresa Systra** destacó que el 29 de agosto, se entregó a la Secretaria de Obras y Servicios el resultado de los estudios y el plan de investigación, esta labor se dividió principalmente en cuatro fases: 1.-recopilación de las especificaciones técnicas y análisis de los diseños; 2.- validación de la realización in situ; 3.- recopilación de los datos de validación de los sistemas instalados; y 4.- por último, evaluación de las condiciones de operación y mantenimiento nominal.

Explicó que el trazo del viaducto contiene 15 curvas de radio inferior a los 350 metros, de un total de 36.

Dijo que hubieron defectos de concepción en el proyecto, ya que hubo una gestión incompleta de la interfaz en el diseño del material rodante y de la vía, al no tomar en cuenta la muy complicada inscripción de un tren de estas características en la vía, tomando en cuenta que el trazo contiene un gran número de curvas de radio muy reducido.

Explicó que el diseño de las medidas correctivas para tratar el problema de interfaz se articula sobre los dos ejes siguientes: por un lado reducir la energía que transmite el tren a la vía; y por otro lado reforzar la vía para que sea capaz de absorber mejor la energía transmitida por el tren.

Precisó que el tramo elevado deberá convivir, por toda su vida útil, con el desgaste ondulatorio provocado por el paso de los trenes, su fricción y esfuerzo que transmite a los rieles, salvo que se tomen decisiones más drásticas y se modifique el trazo original.

Precisó que la falta de mantenimiento en la Línea 12 del Metro no fue la causa que originó la suspensión del servicio.

En el desarrollo de esta comparecencia, los diputados federales hicieron intervenciones diversas para poner énfasis en algunos puntos de los temas expuestos y hacer preguntas sobre los mismos.

Intervinieron los diputados Leobardo Alcalá Padilla (PRI), Fernando Rodríguez Doval (PAN), Carlos Augusto Morales López (PRD), Antonio Cuellar Steffan (PVEM), Ricardo Mejía Berdeja (MC), Cristina Olvera Barrios (NA), José Luis Muñoz Soria (PRD), Jorge Francisco Sotomayor Chávez (PAN) y Martha Gutiérrez Manrique (PRI).

Los temas que se abordaron fueron, principalmente, las causas del cierre, el costo y las acciones específicas para la rehabilitación, los tiempos de entrega de los materiales que se van a utilizar, el programa de mantenimiento, la fecha de apertura, riesgos de seguridad, las responsabilidades sobre la recepción de la obra, las acciones para la atención de la población que se vio afectada por el cierre de la línea, el reembolso reclamado por la Secretaría de la Función Pública al Gobierno del Distrito Federal por erogaciones que no fueron debidamente comprobadas y la adjudicación a la empresa CAF para el arrendamiento de los trenes.

Consortio constructor ICA-Alstom-Carso y Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles (CAF)

El 1º de octubre de 2014, se reunieron con la Comisión Especial, los ingenieros Ricardo Moscoso Morán, en representación del Consortio Constructor ICA-Alstom-Carso, y Maximiliano Zurita Llaca, en representación de la empresa Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF).

Cabe aclarar que para esta reunión de trabajo, se invitó también a la empresa certificadora ILF Consulting Engineers AG; sin embargo, dicha empresa, a través de escrito fechado el 3 de octubre de 2014, comunicó la imposibilidad

de comparecer el día y hora indicados, en virtud de que en esa fecha carecía de persona en esta ciudad que legalmente los representara y que contara con competencia para realizar manifestación alguna en su nombre y representación.

El representante del **Consortio Constructor** señaló que el Consortio Constructor firmó con el gobierno de Distrito Federal, Secretaría de Obras y Servicios y el Proyecto Metro un contrato, el 17 de junio de 2008 por el monto de 17 mil millones 583 mil 500, que incluyen el IVA.

Dijo que el contrato firmado con ellos no tiene relación con el material rodante.

Hizo mención de que Systra, en su informe señaló, que la obra civil no tiene ningún problema, no hay riesgo de desarrollo vibratorio bajo el paso de los trenes por problemas estructurales, sin embargo, en las curvas inferiores a 300 metros sí presentan un problema. Hizo hincapié, que el problema de la vía no son las rectas, sino las curvas.

Dijo que el origen del problema no parece ser un defecto de los materiales, excepto el balasto, sino un problema muy delicado de compatibilidad a nivel de interface riel-rueda, donde se tiene un riel que corresponde al estándar Arema, y una rueda fabricada bajo otros estándares.

Dijo que no hubo comunicación entre el Consortio Constructor y CAF, que todo se realizó a través del Proyecto Metro o el Sistema de Transporte Colectivo, respectivamente, ya que entre las empresas no hay compromiso contractual.

Desatacó que como Consortio son parte de la solución, apoyando al Gobierno del DF.

La puesta en operación fue el 30 de octubre de 2012, existiendo constancia de hechos, que fue firmada por todos los que estaban involucrados en Línea 12, documentos que acreditan que la línea estaba para ponerse en operación.

Con relación al mantenimiento refirió lo que se menciona en el informe de Systra referente a que no fue la falta de mantenimiento preventivo lo que provocó el desgaste ondulatorio, sino que fue la incompatibilidad rueda-riel lo que marca los rieles para el desgaste ondulatorio.

Asimismo, mencionó que llegaron a un acuerdo con el STC en relación al mantenimiento por lo que no hubo obstáculos para ello, a pesar de que el STC no era el que tenía firmado el contrato con ellos, sino con el Proyecto Metro.

Indicó, que está pendiente un litigio que tiene que ver con un procedimiento de liquidación del contrato.

Por su parte, el representante de la empresa **Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)** destacó que el 31 de mayo del 2010 se firmó el contrato de prestación de servicios a largo plazo con el Sistema de Transporte Colectivo Metro por la totalidad de los trenes, en el cual se consigna un valor máximo de mil 588 millones 152 mil 500 dólares americanos con IVA ya incluido.

El contrato contempla tres fuentes de ingresos: fijas, base y variable, y la fuente primaria de pago es el Sistema de Transporte Colectivo; y luego hay una fuente alterna a través del Gobierno del Distrito Federal quien garantiza los pagos y a través de la afectación de un porcentaje de los remanentes de las participaciones federales.

Los trenes de la Línea 12 del Metro, fueron fabricados de acuerdo a las especificaciones técnicas y de diseño solicitadas y autorizadas por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y regulado a través de un contrato de prestación de servicios de largo plazo con una duración de 15 años.

La fabricación de toda la flota de trenes se hizo bajo la supervisión permanente del STC, quien avaluó cada etapa del proceso y pudo constatar el estricto apego a los requerimientos técnicos y seguridad que ellos mismos impusieron y que dictan los estándares de calidad fijados por las normas internacionales en la materia.

Explicó que los contratos de prestación de servicios, mejor conocidos como PPS son una modalidad de participación público-privada. Debido a que estos contratos se pagan con gasto corriente, por su naturaleza y definición los contratos PPS, y en particular el de los trenes, no tiene recursos federales.

Con relación al proceso de adjudicación comentó que el 14 de diciembre de 2009, con fundamento en la Ley de Adquisiciones del DF, el STC le solicitó a CAF su propuesta de solución técnica y económica para este esquema de PPS, solicitando exclusivamente que se presente para un plazo de 15 años. El 15 de diciembre de 2009 CAF respondió y de esta manera fue adjudicado el contrato PPS.

Esta adjudicación directa fue interpelada por la empresa Bombardier Transportation que promovió un juicio de amparo ante el juzgado 12 en contra del STC, por el procedimiento de adjudicación.

El 19 de abril del 2010, el juez resolvió sobreseer el juicio al considerar que el sondeo realizado por el Metro no vincula de manera alguna a la autoridad responsable, ni le reconoce algún derecho a la parte quejosa de cuestionar el procedimiento que en ejercicio de sus facultades la autoridad eligió seguir en forma de adjudicación directa.

Señaló que CAF tiene la preocupación por reestablecer lo más pronto posible el servicio, teniendo tres objetivos fijados en conjunto con el Gobierno del Distrito Federal: reanudar el servicio en toda la línea en el menor tiempo posible, con el máximo de seguridad para los 450 mil posibles usuarios; contribuir para que el metro pueda proporcionar un servicio de transporte

INFORME DE TRABAJO

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

público eficiente y; aplicar las soluciones técnicas más eficaces para la operación de la línea.

Las labores de supervisión que se llevaron a cabo fueron revisadas y avaladas por los técnicos del Metro y cada uno de los procesos de fabricación de los trenes fue constatada por el personal del Metro de manera directa y permanente de las instalaciones hasta o incluyendo las pruebas que se realizaron en planta y las pruebas que se realizaron sobre la Línea.

Aclaró que se han recibido pagos por un total de 325 millones de dólares, que representa del orden de un 20.5 por ciento del valor máximo total del contrato.

La empresa, ha dejado de recibir el pago de 17 millones de dólares debido al cierre de 11 estaciones por problemas técnicos.

Intervinieron los diputados José Isidro Moreno Árcega (PRI), Jorge Francisco Sotomayor Chávez (PAN), Roberto López Suárez (PRD), Ricardo Mejía Berdeja (MC), Cristina Olvera Barrios (NA), Carlos Augusto Morales López (PRD), Fernando Rodríguez Doval (PAN) y Martha Gutiérrez Manríquez (PRI).

Los temas que se abordaron fueron, principalmente, incompatibilidad de los trenes con las vías, la comunicación entre los titulares de las dependencias responsables de la conducción de la obra civil y del contrato para la fabricación de los trenes, el precio del contrato de trenes; el aplazamiento en la fecha de entrega de los trenes, el tiempo que tomará la rehabilitación, el mantenimiento, la reducción de la velocidad de los trenes, la verificación sobre el cumplimiento de las especificaciones técnicas y de calidad; el pago de la sustitución de piezas; la disputa legal sobre quién debe asumir el costo de las fianzas; el proceso de adjudicación del contrato con CAF, los cambios en el diseño de la obra, el conflicto de interés de Enrique Horcasitas.

Contraloría General del Gobierno del Distrito Federal (CGG-DF) y Proyecto Metro

El 8 de octubre de 2014 comparecieron los licenciados Hiram Almeida Estrada, Contralor General del Gobierno del Distrito Federal y Marco Antonio Ciriaco Arroyo, Titular de Proyecto Metro.

El **Contralor General del Gobierno del Distrito Federal** habló sobre los avances y acciones que ha emprendido esa entidad en la realización de las auditorías al proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 12 Tláhuac-Mixcoac.

Señaló que se han realizado diversas auditorías por parte de los órganos de fiscalización federal y local, de las cuales, se han presentado los resultados de las primeras 11 auditorías e investigaciones concluidas, mismas que dieron como resultado la aplicación de 54 sanciones a 33 servidores y ex servidores públicos, algunos de los cuales fueron susceptibles de recibir más de una sanción por haber participado en diversas etapas de los procesos constructivos. (Para el detalle de las auditorías realizadas, ver Anexo “Auditorías”)

Auditorías realizadas

Auditoria	Años	Etapas(s)	Temas	Resultados
Auditoría 17 G	2008 a 2013	Ejecución de pago, supervisión, certificación, licitación, entre otras.	Requisitos deficientes desde bitácoras, modificaciones indebidas del contrato original, ministraciones sin soporte documental, improcedencia de reconocimientos de adeudos, pagos en exceso de algunas estimaciones, pagos sin soportes y ajustes de algunos costos, pagos en	17 observaciones 11 sanciones a 11 servidores públicos y ex servidores públicos

INFORME DE TRABAJO

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

Auditoria	Años	Etapas(s)	Temas	Resultados
			exceso en convenios de reconocimiento de adeudos y otros conceptos.	
En coordinación con la SFP: 1. DF-FIEM proyecto Metro/11 2. DF-FM proyecto Metro/11 3. DF- FM proyecto Metro/12 4. DF Convenios SCT proyecto Metro/12 5. Auditoría DF Fonmetro proyecto Metro/13 6. Auditoría DF Convenios SCT proyecto Metro/13.	2010 a 2012	Correcta aplicación de recursos federales.	1. Fideicomiso para la infraestructura de los estados 2011. 2. Fondo Metropolitano 2011. 3. Fondo Metropolitano 2012. 4. Recursos del convenio con la SCT del ejercicio 2011 para la construcción de obra. 5. Fondo Metropolitano 2013. 6. Recursos del convenio con la SCT del ejercicio 2012 para la construcción de obra.	27 observaciones Sanciones para 14 servidores y ex servidores

Investigaciones realizadas

Investigaciones	Años	Asuntos investigados	Resultados
CGDGAJRDQD385	2013	Celebración de un convenio modificatorio por el que se adquirió un torno rodero de fosa.	9 sanciones a 6 servidores públicos y ex servidores públicos.
CGDGAJRDQ101/2014		Múltiples deficiencias y fallas en la construcción y faltantes en las instalaciones de la Línea 12.	
CGDGAJRDQD255/2014		Se inició como un desglose de la queja original presentada por el director del Sistema de	

INFORME DE TRABAJO

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

		Transporte Colectivo.	
--	--	-----------------------	--

También se informó sobre la Auditoría AOPE104/08, efectuada por la entonces Contaduría Mayor de Hacienda de la Ciudad de México, correspondiente al año de 2008 y que aborda los temas de obra pública, que generó 105 recomendaciones, algunas de las cuales fueron solventadas y en los casos en que no se lograron solventar se derivó el fincamiento de la responsabilidad a dos servidores y ex servidores públicos.

Refirió que hay 5 auditorías y 14 investigaciones en curso.

