



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Gaceta Parlamentaria

Año XVIII

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

Número 4206-X

CONTENIDO

Comunicaciones

Del diputado Roberto Carlos Reyes Gámiz

Anexo X

Martes 3 de febrero



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Presidencia de la Mesa Directiva
Secretaría Técnica

Palacio Legislativo de San Lázaro, 03 de febrero de 2015
Turno: 02127
Folios: s/n

Licenciado
JUAN CARLOS DELGADILLO SALAS
Secretario de Servicios Parlamentarios
Presente

Por instrucciones del Dip. Silvano Aureoles Conejo, Presidente de la Mesa Directiva, me permito remitir escrito del Dip. Roberto Carlos Reyes Gámiz, por el que solicita la publicación en la Gaceta Parlamentaria del documento **Observaciones y elementos complementarios para un informe efectivo de acuerdo a los objetivos de la Comisión Especial para dar seguimiento a los Recursos Federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del metro.**

Lo anterior, para que se lleve a cabo la publicación en la gaceta parlamentaria en un anexo.

Sin más por el momento, le reitero la seguridad de mi consideración.

Atentamente

C. LUIS EDUARDO ESPINOZA PÉREZ
Secretario Técnico

SECRETARÍA DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS

2015 FEB 3 AM 10 56

Mesa Directiva



024469

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 1° de febrero de 2015.

DIP. SILVANO AUREOLES CONEJO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
CÁMARA DE DIPUTADOS DEL
CONGRESO DE LA UNIÓN,
LXII LEGISLATURA

PRESENTE

Los suscritos, integrantes del Grupo Parlamentario del PRD, con fundamento en los artículos 90, 91 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, le solicitamos atentamente publicar en la Gaceta Parlamentario el Documento **Observaciones y elementos complementarios para un informe efectivo de acuerdo a los objetivos de la Comisión Especial para dar Seguimiento a los Recursos Federales que se Destinen o se hayan Destinado a la Línea 12 del Metro**, de nuestra autoría, que le fue entregado el 30 de enero de año en curso al presidente de dicha comisión, diputado Marco Antonio Calzada Arroyo. Ello con el propósito de que el Pleno de la Cámara de Diputados conozca todas las posiciones respecto de los trabajos realizados hasta el día de hoy por la Comisión Especial mencionada.

Sin más por el momento, nos despedimos de usted enviándole un cordial saludo.

Atentamente



**Observaciones y elementos complementarios para un
informe efectivo de acuerdo a los objetivos de la
Comisión Especial para dar Seguimiento a los
Recursos Federales que se Destinen o se hayan
Destinado a la Línea 12 del Metro**

Integrantes del Grupo Parlamentario del PRD

ENERO, 2015

PRESENTACIÓN

El Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la Cámara de Diputados, a través de sus representantes en 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**, manifestamos que a nueve meses de creación de éste órgano auxiliar del Congreso, concebido para dar transparencia a la problemática derivada de la suspensión parcial del servicio en este importante medio de transporte, hace públicas observaciones que responden a una serie de elementos frente a los cuales nos inconformamos tanto en el manejo que se ha dado a esta Comisión Especial como en el informe parcial que ha sido distribuido por su presidente.

A través de este documento hacemos patente nuestra inconformidad con la conducción de la Comisión Especial de la que formamos parte y exigimos se transparente con plena responsabilidad, en apego estricto a la legislación que rige el funcionamiento de este tipo de comisiones y al objeto para el que fue concebida por el Pleno de la Cámara de Diputados.

Este ejercicio de transparencia y rendición de cuentas es más necesario que nunca, en virtud de que ha circulado en diversos medios de comunicación un "**Informe de Trabajo**", parcial y tendencioso, en el que se hacen acusaciones temerarias y sin fundamento; con el que se pretende inducir sanciones penales por delitos presuntamente cometido por exfuncionarios del Gobierno del Distrito Federal, divulgado por el diputado Marco Antonio Calzada Arroyo, presidente de la Comisión Especial, que no ha sido conocido ni discutido por todos sus integrantes.

La sociedad se merece un informe objetivo, imparcial, exhaustivo y apegado a derecho, sobre las causas que originaron el cierre de 11 estaciones de la Línea 12 del Metro, así como del destino de los recursos federales invertidos en el proyecto. Este esfuerzo del Grupo Parlamentario del PRD está encaminado a brindar elementos técnicos y jurídicos para que la citada Comisión Especial cumpla cabalmente con su objeto e informe de sus resultados con veracidad y respeto a nuestra norma fundamental, que es la base de la convivencia democrática a la que aspiramos.