Auditorías en curso

Auditoría	Años	Etapa(s)	Objetivo
5G	2010-2013 y 2014	Adjudicación, ejecución, contratación y pago	Verificar que se cuente con controles establecidos por el área responsable de la supervisión del servicio contratado para el pago correspondiente, verificando documentación adherida al procedimiento de adjudicación, ejecución, contratación y pago.
8G	2014	Mantenimiento	Comprobar que diversos servicios contratados para el mantenimiento por el sistema de transporte colectivo se hayan apegado a la normatividad vigente y cumplimentando en todos sus términos las condiciones de conformidad a lo establecido en los contratos.
18G	2014	Ejecución, dictaminación y supervisión de obra	Verificar los procesos de licitación, adjudicación, contratación, ejecución, verificación de terminación y contratación de los trabajos, así como la entrega-recepción de la obra, incluyendo contratos adyacentes y/o complementarios al proyecto integral, y la revisión del cumplimiento contractual de las empresas prestadoras de servicios relacionados con la obra pública.
20G	2008-2013	Ejecución, mantenimiento por parte del consorcio, liquidación y finiquito	Verificar la calidad y cumplimiento a las normas y especificaciones técnicas establecidas de todos los componentes que conforman los sistemas de obra electromecánica y de obra civil, principalmente del sistema de vías. Comprobar la compatibilidad del sistema de

INFORME DE TRABAJO

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

			rodamiento, ruedas, riel, en los trenes definitivos, así como verificar la liquidación y finiquito de la obra, incluyendo las actividades de supervisión.
24G	2012 a 2014	Mantenimiento preventivo del consorcio y el Sistema de Transporte Colectivo	Verificar que la Subdirección General de Mantenimiento haya dado mantenimiento preventivo a los equipos e instalaciones electrónicas, eléctricas, mecánicas, hidráulicas y de vías de la Línea 12, del Sistema de Transporte Colectivo, de acuerdo a lo establecido en los manuales de operación.

Investigaciones en curso

Denunciantes	Acusaciones
Héctor Saúl Téllez Hernández	Mala planeación.
Ricardo Mejía Berdeja, María de Lourdes Amaya, Martha Lucía Mícher, Zuleyma Huidobro y otros.	Abuso de autoridad. Falta de mantenimiento.
Jorge Sotomayor Chávez	Arrendamiento de trenes y la autorización del documento de prestación de servicios de largo plazo y los procesos inherentes.
Cuauhtémoc Velasco Oliva	Desvío de recursos del proyecto Metro hacia una campaña de desprestigio en redes sociales, quienes han adoptado posturas críticas en el desempeño del ingeniero Joel Ortega, al frente del Sistema de Transporte Colectivo.
Director General del Proyecto Metro (4 investigaciones)	Múltiples inconsistencias o fallas en la operación de la Línea 12 del Metro. Contratación de supervisión de obra, relativa a la construcción de vialidades en las inmediaciones de las estaciones de la Línea 12.
Auditoría Superior de la Federación (3 investigaciones)	Trabajos que no fueron ejecutados o que se realizaron de manera deficiente por el Consorcio Constructor de la línea.
Contraloría del Sistema de Transporte Colectivo Metro	Aumento injustificado del proyecto de prestación de servicios para la puesta en operación de 30 trenes.
Contraloría Interna en la Secretaría de Obras y Servicios	Obra pagada no ejecutada y conceptos de obras realizados, sin cumplir con las especificaciones.
Ricardo Mejía Berdeja	Falta de mantenimiento al Metro.

Por su parte, el **Titular de Proyecto Metro** destacó que presentó información sobre los procesos de la Línea 12 a cargo de dicho organismo, de cuya Dirección General fue designado responsable a partir del día 1º de abril de 2014.

El órgano desconcentrado Proyecto Metro del Distrito Federal fue creado por decreto del 24 de abril e inició operaciones a partir del 25 de abril del 2009, adscrito a la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal, con autonomía de gestión administrativa y financiera, para la construcción, equipamiento y ampliación de la Red del Sistema de Transporte Colectivo.

Actualmente el Proyecto Metro se encuentra en proceso de extinción.

Señaló que el contrato para la Línea 12 Tláhuac-Mixcoac fue suscrito el 17 de junio de 2008, por la entonces Dirección General de Obras para el Transporte y el Consorcio Constructor, por un monto de 17 mil 583 millones de pesos y un plazo de ejecución del 3 de julio de 2008 al 31 de diciembre de 2011.

Aclaró que Proyecto Metro, como órgano desconcentrado, no participó en la licitación y selección del consorcio ganador del concurso, ni en la suscripción del contrato.

Precisó que al mes de septiembre del presente año, el gasto de inversión que el Proyecto Metro ha destinado a la construcción de la Línea 12 Tláhuac-Mixcoac asciende a 22 mil 067 millones de pesos.

Indicó que para el proceso de liquidación, conforme a lo previsto en el contrato se notificó al Consorcio del inicio del plazo de liquidación a fin de que se presentara a conciliar los saldos a favor y en contra, sin que hubiera respuesta.

Por su parte, informó el titular, el Consorcio interpuso un recurso de conciliación, que no fue exitoso.

INFORME DE TRABAJO

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

Luego de varias excitativas para producir una liquidación acordada, Proyecto Metro procedió de manera unilateral conforme a lo establecido en el artículo 57 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal. Se impuso el pago del importe de los trabajos faltantes o mal ejecutados, así como la pena convencional a la que se hizo acreedor el contratista, que en conjunto suman la cantidad de 2 mil 177 millones de pesos.

Por su parte, el Consorcio Constructor presentó una demanda de garantías, combatiendo las determinaciones de la administración pública del Distrito Federal, cuyo trámite aún no concluye.

Indicó que la siguiente acción es el finiquito del contrato.

Enfatizó que Proyecto Metro ha definido un programa de trabajo con 11 actividades sustantivas encaminado a la conclusión y entrega formal a la Secretaría de Obras y Servicios, quien debe emitir la conclusión de los compromisos adquiridos, con la permanente vigilancia de la Contraloría General del Distrito Federal.

De dichas acciones, se destacan aquéllas encaminadas a dar cumplimiento a los compromisos derivados del contrato 22; las obligaciones contraídas con los convenios de reconocimiento de adeudos derivados de trabajos ejecutados fuera del alcance del contrato del proyecto integral número 22 y la atención a vecinos afectados por la construcción de la Línea 12 y sus obras complementarias.

Refirió que Proyecto Metro ha atendido un total de 32 auditorías de las cuales siete se encuentran en proceso.

Intervinieron los diputados José Luis Flores Méndez (PRI), Fernando Rodríguez Doval (PAN), José Luis Muñoz Soria (PRD), Antonio Cuellar Steffan (PVEM), Ricardo Mejía Berdeja (MC), René Fugiwara Montelongo (NA), a nombre de la diputada Cristina Olvera, Roberto López Suárez (PRD), Jorge Francisco Sotomayor Chávez (PAN) y Leobardo Alcalá Padilla (PRI).

Los temas que se abordaron fueron, principalmente, los detalles de las auditorías ejecutadas y las sanciones determinadas por la Contraloría, los resultados de la auditoría aplicada a la adjudicación del contrato para el arrendamiento de trenes con la empresa CAF, sobre la responsabilidad de brindar mantenimiento a las vías, el estado de la administración del organismo Proyecto Metro al inicio de funciones de su actual director, sobre la denuncia que diferentes diputados presentaron en contra del titular del Metro de la Ciudad de México, las determinación de responsabilidades por la incompatibilidad, los reconocimientos de adeudos productos de obras no consideradas dentro del proyecto y las auditorías e investigaciones que siguen abiertas.

Secretaría de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal (SEFIN-DF)

El 13 de octubre de 2014 compareció el maestro Edgar Abraham Amador Zamora, Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal.

El Secretario de Finanzas señaló que el Gobierno del Distrito Federal, durante el periodo de 2007 al 2013, destinó 22 mil 12.1 millones de pesos para la construcción de la Línea 12, gasto que fue financiado con recursos federales en un monto de 14 mil 361.7 millones de pesos, equivalentes a 65 por ciento del total.

Los recursos complementarios fueron recursos de crédito, alrededor de 7 mil 277 millones de pesos, el 33 por ciento del total, y el remanente fueron recursos propios, recursos fiscales durante el periodo mencionado. El monto de estos recursos fue ejercido por dos unidades responsables del gasto, en el inicio, por la Secretaría de Obras y Servicios, y posteriormente por el Proyecto Metro. En términos totales ejercieron 3 mil 875.4 millones de pesos por la Secretaría de Obras y Servicios, y 18 mil 136.7 millones por Proyecto Metro, respectivamente.

INFORME DE TRABAJO

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

La mayor parte del presupuesto fue ejercido por Proyecto Metro y la totalidad de los recursos de crédito ejercidos durante este periodo fueron reportados y ejercidos por la Unidad Ejecutora Proyecto Metro.

Con motivo de la suspensión del servicio y acciones subsecuentes, se facultó al titular de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal para llevar a cabo los trabajos de diagnóstico y/o rehabilitación.

Los gastos para los trabajos de rehabilitación de la Línea 12, dado que constituyen una emergencia, no estuvieron contemplados dentro del presupuesto de este año 2014, por ello se trabaja para hacer los ajustes necesarios en el presente Ejercicio Fiscal, se analiza emplear recursos del gasto corriente destinados para 2015 para continuar con las obras de rehabilitación.

Una vez que la Secretaría de Obras y Servicios defina el plan de trabajo para subsanar las fallas en el tramo elevado, la Secretaría de Finanzas atenderá, conforme a la normatividad vigente, los requerimientos presupuestales para la rehabilitación.

En lo que va del presente ejercicio fiscal, los recursos para identificar las causas de las fallas asciende a un monto de 62.73 millones de pesos, de los cuales se han ejercido 26.16 millones a favor del contratista TSO, para la elaboración del diagnóstico del estado que guarda este proyecto. Adicionalmente se destinaron recursos para fortalecer las acciones de revisión del proyecto de la línea iniciadas por parte de la Contraloría General.

El costo de las reparaciones aún precisa ser determinado con exactitud, estará dado por lo que determine, tanto el Sistema de Transporte Colectivo Metro, en lo que toca al mantenimiento, y la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal, en lo que toca a la rehabilitación.

Es prioritario volver a contar con el servicio de la Línea 12, en condiciones óptimas y sin riesgo alguno.

INFORME DE TRABAJO

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

Dada la magnitud de la obra y de la inversión realizada, ésta ha sido desde su origen objeto de revisión por parte de la Auditoría Superior de la Federación, de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa, ahora la Auditoría Superior de la Ciudad de México y de la Secretaría de la Función Pública.

La Auditoría Superior de la Federación supervisó el 47.9 por ciento de los recursos ejercidos en la obra; la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa, 83 por ciento, y la Secretaría de la Función Pública, 22.7 por ciento.

A la Secretaría de Finanzas en el periodo 2008-2012, correspondió dar atención a 10 auditorías en coordinación con el Órgano Desconcentrado Proyecto Metro, las que fueron realizadas por la Auditoría Superior de la Federación y la Secretaría de la Función Pública que en conjunto realizaron una muestra de alrededor de 15 mil 542.07 millones de pesos del gasto realizado. La atención de los resultados emitidos en cada caso ha permitido que la mayor parte estén solventados, y los que se encuentran en proceso están dentro de los plazos que establece la norma para su resolución.

El manejo del gasto público ha estado guiado por el sostenimiento del balance fiscal y el equilibrio presupuestal.

Se tienen que generar las condiciones presupuestales que permitan concluir la rehabilitación de la Línea 12, ya que ésta es una de las prioridades del gobierno de la ciudad.

Intervinieron los diputados Martha Gutiérrez Manrique (PRI), Jorge Francisco Sotomayor Chávez (PAN), Roberto López Suárez (PRD), Ricardo Mejía Berdeja (MC), Cristina Olvera Barrios (NA), Roberto Carlos Reyes Gámiz (PRD), José Luis Muñoz Soria (PRD), Fernando Rodríguez Doval (PAN) y Leobardo Alcalá Padilla (PRI).

INFORME DE TRABAJO

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

Los temas que se abordaron fueron, principalmente, el monto de la rehabilitación, el pago de afectaciones a vecinos, el plazo y las condiciones establecidas en el contrato para el arrendamiento de los trenes, la estimación de las responsabilidades económicas que corresponden al contratante y al Consorcio Constructor para resarcir daños de construcción, la participación de la empresa Calidad de Vida en la adjudicación o contratación de empresas, la viabilidad del esquema PPS, el estatus del juicio que se deriva de la reclamación de la SFP para reintegrar 489 millones de pesos a la TESOFE, la necesidad de abordar los problemas de crecimiento y financiamiento del metro y la reserva de información relativa al diagnóstico y rehabilitación de la Línea 12.

ANÁLISIS CONTRACTUAL SOBRE LOS COMPROMISOS Y RESPONSABILIDADES DE LAS EMPRESAS

Con base en el análisis de los contratos, sustentado en evidencias documentales, y la información adicional recabada por esta Comisión Especial, se detectan diversos ámbitos de responsabilidad que deben destacarse y que tienen que ver con los compromisos adquiridos formalmente por las empresas que participaron en el Proyecto, tanto en su etapa de construcción, arrendamiento de trenes y certificación.

Consortio Constructor

Como se ha mencionado, el 17 de Junio de 2008, el Gobierno del Distrito Federal, por conducto de la Dirección General de Obras para el Transporte, suscribió con la empresa Ingenieros Civiles Asociados, S. A. de C. V. (Consortio Constructor ICA-Alstom-Carso) el Contrato de Obra pública a precio alzado y tiempo determinado consistente en Proyecto Integral, para la construcción de la infraestructura de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México, identificado con el número 8.07 C0 01 T.2.022.

En términos de dicho contrato, el Consortio Constructor se obligó a desarrollar el proyecto integral de la obra.

Es preciso señalar que, de acuerdo con el marco jurídico que se invocó en la suscripción del contrato y al cual el Consortio Constructor convino sujetarse, que es la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, artículo 3º, inciso C, proyecto integral es aquel en el cual el contratista se obliga desde el diseño de la obra hasta su terminación total, incluyendo investigaciones previas, estudios, diseños, elaboración del proyecto ejecutivo y proyectos de todo tipo, la obra civil, producción, fabricación, traslado, instalación, equipamiento, bienes muebles, construcción total de la obra, capacitación, pruebas e inicio de operación del bien construido, incluyendo, cuando se requiera, transferencia de tecnología.

En ese sentido, todos estos componentes recaían en el ámbito de responsabilidad del Consorcio Constructor.

Asimismo, en la declaración II.10 del Contrato, el Consorcio Constructor aseguró reconocer perfectamente el objetivo, características, alcances y metas de los trabajos objeto de dicho contrato, las especificaciones técnicas determinadas por la Administración Pública del Distrito Federal para ese tipo de obra, que conocía y había inspeccionado el sitio de los trabajos, a fin de considerar todos los factores que intervenían en su ejecución, razones por las cuales, tenía la seguridad de cumplir completamente con todas y cada una de las obligaciones que contraía al celebrar el contrato, ratificando sus propuestas técnica y económica de la Licitación Pública Internacional No. 30001140-001-08.

Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)

El 31 de Mayo de 2010, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) suscribió con las empresas CAF México, S.A. de C.V. y Provetren, S.A. de C.V., el contrato de prestación de servicios a largo plazo (PPS) número STC-CNCS-009/2012, para poner a disposición del STC un lote de 30 trenes nuevos de rodadura férrea que circularían en la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México.

En la declaración II.18 del Contrato, CAF y Provetren, aseguraron que una y otra conocían toda la documentación relevante relativa a (i) la construcción de la Línea 12 “Tláhuac-Mixcoac” de la Red del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, y (ii) las condiciones geográficas, ambientales y climatológicas de la Ciudad de México en general, y de las zonas que abarcará la Línea 12 “Tláhuac-Mixcoac” de la misma red, por lo que contaban con toda la información necesaria para el Diseño de los Trenes, considerando las condiciones a las que estaría sujeta su operación.

Consortio Certificador

El 27 de agosto de 2009, Proyecto Metro firmó con el Consorcio Certificador DB International GmbH, ILF Beratende Ingenieure A.G., TÜV SÜD Rail GmbH Y Hamburg Consult GmbH, el contrato número 9.07.CD03.M.3.004, para revisar, verificar, validar, dictaminar y certificar la seguridad de la operación de los sistemas de señalización, pilotaje automático, mando centralizado, energía eléctrica en alta tensión, subestaciones de rectificación, distribución de tracción y catenaria, telefonía de trenes, telefonía directa y automática y vías, así como el control técnico de calidad de los suministros extranjeros, correspondientes a la Línea 12 Tláhuac a Mixcoac.

Valga precisar que, de acuerdo con información de fuentes periodísticas²⁰, el contrato firmado originalmente, por un monto de 119 millones 312 mil 068.24 pesos, tuvo al menos cuatro modificaciones, contando el último contrato, que fue el de liquidación.

De acuerdo con el convenio de finiquito del contrato –suscrito el 12 de diciembre de 2012- el pago de servicios y el plazo que amparaba se modificaron, subiendo el pago final a 188 millones 636 mil 281.85 pesos, IVA incluido.

La diferencia entre ambos contratos fue de 69 millones 324 mil 213.61 pesos.

El primer convenio modificatorio se firmó el 31 de agosto de 2010, cuando el importe económico pasó de 119 millones 312 mil 068.25 pesos a 127 millones 123 mil 268.19 pesos.

El segundo convenio modificatorio, se firmó el 28 de febrero de 2011, para ajustar la vigencia del contrato del 30 de junio de 2012, al 30 de septiembre de ese mismo año.

El tercer convenio modificatorio, se firmó el 23 de julio de 2012, cuando se modificó una vez más el plazo del contrato. La fecha de terminación fue el 31

de octubre de 2012, misma fecha establecida con el Consorcio Constructor para la conclusión de la línea, y el monto establecido fue de 184 millones 142 mil 489.97 pesos.

El cuarto y último contrato fue el de liquidación, por 188 millones 636 mil 281.85.

El 30 de octubre de 2012, el Consorcio Certificador, dictaminó y certificó que dichos sistemas funcionaban correctamente y en seguridad, y que la Línea 12 de Tláhuac a Mixcoac podía ponerse en servicio con pasajeros.

ELECCIÓN DEL MATERIAL RODANTE

Otro aspecto que se considera destacado en el análisis de información, es el rasgo contradictorio del proceso a partir del cual se optó por elegir el sistema de rodadura férrea para los trenes que circularían en la Línea 12.

De acuerdo con información de fuentes periodísticas²¹, hubo dos opiniones encontradas sobre la utilización de trenes férreos o neumáticos.

De acuerdo con la nota, el 20 de agosto de 2007, el entonces Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Francisco Bojórquez, envió una tarjeta al Jefe de Gobierno del Distrito Federal para recomendar el empleo de trenes de rodadura neumática.

Sostuvo que era preferible la tecnología neumática “por la alta seguridad que ofrece, dada la barra guía y la rueda de material hule de rodamiento. Esta aseveración es correcta.”

De acuerdo con el diario, el funcionario advirtió también que si se descuidaba el mantenimiento en los trenes férreos “se podrían originar accidentes muy lamentables”; por ello sugería que se usaran trenes neumáticos, “previando cualquier accidente en la nueva Línea 12, que pudiera opacar sensiblemente

nuestra administración, dadas las condiciones de inestabilidad de los suelos del Distrito Federal”.

Por otra parte, con menos de un mes de diferencia, el 6 de septiembre del mismo año la Comisión Interna encargada de evaluar el material rodante más adecuado para operar la Línea 12 determinó que se emplearan trenes de rodadura férrea, ya que resulta “desde el inicio, del orden de 7% al año, más conveniente económicamente para operar la nueva Línea 12”.

Ello a pesar de que en la evaluación los trenes de material neumático resultaron mejor calificados que los férreos, a los que superaron en seguridad para los usuarios al ser prácticamente imposible que descarrilaran, entre otros aspectos.

Es de subrayarse que esta decisión se tomó aun cuando los estudios preliminares de la demanda de servicio y trazo de línea, al considerar la disyuntiva entre férreo y neumático, señalaron los inconvenientes de la tecnología férrea para el tipo de vía que se proyectaba, misma que se demostraba a partir de la experiencia en partes elevadas, en las que el comportamiento de este sistema demostraba requerir esfuerzos de mantenimiento muy altos y tener mayor recurrencia de fallas en comparación con su funcionamiento en modo subterráneo.

Mayor relevancia reviste que ante el trazo aceptado con numerosas curvas de radio reducido, la mejor elección era emplear trenes neumáticos, lo cual no fue considerado en el estudio comparativo de ambas tecnologías. Todo lo cual, daba como conclusión, que era una elección equivocada la del material rodante férreo.

IMPLICACIONES PENALES DEL MANEJO DE RECURSOS PÚBLICOS FEDERALES

Existen medios de prueba, de los que se allegó esta Comisión Especial, a partir de los cuales se evidencia que, en la construcción y puesta en marcha de la Línea 12 del Metro, el Gobierno del Distrito Federal aplicaron recursos federales:

1. El 30 de Octubre de 2012, en el acto de inauguración de la Línea 12, el ex titular del ejecutivo federal, Felipe Calderón Hinojosa, dijo:

“fueron aproximadamente 24 mil 500 millones de pesos los que se invirtieron (...), de los cuales hubo una concurrencia importante, en primer lugar, del Gobierno del Distrito Federal.

Y fruto, también, de gestiones y negociaciones de diversos legisladores, y de negociaciones que condujeron a la aprobación de diversos presupuestos, de 2009, 10, 11 y 12, entre el Gobierno Federal, el Gobierno del Distrito Federal. Hubo una concurrencia de fondos Federales. Siete mil 500 millones, directamente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y cinco mil 700 del Fondo Metropolitano, del Fondo de Infraestructura de los Estados y otros similares.”

2. En la Auditoría de Inversiones Físicas 09-A-09000-04-0554, aplicada a la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, por parte de la Auditoría Superior de la Federación y que forma parte del Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2009, se señala que se auditaron 4,186,147.1 miles de pesos, que corresponden al objetivo de:

“Fiscalizar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto, a fin de comprobar que las inversiones físicas se autorizaron, planearon, programaron, presupuestaron, licitaron, contrataron, ejecutaron y pagaron conforme a la legislación aplicable.”

En la sección de “Antecedentes” de dicho documento, se señala que los recursos Federales auditados provienen del Fideicomiso para la Infraestructura de los Estados (FIES 2008), del Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF), del Fondo Metropolitano, del Convenio de Reasignación de Recursos celebrado entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Gobierno del Distrito Federal, y otros convenios, autorizados en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2009, la Ley de Coordinación Fiscal y en la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, transferidos para la realización de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en el Distrito Federal por un importe de 6,789,250.3 miles de pesos, incluye rendimientos financieros.

Y se precisa que:

“El Gobierno del Distrito Federal, por conducto del Órgano Desconcentrado Proyecto Metro (O.D.P.M.) presentó 24 ministraciones del ejercicio 2009 con un importe de 4,186,147.1 miles de pesos sin IVA, que representa el 27.4% del monto total contratado y que corresponde a 2,474,472.3 miles de pesos para Obra Civil y 1,711,674.8 miles de pesos para Sistemas, de ello se amortiza un importe de anticipo de Obra Civil y Sistemas de 1,584,131.6 miles de pesos IVA incluido y un importe de deducciones (2.0% SACOP-CG, 1.5% SRCOP-DF, 0.5% APORTACION COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES y 0.5% APORTACION SOCIEDAD DE EXA F.I. UNAM) por 150,701.3 miles de pesos, que sumados dan un importe de 1,734,832.9 miles de pesos por deducciones y amortizaciones, por lo que el líquido pagado de la obra ejecutada para el ejercicio 2009 es por un importe de 3,079,236.1 miles de pesos con IVA incluido.”

3. En el oficio que recibió esta Comisión Especial, suscrito por el contador público Pablo Suárez Coello, Director General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en respuesta, al similar dirigido al Secretario de Hacienda y Crédito Público, a través del oficio ST/0069 el 28

INFORME DE TRABAJO

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

de agosto de 2014, se presenta información acerca del monto que de 2009 a 2013 ha transferido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, al Gobierno del Distrito Federal, como apoyo para llevar a cabo la construcción de la Línea 12 Tláhuac-Mixcoac y su Ampliación a Observatorio, que en conjunto ascendieron a 9 mil 862.6 millones de pesos.

4. El 8 de octubre de 2014, el Contralor General del Gobierno del Distrito Federal, Hiram Almeida Estrada, en comparecencia ante esta Comisión Especial, al referirse en detalle a los resultados auditorías al proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 12 Tláhuac-Mixcoac, declaró que:

“El monto total ejercido por el proyecto fue de 22 mil 92 millones de pesos, aproximadamente el 65 por ciento corresponden a recursos de naturaleza federal, cabe destacar que de este presupuesto fue incrementado el presupuesto original, con motivo de la suscripción de 73 contratos y convenios modificatorios diversos.”

5. El 13 de octubre de 2014, el Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, Edgar Abraham Amador Zamora, en comparecencia ante esta Comisión Especial, declaró que:

“El Gobierno del Distrito Federal, durante el periodo de 2007 al 2013, destino 22 mil 12.1 millones de pesos para la construcción de la línea 12 del Sistema Transporte Colectivo Metro, gasto que fue financiado con recursos federales en un monto de 14 mil 361.7 millones de pesos, equivalentes a 65 por ciento del total.”

Sanciones impuestas por la entidad de control local

El 9 de septiembre de 2014, el Contralor General del Distrito Federal, dio a conocer, a través de una conferencia de prensa, los resultados de las primeras auditorías e investigaciones concluidas, relativas a la Línea 12 del Metro, en sus diversas etapas, mismas que dieron como resultado la aplicación de 54 sanciones a 33 servidores y ex servidores públicos.

En esa misma fecha, a través del boletín del sitio de oficial de la Contraloría General del Distrito Federal²² se comunicó que:

“una vez concluidas las primeras auditorías e investigaciones, comprendidas dentro del periodo de 2008 a 2013, en materia de Planeación, Licitación, Racionalización, Contratación de obra, Modificación de trazo, Convenios modificatorios al contrato principal, Convenios de reconocimiento de adeudos, Ejecución de obra, Supervisión externa de la obra y Entrega de la Línea 12 del Consorcio al Proyecto Metro del Distrito Federal, se ha determinado mediante resolución la imposición de sanciones a 33 personas, contenidas en 54 sanciones (algunos ex servidores públicos recibieron más de una sanción), igualmente se formularon denuncias y dieron vista a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal por la posible responsabilidad penal de 15 personas.

Los nombres y sanciones impuestas corresponden a una primera etapa de fiscalización de actividades de la Línea 12, quedando abiertas 10 investigaciones y auditorías.”

A partir de este anuncio, diversos medios periodísticos digitales²³ refirieron detalles sobre las infracciones que derivaron en las sanciones, tales como:

- Permitir la entrega preliminar de trabajos que no estaban debidamente concluidos.
- Suscribir indebidamente diversos contratos.

- Usar documentación apócrifa en los informes de construcción.
- Autorizar la compra de un torno de fosa para los trenes, aun cuando el contrato para la renta y mantenimiento de los 30 trenes era para que no se adquiriera ningún bien.
- Reconocer el adeudo a las contratistas por obras inducidas no contempladas en el contrato original
- Firmar un convenio de reconocimiento de adeudo para obras inducidas que no eran parte del contrato original.
- Desviar recursos por 116 millones de pesos.
- Dejar de cobrar 5 millones.
- Autorizar pagos indebidos a ICA.

El miércoles 8 de septiembre de 2014, en comparecencia ante esta Comisión Especial, el Contralor General, señaló lo siguiente:

“Las sanciones emitidas fueron producto de las observaciones que se generaron y que no lograron solventarse. (...).

Algunos de los temas que se sancionaron, refieren a la adjudicación de los trabajos del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 12 del metro Tláhuac-Mixcoac, sin contar con la suficiencia presupuestal.

También se sancionó la racionalización injustificada en la licitación, variando el monto, el diseño y el proyecto, modificando los alcances establecidos en las bases de licitación, particularmente por el cambio del sistema constructivo de cajón subterráneo a viaducto elevando, disminuyendo las estaciones Ganaderos y Vía Láctea.

Se suscribieron indebidamente seis convenios modificatorios, contraviniendo lo previsto en el artículo 44, fracción segunda, párrafo segundo de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, que a la letra

INFORME DE TRABAJO

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

señala que los contratos a precio alzado no podrán ser modificados en monto o plazo, ni estarán sujetos a ajustes de costos.

El monto total ejercido por el proyecto fue de 22 mil 92 millones de pesos, aproximadamente el 65 por ciento corresponden a recursos de naturaleza federal, cabe destacar que de este presupuesto fue incrementado el presupuesto original, con motivo de la suscripción de 73 contratos y convenios modificatorios diversos.

Durante las diversas etapas del proyecto estuvieron involucradas diversas empresas e instituciones, tal es el caso del proyecto Metro del Distrito Federal, del Sistema de Transporte Colectivo Metro, el consorcio constructor Ica-Carso-Alstom y Caf la empresa proveedora de los trenes. Así como diversas empresas supervisoras y certificadoras internacionales.

A partir de las fallas y denuncias que se presentaron, se realizaron procesos de fiscalización conjunta y coordinadamente con la Secretaría de la Función Pública, así también lo realizó la Auditoría Superior de la Ciudad de México junto con la Contraloría General del Distrito Federal, en los ejercicios de 2008 a 2014.

Se observó que el proyecto integral en su conjunto en cuanto a la obra, supervisión y servicios tuvieron modificaciones recurrentes respecto de las previsiones originales. Esto generó incrementos significativos en el monto de inversión y las prórrogas en el plazo de contratación, ejecución y puesta en operación, así como la consecuente repercusión social y económica por las fallas y deficiencias en los trabajos realizados.”

El lunes 24 de noviembre de 2014, la Contraloría General del Distrito Federal, dio a conocer los resultados de la segunda etapa de auditorías de la construcción de la Línea 12, que incluyó los procedimientos comprendidos entre 2008 y 2013, en materia de planeación, licitación, racionalización, ejecución, supervisión externa y contratación de obra; modificación de trazo, convenios modificatorios al contrato principal, convenios de reconocimiento

de adeudos y entrega de la Línea 12 del Consorcio al Proyecto Metro del Distrito Federal.

La Contraloría indicó que se impusieron 55 nuevas sanciones a 38 personas, se formularon denuncias y se daría vista a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal por la posible responsabilidad penal de 27 personas.

En funcionario indicó que se continúan integrando 8 investigaciones y auditorías sobre contratos, planeación, licitaciones y ejecución, que darán como resultado nuevas determinaciones de responsabilidad y sanciones.

El jueves 27 de noviembre, fuentes periodísticas²⁴ dieron a conocer que la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal alistaba la consignación en contra de un ex funcionario, por el delito de uso indebido del servicio público.

Se señaló que la Fiscalía de Asuntos Especiales tiene avanzada la investigación en contra del ex funcionario que, sin autorización, cambió un contrato para comprar un torno y reperfilear las ruedas metálicas de los convoyes, en lugar de adquirir trenes.

El MP detectó que el ex funcionario suscribió un convenio modificatorio relativo a la prestación de servicios a largo plazo para la compra de 30 trenes de rodadura férrea.

Consideraciones para la fundamentación de la intervención de la Procuraduría General de la República

En primer término, se subraya que la Cámara de Diputados, se limita a señalar lo hechos y, en su caso, los elementos de convicción correspondientes.

Ahora bien, conforme a lo que prevén los artículos 21 constitucional y 2 del Código Federal de Procedimientos Penales compete al Ministerio Público Federal llevar a cabo la averiguación previa y ejercer, en su caso, la acción penal ante los tribunales.

De acuerdo con el artículo 212 del Código Penal Federal es servidor público, entre otras, toda persona que desempeñe un empleo, cargo o comisión de cualquier naturaleza en la Administración Pública del Distrito Federal o que manejen recursos económicos federales.

En consecuencia, si de los hechos derivados de la construcción y puesta en marcha de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México se acredita la intervención de servidores públicos adscritos a diferentes dependencias y órganos del Gobierno del Distrito Federal, que hicieron uso de recursos federales es incuestionable que la investigación y persecución de delitos en ese contexto es competencia del Ministerio Público de la Federación, sin perjuicio de que, conforme a lo que dispone el artículo 4 del Código Federal de Procedimientos Penales corresponda exclusivamente a los tribunales federales resolver si un hecho es o no delito federal dado que este aspecto será materia del juicio o juicios que se inicien a partir del ejercicio de la acción penal contra los probables responsables.

Debe tenerse en cuenta que, además de la probable comisión de delitos del orden federal, en el caso que se analiza pudieron actualizarse tipos penales del orden común previstos en el Código Penal para el Distrito Federal y su análisis también corresponde al Ministerio Público de la Federación al existir la institución jurídica denominada “concurso real de delitos” que se configura cuando con una pluralidad de conductas se cometen varios delitos y la “competencia por conexidad” previstas, respectivamente, en el artículo 18 del Código Penal Federal y en los diversos 73, fracción XXI, párrafo segundo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 10, párrafos segundo y tercero, de Código Federal de Procedimientos Penales.

La competencia por conexidad es procedente cuando los hechos que se investigan derivan de otros y se da la posible comisión de varios ilícitos.

Explicado lo anterior, si bien es cierto que el proyecto de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México está dividido en etapas que pueden considerarse

independientes (construcción y puesta en marcha), no menos cierto es que ambas están conformadas por conductas para la consecución de un objetivo en común y, por tal razón, se presenta la posibilidad de la comisión de varios delitos y la procedencia de ese tipo de competencia que justifica que el Ministerio Público Federal atraiga la investigación de los hechos en los que posiblemente se configuraron del delitos del orden local.

En conclusión, corresponde a la Procuraduría General de la República aplicar los códigos penales sustantivos y adjetivos federales y locales a efecto de determinar si en torno de los hechos derivados de la construcción y puesta en marcha de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México se actualizó algún delito. Al respecto, es aplicable la jurisprudencia que se invoca a continuación:

Época: Décima Época

Registro: 2004422

Instancia: Primera Sala

Tipo de Tesis: Jurisprudencia

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Libro XXIV, Septiembre de 2013, Tomo 1

Materia(s): Constitucional, Penal

Tesis: 1a./J. 89/2013 (10a.)

Página: 702

CONEXIDAD DE DELITOS. DIRECTRICES QUE RIGEN EL EJERCICIO DE LA FACULTAD COMPETENCIAL PREVISTA EN EL ARTÍCULO 73, FRACCIÓN XXI, PÁRRAFO SEGUNDO, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS (ALCANCES DE LA JURISPRUDENCIA 1a./J. 45/2010).

Para el correcto ejercicio de la referida facultad constitucional deben observarse las directrices siguientes: 1) la competencia excepcional por conexidad constituye una facultad constitucional que permite al Ministerio Público de la Federación y a las autoridades judiciales federales conocer y sancionar delitos del fuero común que tengan conexidad con algún ilícito federal; 2) el ejercicio de la facultad no altera la naturaleza de los delitos, de tal forma que el del fuero común no se

INFORME DE TRABAJO

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

transforma en federal para su juzgamiento. Ésta es una condición circunstancial que determina únicamente la autoridad que debe juzgar el hecho estimado como delictivo; 3) la actualización del supuesto de competencia impone la obligación de aplicar las normas de previsión de las conductas delictivas y de sanción en atención a la naturaleza de los ilícitos concretados. Así, para el delito del fuero federal, la adecuación normativa tendrá fundamento en el Código Penal Federal o en la legislación penal especial del mismo fuero, mientras que para el delito local, el ordenamiento jurídico penal de la entidad federativa que resulte aplicable; 4) los procesos penales federales instruidos en términos de la facultad competencial referida, se rigen por las disposiciones contenidas en el Código Federal de Procedimientos Penales; y, 5) en virtud de que la conexidad necesariamente implica la actualización de un concurso de delitos (pertenecientes tanto al fuero federal como al local), las reglas de punición que deben observarse en estos procesos penales federales son las contenidas en el Código Penal Federal. Ahora bien, los citados lineamientos determinan el alcance de la jurisprudencia 1a./J. 45/2010, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo XXXI, junio de 2010, página 6, de rubro: "CONEXIDAD DE DELITOS. LA FACULTAD DEL JUEZ DE DISTRITO PARA CONOCER DE LOS DEL FUERO COMÚN QUE TENGAN CONEXIDAD CON ILÍCITOS FEDERALES, NO IMPLICA QUE LAS CONDUCTAS DEBAN ANALIZARSE A LA LUZ DE LA DESCRIPCIÓN TÍPICA PREVISTA EN EL CÓDIGO PENAL FEDERAL.", ello en atención al sentido ontológico de creación legislativa de la competencia por conexidad de delitos, pues la naturaleza de la atracción por conexidad tiene la finalidad de asegurar el reproche de los delitos de carácter federal cometidos a través del empleo de delitos ordinarios del fuero común. De acuerdo con estas directrices, cualquier fundamentación distinta a la trazada constituye una violación al ejercicio debido de la competencia por conexidad, establecida en el artículo 73, fracción XXI, párrafo segundo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Posible constitución de delitos

Al encontrarse justificada la competencia de la Procuraduría General de la República debe tenerse en cuenta que la contratación del proyecto de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México recae en el ámbito administrativo porque una de las partes contratantes es el Estado y la finalidad de dicho proyecto es satisfacer una necesidad colectiva, como lo es el transporte público en el Distrito Federal.

Por lo anterior, deben observarse las reglas del derecho administrativo en lo relativo a las contrataciones de que se trata. Cobra aplicación la tesis jurisprudencial cuyos datos de localización, rubro y texto son:

Época: Novena Época

Registro: 189995

Instancia: Pleno

Tipo de Tesis: Aislada

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tomo XIII, Abril de 2001

Materia(s): Administrativa, Civil

Tesis: P. IX/2001

Página: 324

CONTRATOS ADMINISTRATIVOS. SE DISTINGUEN POR SU FINALIDAD DE ORDEN PÚBLICO Y POR EL RÉGIMEN EXORBITANTE DEL DERECHO CIVIL A QUE ESTÁN SUJETOS. *La naturaleza administrativa de un contrato celebrado entre un órgano estatal y un particular puede válidamente deducirse de la finalidad de orden público que persigue, identificada también como utilidad pública o utilidad social, así como del régimen exorbitante del derecho civil a que está sujeto. De ello se infiere que los contratos celebrados por un órgano estatal con los particulares están regidos por el derecho privado cuando su objeto no esté vinculado estrecha y necesariamente con el cumplimiento de las atribuciones públicas del Estado y, por lo mismo, la satisfacción de las necesidades*

colectivas no se perjudique porque en aquellos actos el Estado no haga uso de los medios que le autoriza su régimen especial. Por el contrario, cuando el objeto o la finalidad del contrato estén íntimamente vinculados al cumplimiento de las atribuciones estatales, de tal manera que la satisfacción de las necesidades colectivas no sea indiferente a la forma de ejecución de las obligaciones contractuales, entonces se estará en presencia de un contrato administrativo, siendo válido estipular cláusulas exorbitantes que, desde la óptica del derecho privado, pudieran resultar nulas, pero que en el campo administrativo no lo son, en atención a la necesidad de asegurar el funcionamiento regular y continuo del servicio público.

Ahora bien, se considera que es altamente probable que previo a la suscripción, al momento de la firma, durante su vigencia y después del término de los contratos 8.07 C0 01 T.2.022 (SOBSE y Consorcio Constructor), sus convenios modificatorios y STC-CNCS-009/2012 (STC y CAF), para la construcción de la obra y para la prestación de servicios a largo plazo, respectivamente, relativos a la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México algún servidor o servidores públicos incurrieran en los delitos denominados: uso indebido de facultades²⁵, ejercicio abusivo de funciones²⁶ y peculado²⁷.

Los tipos penales de que se trata se pueden analizar, entre otras, desde las perspectivas de los procedimientos de contratación que se llevaron a cabo para la celebración de los contratos identificados con antelación, del estudio de los contratos y de las condiciones pactadas y de los pagos, así como las demás acciones y omisiones posteriores a la contratación que hasta la fecha se han realizado.

Conductas previas a la contratación, a la firma y con posterioridad a ésta

El contrato de prestación de servicios a largo plazo para la renta de los trenes se adjudicó directamente, lo que ha tornado el asunto turbio a la luz de la

opinión pública, principalmente por el monto de las contraprestaciones pactadas.

Es conveniente que el Ministerio Público encargado de la investigación analice las acciones y omisiones en que incurrieron diversos servidores públicos con el fin de concluir si se actualizó algún tipo penal antes de la formalización de los contratos.

Asimismo, al momento de la firma, en la suscripción de los diversos convenios modificatorios y posteriormente a las contrataciones es posible que se actualizaran los delitos de ejercicio indebido de servicio público, uso indebido de atribuciones y facultades y ejercicio abusivo de funciones.

A este respecto, es de destacarse lo que señaló la Auditoría Superior de la Federación en el resultado número 18 de la Auditoría de Inversiones Físicas 09-A-09000-04-0554, antes citada, en el que se señala que:

“La entidad fiscalizada formalizó en forma indebida el convenio modificatorio núm.1, en virtud de que en la revisión de la documentación proporcionada se detectó que los apellidos del Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, coinciden con uno de los Directores Generales de Construcción de ICA, S.A. de C.V., quien fue promovido a Vicepresidente Ejecutivo de la misma empresa, por lo que en virtud de que el convenio es una extensión del contrato se advierten modificaciones con ventaja para el consorcio, porque se incrementó el costo de estaciones y tramos de conducción que no se modificaron, que van del orden del 2.0% al 169.0% de más y se incrementaron los porcentajes de los anticipos del 20.9% al 37.4% en demérito de los intereses del Gobierno del Distrito Federal, además que dichas modificaciones alteran las condiciones establecidas en el contrato a precio alzado y tiempo determinado.”

Si en relación con la firma de los contratos y en la suscripción de sus diversos convenios modificatorios, se demuestra que su otorgamiento produjo beneficios económicos al propio servidor público, a su cónyuge, descendientes o ascendientes, parientes por consanguinidad o afinidad hasta el cuarto grado, a cualquier tercero con el que tenga vínculos afectivos, económicos o de dependencia administrativa directa, socios o sociedades de las que el servidor público o las personas antes referidas formen parte quedaría acreditado el delito “ejercicio abusivo de funciones”.

Conductas desplegadas con posterioridad a la firma

El tipo penal de “uso indebido de atribuciones y facultades” también comprende la conducta consistente en realizar pagos ilegales.

Pues bien, el 13 de octubre de 2014, al comparecer ante esta Comisión Especial, el Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal señaló que el contrato de prestación de servicios a largo plazo número STC-CNCS-009/2012, tiene tres componentes de pago: contraprestación en base, contraprestación fija y contraprestación variable.

Acercas de la contraprestación fija, el funcionario dijo que representa alrededor del 60 por ciento del contrato, que tiene una cobertura cambiaria establecida en dólares y que el valor de cambio establecido para sus pagos fue de 16 pesos por dólar.

Esta situación, en su momento generó revuelo en diversos medios de comunicación al ser notoriamente evidente que el tipo de cambio pactado es superior al precio de mercado en la relación peso-dólar, lo cual, dio lugar a suspicacias acerca de la legalidad de este asunto, situación que, por lo demás, no ha sido suficientemente aclarada.

Por ello, corresponde al Ministerio Público de la Federación allegarse de la documentación de referencia a efecto de constatar si, efectivamente, los

INFORME DE TRABAJO

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

servidores públicos del Gobierno del Distrito Federal realizaron pagos indebidos.

CONCLUSIONES

A partir de la inspección física a las estaciones de la Línea 12 del Metro realizada en julio, del análisis de la información obtenida a través de las comunicaciones establecidas formalmente con diversas instancias desde el mes de mayo, y luego del proceso de diálogo establecido a través de comparecencias y reuniones de trabajo realizadas en las tres primeras semanas del mes de octubre de 2014, esta Comisión Especial considera que es posible arribar a una serie de conclusiones.

Esta Comisión Especial, analizó la información obtenida bajo sus distintos ámbitos: financiero, de obra pública, auditoría y entorno actual, que incluye, las acciones de rehabilitación de la parte suspendida de la Línea 12 y el anuncio del Gobierno Federal para la ampliación de la misma, en coordinación con el Gobierno del Distrito Federal.

Los datos que presentaron los funcionarios públicos del Distrito Federal y los representantes de las empresas que participaron en el proceso para la construcción y puesta en operación de la Línea 12 del Metro, generaron elementos de información que permiten llegar a conclusiones sobre los aspectos más relevantes en torno a la problemática que se analiza:

- el proceso de rehabilitación,
- las causas que originaron el problema,
- la detección y sanción de responsabilidades en contra de funcionarios y ex funcionarios que en el desempeño de actividades relacionadas con la Línea 12, obraron en perjuicio de los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que rigen en el servicio público;
- sobre los aspectos financieros, y
- la actuación de las empresas privadas que participaron en el proyecto.

Conclusiones acerca del proceso de rehabilitación

La Secretaría de Obras y Servicios hizo una exposición detallada para dar cuenta de la metodología que se siguió para determinar las acciones de diagnóstico y rehabilitación.

Se tiene en cuenta que la recopilación de datos e información mediante trabajo de campo, mediciones y pruebas, realizadas por la empresa TSO, sirvió como base para el diagnóstico y definición de acciones correctivas que presentó la empresa Systra.

Se observa que este proceso se basó en procedimientos confiables, tales como la realización de pruebas dinámicas y simulaciones en gabinete, la instalación de acelerómetros, cámaras de video, tarjetas electrónicas en el sistema de datos y equipos de calibración, acciones de reperfilado y sustitución piezas para recrear un entorno de pruebas metodológicamente válido.

Systra subrayó que en el trabajo de diagnóstico se requirió la participación de 160 especialistas, el análisis de 3 mil documentos técnicos y más de 200 pruebas y simulaciones en sitio, además de pruebas realizadas en laboratorios franceses.

En este sentido, se concluye que la Secretaría de Obras y Servicios, así como el representante de la empresa Systra aportaron elementos que sustentan la afirmación en el sentido de que los trabajos para realizar el diagnóstico y emprender las acciones de rehabilitación, son totalmente técnicos y de alta especialización.

Se toma nota de que el proyecto ejecutivo para la rehabilitación, del que depende la posibilidad de realizar estimaciones más precisas sobre el tiempo y el costo de dicho proceso, aún se encuentra en etapa de definición.

Conclusiones acerca de las causas que originaron el problema

De la información recabada y expuesta, se llega a la conclusión de que el origen de las fallas que culminaron en el cierre de las once estaciones de la Línea 12 se debe a deficiencias de diseño y la falta de coordinación de los trabajos.

Los estudios técnicos realizados demostraron que el tren no se inscribe correctamente en una vía con de tales características; las simulaciones, los ensayos y la experiencia, demostraron que esta situación es el elemento determinante en la causa del desgaste ondulatorio.

Esta circunstancia provocó además, el incremento de los costos de mantenimiento, así como una disminución del tiempo de vida útil, tanto de los elementos que componen la vía, como del propio material rodante.

El radio mínimo en las curvas de la Línea 12 no debió haber sido inferior a 300 metros.

De manera puntual, Systra declaró que las fallas no se debieron a una falta de mantenimiento, sino a defectos de concepción en el proyecto y una gestión incompleta de la interfaz entre el diseño de los trenes y las vías.

Esta conclusión se fortalece al tomar en cuenta las manifestaciones de los representantes de las empresas, quienes en su momento señalaron que no hubo comunicación entre el Consorcio y CAF, que todo se realizó a través del Proyecto Metro o el Sistema de Transporte Colectivo, respectivamente.

Siendo que CAF afirmó que la fabricación de la flota de trenes se hizo bajo la supervisión permanente del Sistema de Transporte Colectivo y que el Consorcio Constructor, afirmó que a lo largo del proceso de construcción, participó en las mesas especializadas de trabajo, donde intervenían el Sistema de Transporte Colectivo, Proyecto Metro y todas las supervisiones, no se

explica cómo resulta que, al final hubiera trenes inadecuados para las vías y viceversa.

La información presentada por los representantes de las empresas Systra, Consorcio Constructor y CAF, convergen en la hipótesis del mal diseño y la falta de coordinación como causas esenciales de los problemas que obligaron a la suspensión del servicio en once estaciones.

Conclusiones acerca de la detección y sanción de responsabilidades en contra de funcionarios y ex funcionarios

En lo que tiene que ver con el aspecto administrativo, se recupera la información expuesta por la Contraloría General del Distrito Federal, de la que se deriva que hubo una serie de irregularidades que se detectaron a partir de procesos de auditoría que se emprendieron desde 2008, en coordinación con la Auditoría Superior de la Federación y la Secretaría de la Función Pública, y que van desde requisitos deficientes en bitácoras hasta pagos en exceso.

Se reconoce el sentido de resarcimiento administrativo y social que tiene el fincamiento de sanciones a servidores y ex servidores públicos, por parte de la Contraloría del DF.

Sin embargo, si bien, dichas sanciones constituyen una acción sin precedentes en la historia de la Ciudad de México y del país, se considera que por la magnitud del perjuicio causado, y la gravedad de las desviaciones a los principios que rigen el servicio público, es necesario avanzar hacia una solución de fondo e imponer sanciones ejemplares en los niveles superiores de decisión sobre los funcionarios que instruyeron, permitieron o toleraron acciones indebidas.

Esta Comisión considera razonables diversos señalamientos que se han pronunciado respecto de la efectividad de las sanciones. Por una parte, se señalan los límites de la imposición de multas como mecanismo de reparación

o como disuasivo efectivo para la comisión de las conductas que se sancionan, al ser tan bajo – históricamente, el porcentaje de recuperación.

En la situación actual, el fincamiento de responsabilidades administrativas resulta insuficiente, al quedar en la base de la pirámide de mando que dio como resultado el quebranto de la Línea 12.

Es necesario llegar a los últimos responsables, a las autoridades de nivel superior que aprobaron, permitieron, consintieron o, quizás, tomaron personalmente las decisiones que obraron en detrimento de la correcta planeación, construcción y funcionamiento del proyecto.

Acerca de la información que rindió el titular del organismo Proyecto Metro, se toma en consideración que existen una serie de procedimientos que impactarán de manera crucial en la determinación de aspectos de relevancia en la resolución del problema de la Línea 12, tales como el costo de la rehabilitación.

Se destaca la importancia que tendrá la resolución de la demanda de garantías interpuesta por el Consorcio Constructor, en contra de las determinaciones del Gobierno Distrito Federal, que reclama el pago del importe de trabajos faltantes o mal ejecutados e impone una pena convencional, que en conjunto suman 2 mil 177 millones de pesos.

Asimismo, son relevantes los avances y resultados respecto del plan de trabajo de Proyecto Metro encaminado a la conclusión y entrega formal a la Secretaría de Obras y Servicios y la conclusión de las 7 auditorías que tiene en proceso.

Conclusiones acerca de los aspectos programáticos, financieros y presupuestales

Sobre la información presentada por la Secretaría de Finanzas, se considera que será preciso dar seguimiento del desarrollo de las acciones que se

anuncien respecto de los recursos que se asignarán para las acciones de mantenimiento y rehabilitación y para la atención de las personas afectadas en sus predios, principalmente.

Asimismo, es objeto de revisión prioritaria, por parte de esta Comisión, la resolución del juicio que se deriva de la reclamación que hizo la Secretaría de la Función Pública al Gobierno del Distrito Federal para reintegrar 489 millones 422 mil 377 pesos de origen federal, provenientes del Fondo Metropolitano 2011, cuyo uso –a juicio de la SFP, no fue debidamente justificado por las autoridades locales.

Esta Comisión Especial considera que persisten aspectos que por su grave impacto financiero deben aclararse.

En primer lugar, explicar por qué, el Sistema del Transporte Colectivo Metro, de la administración 2006-2012, optó por trenes de rodadura férrea y no neumática, cuando además, como queda asentado en este informe, habían opiniones adversas a esta elección, sustentadas en evidencia técnica.

Es necesario conocer con precisión por qué se autorizó firmar un contrato de prestación de servicios a largo plazo para la renta de los trenes, en lugar de comprarlos y explicar suficientemente por qué se eligió a la empresa CAF y no a otra.

Hay que aclarar por qué se decidió y quién autorizó en última instancia que en el contrato con CAF se estableciera el precio del dólar en 16.27 pesos la unidad, cuando el 31 de mayo de 2010, fecha en que se firmó, el precio era de 12.91 pesos, decisión que se traduce en un sobrecosto de 3 mil 197 millones de pesos.

Las soluciones técnicas que se proyectan a partir de la labor de diagnóstico, impactan significativamente en los ámbitos presupuestales, de programación y ejecución de acciones contractuales alternas para abreviar tiempos, que permitan poner en operación a la brevedad posible la Línea 12. Lo anterior,

encuentra correspondencia en diversas acciones que ha realizado el Gobierno del Distrito Federal:

- Otorgar facultades a la Secretaría de Obras y Servicios para realizar obras que apoyen al Organismo Operador con respecto a las demás acciones del servicio normal de Red.
- Costear todos y cada uno de los componentes del diagnóstico, y buscar las fuentes de financiamiento para la rehabilitación del proyecto.
- Analizar el material rodante a través del Organismo Operador, sin olvidar que es una prestación de servicios sujeta al Artículo 6 de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal, en donde la Secretaría de Finanzas del Distrito Federal, como órgano regulador y normativo de las finanzas públicas es el monitor fundamental, al involucrar fideicomisos maestros, privados, asociación de bancos, seguros y aportaciones gubernamentales.

Es de considerarse el hecho de que los trabajos de rehabilitación, en tanto no se corrija el trazo de las curvas de mayor complejidad y se opere con un tren adecuado para las características de la Línea 12, implicará un mantenimiento intenso y de costo sumamente elevado.

Conclusiones sobre la actuación de las empresas privadas que participaron en el proyecto

En virtud de lo expuesto, en el Análisis contractual sobre los compromisos y responsabilidades de las empresas, se deduce que el Consorcio Constructor, como responsable de desarrollar el proyecto ejecutivo de detalle, en lo referente al trazo y al sistema de vía, incumplió obligaciones contractuales al no asegurarse de la compatibilidad entre el trazo de la vía con curvas de radio reducido y el tren férreo contratado.

Por parte de CAF, como prestador de servicio del PPS, aun cuando manifestó conocer toda la documentación relevante relativa a la construcción de la Línea

12 “Tláhuac-Mixcoac”, no se aseguró de la compatibilidad de los trenes que diseñó y fabricó con la vía que se estaba construyendo, situación que resulta doblemente cuestionable al considerar que esta empresa ha provisto el 20% del material rodante o componentes importantes de éstos de la Red del Metro, desde 1986, y se presume como una firma mundialmente reconocida y con amplia experiencia en México.

La emergencia de los problemas de seguridad, y el debate que le precedió, condujeron a la revisión de los aspectos del proceso y resultados de las actividades para las que fue contratado Consorcio Certificador, lo cual redundó en el hallazgo de diversos aspectos relevantes:

El Consorcio Certificador contratado por Proyecto Metro no cuenta con acreditación en México.

El Consorcio Certificador reconoció que²⁸ el conocimiento de las características de desempeño del tren relacionadas con la seguridad, era indispensable para la revisión y validación del proyecto operativo que permitiera integrar la información en la parte de seguridad de los sistemas electromecánicos, incluido el de vías²⁹ y afirmó que tomó en consideración tales características.

Sin embargo, reconoció que no certificó directamente los trenes, bajo el argumento de que no estaba dentro del alcance de su contrato, al haber sido adquiridos directamente por el Sistema de Transporte Colectivo; sólo analizó la documentación presentada por CAF con relación a la seguridad de la marcha del tren, el informe de seguridad frente al descarrilamiento y los resultados de las pruebas de estabilidad dinámica, para comprobar que los análisis fueron realizados cumpliendo los criterios de seguridad de las normas aplicadas.

De manera global, se observa que las obligaciones tripartitas entre Proyecto Metro, el Sistema de Transporte Colectivo y el Consorcio Certificador, para atender los aspectos de supervisión y control encaminados a garantizar la

INFORME DE TRABAJO

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

seguridad de la línea, desde sus respectivos ámbitos de actuación, fueron desatendidas.

Por todo lo anterior, es necesario dar continuidad a las labores de esta Comisión Especial, con el fin de seguir colaborando al esclarecimiento sobre el destino de los recursos federales asignados a la Línea 12 del Metro y sus aspectos adyacentes.

Bajo estas consideraciones, se presentan una serie de recomendaciones para las acciones subsecuentes.

RECOMENDACIONES

A partir de las conclusiones expuestas, persisten una serie de labores de seguimiento sobre las que esta Comisión Especial deberá mantenerse atenta, al ser determinantes para la resolución del problema del cierre de la Línea 12 y los perjuicios que se generaron para la población usuaria y la gobernabilidad y sustentabilidad de la ciudad.

En lo inmediato, se resuelve:

1. Recomendar al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, doctor Miguel Ángel Mancera Espinosa, que implemente los mecanismos necesarios para que las dependencias y entidades involucradas en la Línea 12, sostengan una estrecha coordinación a fin de evitar los problemas que en el pasado generó la falta de coordinación y sus repercusiones materiales y económicas, cuya magnitud total aún se desconoce al día de hoy.
2. Recomendar al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, doctor Miguel Mancera Espinosa, que gire instrucciones al Secretario de Obras y Servicios, ingeniero Alfredo Hernández García, para que -a la brevedad- se instale la Dirección o Gerencia de Proyecto que coordinará los trabajos de rehabilitación o sustitución de trenes y vías de la Línea 12, y que dicha Dirección supervise con especial atención la adaptación entre los diferentes sistemas que integran la Línea.

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

Será importante que los sujetos y entidades que participen en tales certificaciones lo hagan con la adecuada acreditación bajo las leyes

mexicanas y en procesos integrales que consideren las interacciones de vías, trenes y los demás sistemas en operación.

3. Recomendar al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, doctor Miguel Mancera Espinosa, que gire instrucciones al Secretario de Finanzas del Distrito Federal, maestro Edgar Abraham Amador Zamora, para que tanto en el proceso de rehabilitación como de ampliación de la Línea 12 implemente acciones para garantizar que los recursos públicos se ejerzan con eficiencia, eficacia, transparencia y en estricto apego a la normatividad.

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

4. Toda vez que la prestación del servicio de los trenes está vigente en su primer tercio y que la obra civil debe adecuarse a las necesidades de la opción ferroviaria y no al contrario, se recomienda al titular del Gobierno del Distrito Federal, doctor Miguel Ángel Mancera Espinosa, que a través Consejería Jurídica y de Servicios Legales y del Sistema de Transporte Colectivo, a cargo del maestro Ramón Amieva Gálvez y del ingeniero Adolfo Joel Ortega Cuevas, respectivamente, den prioridad al análisis jurídico-administrativo-económico para valorar la posibilidad de concluir anticipadamente el servicio de arrendamiento y mantenimiento de los 30 trenes de la Línea 12 del Metro, ya que el valor del PPS representa más de tres veces el costo de la adquisición de los trenes.

INFORME DE TRABAJO

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

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

Es urgente revisar con especial atención los acuerdos sobre el tipo de cambio pactado en la firma del contrato PPS en 2010, así como las cláusulas que favorezcan al prestador del servicio, con el fin de determinar las responsabilidades de los funcionarios que aceptaron dicho acuerdo, a todas luces contrario al interés público.

Se deberá solicitar al licenciado Aristóteles Núñez Sánchez, Jefe del Sistema de Administración Tributaria, la auditoría practicada para la importación de los trenes CAF. Lo anterior para conocer el valor declarado de los mismos.

De igual forma se deberá requerir al ingeniero Alfredo Hernández García, Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal, remita un estudio para determinar cuál es el mejor material rodante para la Ciudad de México, en concreto la Línea 12 ya sea neumático o férreo.

5. Recomendar al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, doctor Miguel Mancera Espinosa, que gire instrucciones al Contralor General del Distrito Federal, maestro Eduardo Roveló Pico, para profundizar en la determinación de las responsabilidades administrativas de los servidores públicos a quienes es atribuible el más alto nivel de responsabilidad en la toma de decisiones, con fundadas sospechas de fraude y corrupción, las cuales redundaron en las irregularidades reveladas en las auditorías e investigaciones realizadas por los órganos de control locales y federales.

6. Es necesario que la Contraloría capitalina profundice en el deslinde de responsabilidades que derivan de diversos aspectos que afectaron el proyecto de la Línea 12, desde su planeación, ejecución y puesta en marcha, y que han sido puestos de relieve en los resultados de auditorías e investigaciones.

De manera especial, interesa a esta Comisión el esclarecimiento de la razón por la cual, habiéndose diseñado la línea con un trazo subterráneo, se aceptó la oferta del Consorcio Constructor, integrado por ICA, Alstom y Carso, de una “propuesta racionalizada”, la cual omitió la elaboración de una nueva ingeniería básica para justificar los cambios al proyecto original, que terminó con cuatro diferentes procedimientos de construcción.

Se recomienda deslindar las responsabilidades de quienes decidieron iniciar la construcción sin contratar una empresa que supervisara los trabajos y estando aún en preparación el proyecto ejecutivo, como en su momento reconoció el ex Director General de Proyecto Metro, Enrique Horcasitas Manjarrez.

Es preciso zanjar la cuestión del conflicto de interés en la firma de, al menos, un convenio modificatorio, al ser Enrique Horcasitas Manjarrez, hermano de uno de los Directores Generales de Construcción de ICA, Luis Horcasitas Manjarrez, promovido a vicepresidente ejecutivo de la empresa.

Asimismo, es imperioso fincar responsabilidades a quienes aprobaron que Proyecto Metro y el Consorcio Constructor acordaran, a través de sucesivos convenios modificatorios, incrementos en el costo de estaciones, de tramos de conducción y en los porcentajes de los anticipos entregados a las compañías privadas mencionadas.

INFORME DE TRABAJO

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

El mismo caso aplica a la contratación del Consorcio Certificador por parte de Proyecto Metro, a quien igualmente se aumentó el monto de pagos y se aplazó el compromiso de fecha de entrega de la obra.

En una administración pública con un esquema jerárquico de responsabilidades y normas claramente definidas, como es el gobierno del Distrito Federal, se recomienda en este caso de la Línea 12, deslindar las responsabilidades de los siguientes funcionarios: el ex Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard Casaubón, al ex Secretario de Finanzas, Mario Delgado Carrillo y al ex titular de Proyecto Metro, Enrique Horcasitas Manjarrez.

En forma complementaria, existen bases, como las fundadas en este informe, para recomendar sancionar a los mandos medios y directivos que ejecutaron actos contrarios al adecuado desempeño del servicio público, incluyendo las posibles responsabilidades administrativas, políticas y penales de quienes con su connivencia, negligencia u omisión, perpetraron el fraude a la ciudadanía y al erario público.

7. Solicitar al Procurador General de Justicia del Distrito Federal, licenciado Rodolfo Fernando Ríos Garza que, con base en la documentación que le fue remitida por parte de la Contraloría General, proceda al estudio de los posibles ilícitos cometidos y realice el desglose correspondiente a la Procuraduría General de la República a efecto de que ésta, en el ámbito de sus atribuciones, proceda a la averiguación de posibles delitos federales cometidos por funcionarios públicos y empresas privadas.
8. Al Procurador General de la Republica, licenciado Jesús Murillo Karam, solicitamos que, una vez recibida la documentación, por parte de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, proceda a la integración de las averiguaciones previas correspondientes y, en su

caso, consigne a los responsables ante los juzgados penales federales competentes a efecto de que se deslinden las posibles responsabilidades correspondientes de funcionarios públicos y empresas privadas.

9. Solicitar formalmente a la Auditoría Superior de la Federación continuar con las labores de fiscalización e inicie cuanto antes, de acuerdo al artículo 35 de la Ley de Fiscalización Superior de la Federación, los procedimientos correspondientes para fincar responsabilidades a los ex funcionarios y funcionarios del Gobierno del Distrito Federal por el probable desvío de recursos federales para la construcción de la Línea 12 del Metro.
10. Solicitar al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, publique convocatoria en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, en la que se haga el anuncio de que la Secretaría de Obras dará trámite a las demandas ciudadanas de aquellos vecinos de las delegaciones Benito Juárez, Coyoacán Iztapalapa y Tláhuac que manifiesten afectaciones en sus inmuebles o en su salud derivados de los trabajos de construcción de la Línea 12 del metro. Lo anterior con el fin de que se suscriba convenio con cada uno de los probables vecinos afectados para que, a cargo y costa del primero, paguen peritajes de terceros ajenos y se determine el origen de las afectaciones. En dichos convenios se tendrá la declaración expresa de que las partes aceptarán el resultado que arroje el peritaje. Y en caso de que los daños fuesen causados por la construcción, la Secretaría de Finanzas proveerá los recursos necesarios para resarcirlos.
11. Solicitar al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, instruya a los funcionarios que comparecieron ante esta Comisión, den respuesta por escrito a los cuestionamientos que se les hicieron formalmente y brinden la documentación solicitada.

Asimismo, esta Comisión sostendrá estrecha vigilancia de:

12. La conformación de la Dirección o Gerencia de Proyecto que coordinará los trabajos de rehabilitación o sustitución de trenes y vías de la Línea 12 del Metro, por parte de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.
13. La presentación, por parte de la misma Secretaría, del proyecto ejecutivo de rehabilitación.
14. El avance y conclusión, por parte de la Contraloría General del Distrito Federal, de las auditorías e investigaciones que están en curso.
15. Las acciones, a cargo del organismo Proyecto Metro, para hacer efectivas las fianzas de vicios ocultos, concluir los procesos de liquidación y finiquito y cumplimiento de las 11 actividades sustantivas encaminadas a la conclusión y entrega formal de la obra a la Secretaría de Obras y Servicios.

ANEXOS

Propuesta de Objetivos presentada en la instalación de la Comisión

I.- Objetivos generales:

- a) Dar seguimiento al ejercicio de los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México.
- b) Si bien las comisiones especiales son considerados “órganos colegiados no dictaminadores”, se podrán identificar responsabilidades administrativas y/o conductas penalmente tipificadas.

II.- Objetivos Específicos:

- a) Conocer los antecedentes relevantes del Proyecto Metro del Distrito Federal (PMDF) vinculados a:
 - Los procedimientos de licitación, adjudicación de contratos, construcción y convenios modificatorios.
 - Los servicios públicos del D. F., empresas y proveedores que intervinieron en torno a la construcción de la obra en el periodo 2008-2012.
- b) Conocer las medidas de control sobre licitación, contratos, convenios de modificación, contratistas, etc.
- c) Evaluar los informes entregados a la Cámara de Diputados sobre avances de la obra que presenten los servidores públicos del GDF y las empresas que entregaron la obra.
- d) Identificar las omisiones y acciones de los servidores públicos del GDF respecto a la gestión financiera e inversión física así como a las pruebas de verificación de seguridad y funcionalidad.
- e) Identificar el probable incumplimiento de los contratos por parte del Consorcio Constructor y las responsabilidades de los servidores públicos y académico.

Resultados de la Auditoría Superior de la Federación

Como parte de la revisión del gasto federalizado, la Auditoría Superior de la Federación realizó en los años 2009, 2010 y 2011, auditorías para fiscalizar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto de la Línea 12, a fin de comprobar que las inversiones físicas se autorizaron, planearon, programaron, presupuestaron, licitaron, contrataron, ejecutaron y pagaron conforme a la legislación aplicable.

1. Auditoría de Inversiones Físicas 09-A-09000-04-0554, aplicada a la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, por parte de la Auditoría Superior de la Federación y que forma parte del Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2009, se señala que se auditaron 4,186,147.1 miles de pesos
2. Auditoría de Inversiones Físicas 10-A-09000-04-1148 GF 557, aplicada a la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, por parte de la Auditoría Superior de la Federación, que forma parte del Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2010
3. Auditoría de Inversiones Físicas 11-A-09000-04-0300 GF-640, aplicada a la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, por parte de la Auditoría Superior de la Federación, que forma parte del Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2011.

De los resultados de la auditoría 09-A-09000-04-0554 de 2009, se destacan hallazgos que perfilan con claridad infracciones en la aplicación de los recursos revisados:

- La entidad fiscalizada omitió actualizar el estudio de costo-beneficio del proyecto de inversión ya autorizado, así como el Dictamen de factibilidad técnica, económica y ambiental, para justificar las modificaciones al trazo original, lo que trajo como consecuencia la reprogramación de actividades e incremento de costo de estaciones

que no se modificaron en trazo; lo que afectó su costo con un crecimiento del 23.3% al 181.0% que no se justifica.

- En el análisis de la documentación de la entidad fiscalizada, relacionada con la obra inducida del consorcio ICA, CARSO y ALSTOM, se observó un pago por 675,213.3 miles de pesos por obra inducida que se integra por 623,160.6 miles de pesos de 2009 y 52,052.7 miles de pesos de 2008, que no se justifica en las ministraciones núms. 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25 y 27.
- Se advierten modificaciones con ventaja para el consorcio, porque se incrementó el costo de estaciones y tramos de conducción que no se modificaron, que van del orden del 2.0% al 169.0% de más y
- Se incrementaron los porcentajes de los anticipos del 20.9% al 37.4% en demérito de los intereses del Gobierno del Distrito Federal, además que dichas modificaciones alteran las condiciones establecidas en el contrato a precio alzado y tiempo determinado.
- La entidad fiscalizada formalizó en forma indebida el convenio modificadorio núm.1, en virtud de que en la revisión de la documentación proporcionada se detectó que los apellidos del Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, coinciden con uno de los Directores Generales de Construcción de ICA, S.A. de C.V., quien fue promovido a Vicepresidente Ejecutivo de la misma empresa,
- La obra se inició sin contar con la Manifestación de Impacto Ambiental.
- El Gobierno del Distrito Federal se comprometió a “presentar la solución para atenuar vibraciones en las edificaciones circundantes en el tramo comprendido entre Atlalilco-Mexicaltzingo e Insurgentes Sur-Mixcoac” en un plazo de 90 días hábiles a partir del 29 de agosto de 2008 y que a la fecha de revisión de la auditoría no se presentaron para su valoración.
- El Gobierno del Distrito Federal omitió informar de la ubicación de los frentes de trabajo para el primer trimestre, así como el aviso del inicio de la obra; tampoco presentó los informes trimestrales del

cumplimiento de las medidas de prevención, mitigación y compensación

- El Gobierno del Distrito Federal omitió informar del avance de la gestión para cumplir con las medidas de compensación por la afectación de 17,213 M2.
- El Gobierno del Distrito Federal omitió presentar el informe de ubicación de los sitios en los cuales se trabajará únicamente el horario diurno, así como la definición de las actividades en relación con el programa de obra.
- Los recursos financieros registrados incumplen el principio de anualidad presupuestal contenido en el Presupuesto de Egresos y en la Ley de Ingresos de la Federación de vigencia anual, debido a que la entidad fiscalizada omitió presentar la información del origen y del registro contable de la aplicación de los rendimientos financieros, figurados en los estados de cuenta de enero, febrero y marzo de 2009, que suman 4,702.5 miles de pesos.
- La entidad fiscalizada omitió llevar un control estricto de los pagos de los trabajos efectuados, (...) las facturas y los reportes de las ministraciones que los amparan presentan diversas adecuaciones presupuestales para corregir la fuente de financiamiento aplicado al origen de los fondos, lo que (...) provoca que la información financiera presupuestal sea incorrecta por el manejo de los reportes en la aplicación de los recursos y la información presentada a la SCT sobre la comprobación de los recursos aportados por ésta, en virtud de que se incluyen recursos de financiamiento de Otros Fondos Federales.”
- La entidad fiscalizada omitió informar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el formato Único de Aplicaciones sobre Recursos Federales, el cuarto trimestre, la información acumulada del recurso federal devengado por 31,226.4 miles de pesos.
- La entidad fiscalizada, no acreditó las modificaciones e incrementos en el monto de las estaciones y tramos que se pactaron en el contrato

original (...) se modificaron y se disminuyó el número de estaciones de 23 a 20, sus dimensiones de 155 m a los 154 m, se eliminaron tramos (...) De la revisión a los tramos y estaciones tomando como base un costo paramétrico y los cadenamientos determinados en las visitas de obra, se obtuvo en el rubro de tramos un diferencial de 1,151,807.1 miles de pesos y en el rubro de estaciones un diferencial de 378,406.2 miles de pesos que dan una reducción al presupuesto original por un monto total 1,530,213.3 miles de pesos que no se justifican; de lo expuesto, la entidad fiscalizada no consideró ningún ajuste a la baja en su costo, el consorcio, omitió informar sobre las razones técnicas de las modificaciones a los costos que se consideraron en el convenio, por el contrario se compensaron los montos de dichos trabajos para quedar nuevamente en el monto de contrato.

- La entidad fiscalizada otorgó al consorcio ICA, CARSO y ALSTOM un anticipo excedente por 172,644.0 miles de pesos para 2009.
- La Residencia de Obra y la Supervisión Externa no cumplieron con el manejo de las bitácoras de obra civil
- No asentó el registro de avances de obra, ni registró la autorización de las ministraciones, los retrasos y penalizaciones de conformidad con el programa convenido
- La Residencia de Obra y la Supervisión Externa no llevaron un control adecuado para el pago y trámite de las 24 ministraciones de la obra ejecutada en el ejercicio 2009
- Hubo una serie de ministraciones que fueron signadas indebidamente por el Director de Construcción de Instalaciones Electromecánicas, ya que las signó después de su revocación como Residente de Obra en junio de 2009, por lo que la entidad fiscalizada deberá justificar las firmas sin autorización.
- Las Cuentas por Liquidar Certificadas carecen de firmas de los servidores públicos responsables y del sello de la dependencia y tampoco se demostró documentalmente la correcta aplicación de los

anticipos otorgados tanto para Estudios, Anteproyectos, Proyectos y Construcción, y Sistemas en el ejercicio 2009, ni se presentó ninguna póliza por la correcta inversión del anticipo correspondiente a la actividad principal Sistemas.

- se detectaron deficiencias en el control, valoración y seguimiento de calidad de los trabajos ejecutados por el consorcio
- De la inspección física realizada al sitio de los trabajos por personal de la empresa auditora y servidores públicos de la entidad fiscalizada, se observó que en la estación Santa María Tomatlán-Pueblo de Culhuacán, la tuerca de fijación con el ancla no tiene espacio suficiente para el torque adecuado; tampoco lo tiene el armado del dado de concreto que recibe el anclaje de la columna metálica.
- La entidad fiscalizada, por conducto de la residencia de obra, omitió aplicar la retención del 0.2% por mora en la terminación parcial de los trabajos pactados en los plazos establecidos en el ejercicio 2009, incluyendo 2008, sobre un incumplimiento al programa de obra por un monto de 83,828.5 miles de pesos y que representa una retención por un importe de 177.0 miles de pesos, más IVA, por cada día natural de atraso conforme al programa convenido sobre el monto desviado, lo que equivale a un monto de retención de 53,797.0 miles de pesos hasta que se recupere el atraso.

De los resultados de la auditoría 11-A-09000-04-0300 GF-640 de 2011, se destacan hallazgos que perfilan con claridad infracciones en la aplicación de los recursos revisados:

- En la revisión de los volúmenes de obra pagados y ejecutados del contrato de obra núm. 8 07 CD 01 T.2 022, se observó que en la estación Ermita de la Línea 12 del Metro las áreas del proyecto ejecutivo no corresponden con las ejecutadas, ya que no se construyeron espacios de la pasarela de correspondencia en el cuerpo

INFORME DE TRABAJO

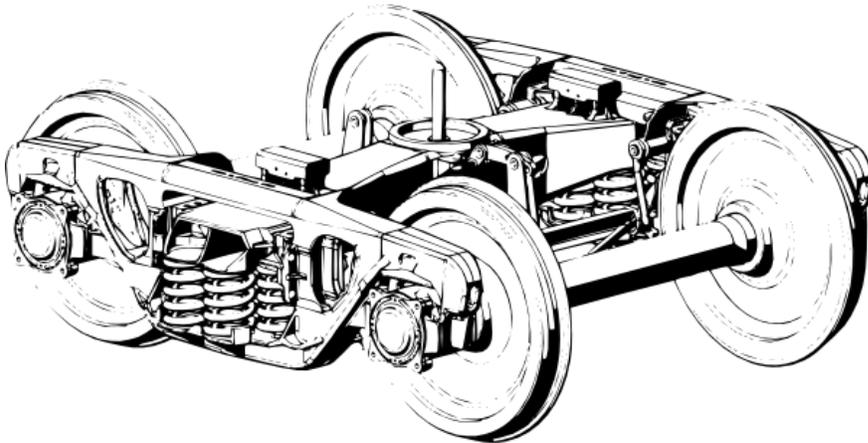
Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos
federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro

“C” con un área de 172.17 m²; no se construyó el cuerpo “B” para dar paso al peatón a la zona poniente de Tlalpan con un área de 1,081.7 m²; el puente peatonal para el cruce de la calle Popocatepetl con un área de 180.0 m², y un área de acceso de 125.0 m², lo que da un área total de 1,558.87 m² sin construir; por lo anterior, la ASF determinó obra no ejecutada por 32,157.0 miles de pesos, correspondiente al 28.5% del costo de la pasarela (112,910.8 miles de pesos) por las áreas no ejecutadas; además, la residencia de obra y la supervisión externa no exhibieron el dictamen técnico que justifique su cancelación.

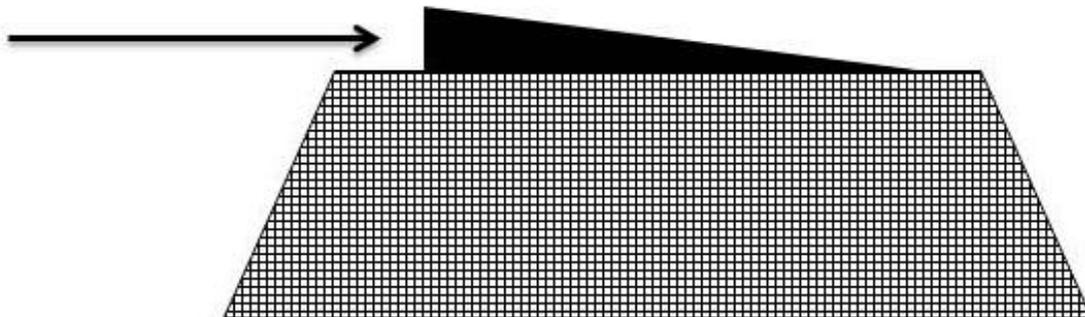
De lo anterior, se sigue claramente que existe evidencia suficientemente acreditada, que da cuenta, de una serie de irregularidades cometidas principalmente en la fase de inicio de construcción de la Línea 12.

Ilustraciones

Bogie

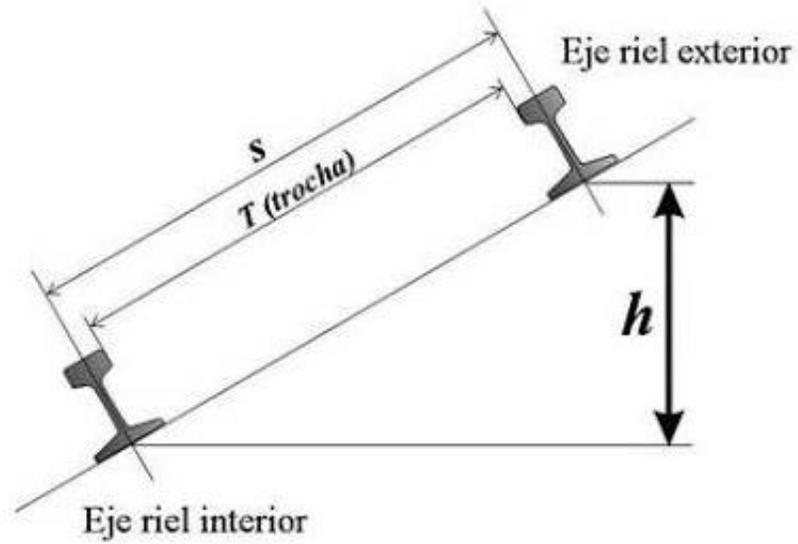


Peralte



INFORME DE TRABAJO

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



Balasto



INFORME DE TRABAJO

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

¹ Información del sitio web de Proyecto Metro, fecha de consulta: 15/10/2014, <http://www.proyectometro.df.gob.mx/proyecto.php>

² Información del sitio web de Sistema de Transporte Colectivo Metro, fecha de consulta: 15/10/2014, <http://www.metro.df.gob.mx/sabias/linea12.html>

³ Castillejos, Jessica, Línea 12 arranca construcción a vapor, Excélsior, 21 de septiembre de 2008, fecha de consulta: 15/10/2014, http://web.archive.org/web/20081209084823/http://www.exonline.com.mx/diario/noticia/comunidad/pul_socapitalino/linea_12_arranca_construccion_a_vapor/358194

⁴ Comunicado GDF/0557/14 Opera Línea 12 bajo condiciones de seguridad afirma STC Metro; anuncia suspensión para darle mantenimiento mayo, 11 de marzo de 2014, fecha de consulta: 15/10/2014, http://www.metro.df.gob.mx/comunicados2/detalleComunicados.html?id_comunicado=926

⁵ Valga aclarar que posterior a este anuncio y habiendo efectivamente sido invitada, ETF se excusó de participar en el proceso.

⁶ Torres, Rubén. Cerrarán por seis meses Línea 12 del Metro, El Economista, 11 de marzo de 2014, fecha de consulta: 15/10/2014, <http://eleconomista.com.mx/distrito-federal/2014/03/11/suspenden-linea-12-metro>

⁷ 1.- Dip. Eduardo Sánchez Hernández, PRI, 17 de junio de 2008, por la que solicita a la Asamblea Legislativa y al gobierno del Distrito Federal investiguen e informen sobre el proceso de licitación para la construcción de la línea 12 del metro. 2.- Dip. Jorge Alejandro Salum del Palacio, a nombre de la Dip. Alma Hilda Medina Macías, PAN, 27 de mayo de 2009, para exhortar al gobierno del D.F. a suspender las obras de la línea 12 del metro, en tanto se rinde un informe integral del estado que guarda el proyecto y ejecución de dicha obra..

⁸ 1. Dip. José Arturo López Candido (PT). Por la que se exhorta al INAH, para que realice las investigaciones necesarias para regular, detener y en su caso sancionar a los responsables de las afectaciones de obras y vestigios arqueológicos ocasionados por obras de construcción en la Delegación Benito Juárez, Distrito Federal, así como para determinar la existencia de hallazgos de vestigios arqueológicos durante la construcción de la línea 12 del metro de la Cd. de México. Publicado en Gaceta el 9 de enero de 2013, aprobado el 25 de enero de 2013.

2. Suscrita por senadores integrantes del grupo parlamentario del PRI de la LXII legislatura. Por la que se cita a comparecer al jefe de gobierno del Distrito Federal a fin de informar y dar a conocer de manera precisa en qué constan las fallas técnicas humanas que provocaron el cierre de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Publicado en Gaceta el 28 de mayo de 2014, aprobado el 20 de agosto de 2014.

3. Dip. Williams Oswaldo Ochoa Gallegos y Dip. Fernando Donato de las Fuentes Hernández (PRI). Por la que se solicita a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal a que, una vez que tenga la carpeta de investigación de la Línea 12 del Metro, consigne ante el órgano jurisdiccional correspondiente, para que éste gire las órdenes de aprehensión a los responsables del desfalco y mal funcionamiento de dicha línea. Publicado en Gaceta el 11 de junio de 2014, aprobado el 20 de agosto de 2014.

4. Sen. Mariana Gómez del Campo Gurza (PAN). Por la que exhorta al Instituto de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Distrito Federal, así como al Sistema de Transporte Colectivo a llevar a cabo diversas acciones en materia de acceso a la información relacionadas con la Línea 12 del metro. Publicado en Gaceta el 11 de junio de 2014, aprobado el 25 de junio de 2014.

5. Suscrita por senadores, integrantes del grupo parlamentario del PRI de la LXII Legislatura. Por la que exhorta al jefe de gobierno de la ciudad de México a presentar un informe sobre la contratación, construcción, operación, explotación y deficiencias de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Publicado en Gaceta el 10 de julio de 2013, Pendiente.

6. Suscrita por senadores integrantes del grupo parlamentario del PRI de la LXII legislatura. Por la que exhorta al gobierno del Distrito Federal a sancionar a los responsables de las deficiencias en la construcción y operación de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro así como a informar a los usuarios la

fecha de la reapertura del servicio. Publicado en Gaceta el 16 de julio de 2014, aprobado el 20 de agosto de 2014.

⁹ 1. (LXI) Sen. Pablo Gómez Álvarez (PRD). Por la que solicita al secretario de Hacienda y Crédito Público explique el recorte de presupuesto al proyecto de construcción de la línea 12 del metro de la Ciudad de México. Publicado en Gaceta el 14 de septiembre de 2009, Pendiente.

2. (LXI) Suscrita por los senadores María de los Ángeles Moreno Uriegas (PRI) y Federico Döring Casar (PAN). Por la que solicita una reunión de trabajo con el director del Transporte Colectivo Metro del DF y el director general del proyecto Metro del DF sobre del estado en que se encuentra el proyecto de la línea 12 del metro y el conflicto de legalidad suscitado por el arrendamiento de los trenes. Publicado en Gaceta el 11 de marzo de 2010, aprobado el 27 de abril de 2010.

3. (LXII) Sen. Pablo Escudero Morales (PVEM). Por la que se solicita al jefe de gobierno del Distrito Federal un informe sobre el proyecto de la línea 12 del metro, incluyendo los hallazgos, observaciones y recomendaciones hechos por la Auditoría Superior de la Federación en los diferentes informes de cuenta pública. Publicado en Gaceta el 18 de abril de 2013, aprobado el 27 de marzo de 2014.

4. (LXII) Sen. Mariana Gómez del Campo Gurza (PAN). Por la que exhorta al Senado de la República y a la Secretaría Comunicaciones y Transportes del gobierno federal a realizar las gestiones necesarias para intervenir en el proceso de certificación de operatividad de la Línea 12 del Metro. Publicado en Gaceta el 8 de marzo de 2014, Pendiente.

5. (LXII) Sen. Mariana Gómez del Campo Gurza (PAN). Para solicitar se realicen diversas investigaciones relacionadas con las fallas y desperfectos que originaron la suspensión del servicio de la Línea 12 o Línea Dorada del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Publicado en Gaceta el 19 de marzo de 2014, Pendiente.

6. (LXII) Sen. Mariana Gómez del Campo Gurza (PAN). Por la que exhorta al jefe de gobierno del Distrito Federal a acudir al Senado de la República a rendir un informe en torno a la situación que enfrenta la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Publicado en Gaceta el 19 de marzo de 2014, Pendiente.

7. (LXII) Sen. Mariana Gómez del Campo Gurza (PAN). Por la que exhorta al jefe de gobierno del Distrito Federal a garantizar la seguridad de los usuarios del tramo en funcionamiento de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Publicado en Gaceta el 8 de abril de 2014, Pendiente.

8. (LXII) Sen. Mariana Gómez del Campo Gurza (PAN). Por la que se solicita al jefe de gobierno del Distrito Federal información relacionada con el proceso de rehabilitación y reapertura de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo. Publicado en Gaceta el 2 de octubre de 2014, Pendiente.

9. (LXII) Suscrita por senadores integrantes del grupo parlamentario del PRI de la LXII Legislatura. Por la que exhorta al jefe de gobierno y a la Contraloría General del Distrito Federal a presentar un informe detallado sobre el avance y resultados de las investigaciones y auditorías; asimismo, las sanciones por los actos y omisiones de los servidores públicos vinculados con las fallas que ocasionaron el cierre de 11 de las 20 estaciones de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo. Publicado en Gaceta el 14 de octubre de 2014, Pendiente.

¹⁰ Acuerdo de la Comisión de Gobernación, sesión de fecha 15 de marzo de 2017, Diario de Debates, 2do. Periodo Ordinario, Asamblea Legislativa, publicado el 20 de marzo de 2014.

¹¹ Ing. Enrique Horcasitas Manjarrez, ex director de Proyecto Metro; Ing. Joel Ortega Cuevas, Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metro; Ing. Francisco Bojórquez Hernández, ex Director del Sistema de Transporte Colectivo Metro; Ing. Ricardo Moscoso Morán, representante común del Consorcio Constructor ICA-CARSO-ALSTOM; Ing. Miguel Ángel Ramírez Ordaz, representante de ICA; Ing. Gabriel Andrés Ibarra Elorriaga, representante de ICA; Daniel Torres León, Consorcio SIGSA y el Ing. Rodelmar Ocampo, de ALSTOM Mexicana; Ing. Mario Alberto Lezama Estrada, representante del Consorcio Certificador, DB International, ILF Baratende, Tuv Sud Rail y Hamburg Consult; Lic. Hiram Almeida Estrada, Contralor General del Distrito Federal; Supervisoras de Obra Civil: IPIISA, LYTSA, IACSA y EINSA; Lic. Julián Alfonso Olivas Ugalde, Subsecretario de Responsabilidades Administrativas y Contrataciones Públicas, Ing. Gerardo Ferrando Bravo, representante de la empresa Supervisora de Obra Electromecánica, Consultoría

INFORME DE TRABAJO

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

Integral en Ingeniería S.A. de C.V. (CONIISA); Secretario de Obras y Servicios así como con el Consejero Jurídico del DF.

¹² 1. (LX) Dip. Eduardo Sánchez Hernández (PRI). Por la que exhorta al jefe de Gobierno del Distrito Federal a presentar un informe sobre el proyecto de construcción de la Línea 12 del Metro. Publicado en Gaceta el 11 de diciembre de 2008, Pendiente.

2. (LX) Dip. Christian Martín Lujano Nicolás (PAN). Por la que exhorta al Gobierno del Distrito Federal a suspender las obras de la Línea 12 del Metro mientras que el secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal, el director del Sistema de Transporte Colectivo-Metro y demás autoridades competentes no rindan un informe integral del estado que guardan el proyecto y la ejecución de dichos trabajos. Publicado en Gaceta el 30 de abril de 2009, Pendiente.

¹³ 3. (LXI) Dip. María Araceli Vázquez Camacho (PRD). Para que en el PEF 2010 no se disminuyan y afecten los recursos para las obras importantes del Distrito Federal, destaca la construcción de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Publicado en Gaceta el 13 de octubre de 2009, aprobado el 9 de marzo de 2010.

4. (LXI) Dip. Rigoberto Salgado Vázquez (PRD). Para que en el PEF 2010 se consideren recursos para la continuación de las obras de construcción de la línea 12 de la ciudad de México. Publicado en Gaceta el 27 de octubre de 2009, aprobado el 9 de marzo de 2010.

5. (LXI) Dip. Agustín Carlos Castilla Marroquín (PAN). Por la que exhorta al gobierno del D.F. para que en la elección de las propuestas técnicas y financieras que se presenten en el proceso de adquisición de los trenes que correrán en la línea 12 del Metro, cumplan cabalmente con los requerimientos de fabricación y funcionalidad que permitan cubrir el nivel de servicio que se ha establecido en todos los procesos de adquisición del material rodante del STC Metro. Publicado en Gaceta el 15 de diciembre de 2009, aprobado el 30 de septiembre de 2010.

6. (LXI) Dip. Juventino Víctor Castro y Castro (PRD). Para que en el proyecto de PEF 2011 se consideren recursos para la construcción de la estación Axomulco de la Línea 12 Bicentenario del metro en la delegación Iztapalapa de la ciudad de México. Publicado en Gaceta el 28 de octubre de 2010, aprobado el 31 de enero de 2011.

¹⁴ Acuerdo de la JUCOPO, Gaceta Parlamentaria, año XVII, número 4009, viernes 25 de abril de 2014.

¹⁵ Bogie: Es un dispositivo giratorio dotados de dos o más ejes, cada uno con dos ruedas, sobre los que se apoya un vehículo ferroviario. Los ejes son paralelos y solidarios entre sí, y en general están situados en ambos extremos de los vehículos, destinados a circular sobre los carriles. El vehículo se apoya en cada bogie por medio de un eje vertical mediante un pivote, gracias al que puede describir curvas muy cerradas. Podemos encontrar bogies tractores y bogies remolcados, estos últimos sin fuerza de tracción. <http://www.ferropedia.es/wiki/Bogie> (Ver Anexo Ilustraciones)

¹⁶ Ídem., p. 66.

¹⁷ Ídem., pp. 189-190

¹⁸ Systra, Íbid., p. 63

¹⁹ 70 meses basados en el primer documento de factibilidad de enero de 2007, dictamen de demanda y trazo de la Línea de junio 2007 y dictamen de elección de tecnología de material rodante de septiembre de 2007.

²⁰ Johana Robles, "Aumentó costo por aval de L12", El Universal, 25 de febrero de 2013, <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/115624.html>

²¹ Redacción, "Una elección contradictoria; Trenes de la Línea 12", Excélsior, 7 de julio de 2014, <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/07/07/969448>

²² Conferencia de Prensa del Lic. Hiram Almeida Estrada, Contralor General del Distrito Federal, en referencia a la Primera Etapa de Sancionados de la Línea 12 del Metro, Boletines Informativos, Ciudad de México, D.F. a 9 de septiembre de 2014 <http://www.contraloria.df.gob.mx/index.php/conocenos/boletines-informativos/137-conocenos/boletines-informativos/1389-conferencia-de-prensa-del-lic-hiram-almeida-estrada-contralor-general-del-distrito-federal-en-referencia-a-la-primera-etapa-de-sancionados-de-la-linea-12-del-metro>

²³ Sancionan a 33 por L 12, El Universal, 10 de septiembre de 2014, <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/sancionan-a-33-por-la-l12-1037010.html>; Además de las fallas en L12 desviaron 627 mdp, Milenio, 10 de septiembre de 2014,

INFORME DE TRABAJO

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

http://www.milenio.com/df/Fallas_L12_del_Metro-desviaron_627_millones_de_pesos-inhabilitan_a_funcionarios_0_370163023.html; Horcasitas es inhabilitado 20 años por Línea 12, El Financiero, 9 de septiembre de 2014, <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/horcasitas-es-inhabilitado-por-20-anos-por-linea-12.html>; Exdirector del Proyecto Metro impugnará inhabilitación por fallas en la L12, Animal Político, 10 de septiembre de 2014, <http://www.animalpolitico.com/2014/09/inhabilitan-por-20-anos-al-exdirector-del-proyecto-metro-por-fallas-en-la-l12/>

²⁴ Arturo Sierra, “Preparan primera consignación por L-12”, Reforma, , 27 noviembre 2014, <http://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?id=403924&urlredirect=http://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=403924#ixzz3L54ZiHjH>

²⁵ Código Penal Federal. Artículo 217, fracción II

²⁶ Ídem. Artículo 220.

²⁷ Ídem. Artículo 223, fracciones II y III.

²⁸ De lo cual consta testimonio por escrito, en las respuestas que presentó el Consorcio Certificador ante las preguntas de legisladores de la Comisión Investigadora de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

²⁹ De acuerdo con el anexo número 6 de su contrato con PMDF se establece como parte de los alcances de dicho contrato, la función de “REVISIÓN Y VALIDACIÓN DEL PROYECTO OPERATIVO QUE PERMITIERA INTEGRAR LA INFORMACIÓN EN LA PARTE DE SEGURIDAD DE LOS SISTEMAS ELECTROMECÁNICOS, INCLUIDO EL DE VÍAS”, de acuerdo con las preguntas formuladas por el diputado local Daniel Ordoñez Hernández



**Comisión Especial para dar seguimiento al
Ejercicio de los Recursos Federales que se
destinen o se hayan destinado a la
Línea 12 del Metro**

Acta 1º-Febrero-2015

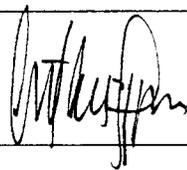
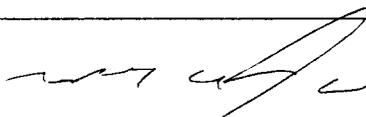
Aprobación del Informe de Trabajo

NOMBRE	GRUPO	CARGO	FIRMA
Dip. Marco Antonio Calzada Arroyo	PRI	Presidente	
Dip. Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez	PRI	Secretario	
Dip. Jorge Francisco Sotomayor Chávez	PAN	Secretario	
Dip. José Luis Muñoz Soria	PRD	Secretario	
Dip. José Luis Flores Méndez	PRI	Integrante	
Dip. Leopoldo Sánchez Cruz	PRI	Integrante	
Dip. José Isidro Moreno Árcega	PRI	Integrante	
Dip. Abel Guerra Garza	PRI	Integrante	
Dip. Martha Gutiérrez Manrique	PRI	Integrante	
Dip. Fernando Donato de las Fuentes Hernández	PRI	Integrante	
Dip. Flor Pedraza Aguilera	PAN	Integrante	



**Comisión Especial para dar seguimiento al
Ejercicio de los Recursos Federales que se
destinen o se hayan destinado a la
Línea 12 del Metro**

Acta 1º-Febrero-2015
Aprobación del Informe de Trabajo

Dip. Fernando Rodríguez Doval	PAN	Integrante	 <i>Abstención</i>
Dip. Margarita Saldaña Hernández	PAN	Integrante	 <i>Abstención</i>
Dip. Roberto López Suarez	PRD	Integrante	
Dip. Roberto Carlos Reyes Gámiz	PRD	Integrante	
Dip. Antonio Cuéllar Steffan	PVEM	Integrante	
Dip. Ricardo Mejía Berdeja	MC	Integrante	
Dip. José Alberto Benavides Castañeda	PT	Integrante	
Dip. Cristina Olvera Barrios	NA	Integrante	

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXII Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Manlio Fabio Beltrones Rivera, PRI, presidente; José Isabel Trejo Reyes, PAN; Agustín Miguel Alonso Raya, PRD; Arturo Escobar y Vega, PVEM; Juan Ignacio Samperio Montaña, MOVIMIENTO CIUDADANO; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; María Sanjuana Cerda Franco, NUEVA ALIANZA.

Mesa Directiva

Diputados: Presidente, Silvano Aureoles Conejo; vicepresidentes, Tomás Torres Mercado, PVEM; Francisco Agustín Arroyo Vieyra, PRI; María Beatriz Zavala Peniche, PAN; Aleida Alavez Ruiz, PRD; secretarios, Laura Barrera Fortoul, PRI; Xavier Azuara Zúñiga, PAN; Graciela Saldaña Fraire, PRD; Javier Orozco Gómez, PVEM; Merilyn Gómez Pozos, MOVIMIENTO CIUDADANO; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fernando Bribiesca Sahagún, NUEVA ALIANZA.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldivar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>