I. OBJECIONES AL “INFORME DE TRABAJO” DE LA COMISIÓN ESPECIAL

Origen, naturaleza y atribuciones de la Comisión Especial

El 9 de abril de 2014 la Junta de Coordinación Política propuso al Pleno de la Cámara de Diputados un acuerdo con el propósito de 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**. El objeto de la Comisión se deriva precisamente de su denominación.

La Línea 12 del Metro, 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 México¹.

El interés de la Junta por crear esta Comisión Especial tuvo su origen en el impacto que causó en la población del Distrito Federal y de la Zona Metropolitana, la suspensión de 11 estaciones de la Línea 12, anunciada por el Director del STC Metro, “debido a fallas de seguridad”, el 11 de marzo del año pasado. Este efecto aún continúa, pues están sin servicio cientos de usuarios de las estaciones Tláhuac, Tlaltenco, Zapotitlán, Nopalera, Olivos, Tezonco, Periférico, Oriente, Calle 11, Lomas Estrella, San Antonio Tomatlán y Culhuacán.

En el resolutivo Cuarto del Acuerdo de creación de la Comisión Especial se dispone lo siguiente:

*“Cuarto. La comisión especial deberá presentar de manera periódica un informe de actividades ante el pleno de la Cámara de Diputados o, en su caso, ante la Comisión Permanente”.*²

En el resolutivo Quinto del Acuerdo de su creación referido se establece que la vigencia de la Comisión será determinada por la Junta de Coordinación Política.

En el resolutivo Tercero del Acuerdo de la Junta de Coordinación Política, por el que se propone la integración y 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**

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

² Gaceta Parlamentaria, Año XVII, Número 4000-VI, 10 de abril de 2014.

12 del Metro, aprobado por el Pleno de la Cámara de Diputados el 23 de abril de 2014, señala la vigencia de ésta de la siguiente manera:

*“Tercero. La comisión especial estará vigente hasta el cumplimiento del objeto de su creación”.*³

El Programa de Trabajo de la Comisión Especial fue publicado en la Gaceta Parlamentaria el 12 de mayo de 2014. La estructura del Programa incluye antecedentes, el marco jurídico con el que desarrollará sus trabajos, un diagnóstico e identificación de la problemática, objetivos generales y específicos, un calendario de reuniones de la Comisión y con funcionarios públicos, así como la metodología de trabajo.

Respecto del objetivo único y general de la Comisión, el Programa de Trabajo lo recoge de la siguiente manera:

“V. Objetivos

General

Dar seguimiento y revisión del ejercicio de los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México.”⁴

Este es el marco legal de actuación de la Comisión Especial, que debería presentar de manera periódica un informe de actividades ante el Pleno de la Cámara de Diputados o, en su caso, ante la Comisión Permanente del Congreso de la Unión. Lo anterior significa integrar una subcomisión plural redactora del proyecto de informe, darlo a conocer con anticipación a las diputadas y los diputados integrantes de la misma, recibir observaciones, citar a reunión de la Comisión para discutirlo y, eventualmente, aprobarlo, y finalmente presentarlo al Pleno de la Cámara de Diputados.

Sin embargo, de manera informal ha circulado un documento denominado **“Informe de Trabajo”** de esta Comisión Especial, difundido por el diputado Marco Antonio Calzada Arroyo, que por su contenido, conclusiones y recomendaciones se aparta de su objeto y persigue claramente fines políticos.

³ Gaceta Parlamentaria, Año XVII, número 4009, 25 de abril de 2014.

⁴ Gaceta Parlamentaria, Año XVII, número 4027, 23 de mayo de 2014.

Naturaleza del “Informe de Trabajo” de la Comisión

Si se trata de un “informe de actividades” como lo establece el resolutivo Quinto del acuerdo de creación de la Comisión Especial, entonces no tendría por qué contener los apartados de “CONCLUSIONES” y “RECOMENDACIONES” tal como fueron redactados, porque ambos apuntan a formular juicios contra los funcionarios supuestamente involucrados en las causas que originaron el cierre de 11 estaciones de la Línea 12 del Metro. En su introducción el “Informe de Trabajo” se propone “revisar los logros alcanzados”, sin embargo el núcleo de dichos apartados es acusar penal y administrativamente a los altos funcionarios del gobierno capitalino de la administración anterior.

No es, en consecuencia, un informe final de la Comisión, lo que podría justificar su contenido, porque en el propio apartado de “CONCLUSIONES” señala que “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 de Metro y sus aspectos adyacentes.”⁵

Es un informe parcial en una doble acepción, primero: no puede ser final y, por tanto, conclusivo, porque el objeto de la Comisión no se ha cumplido; y segundo: está sesgado, se anticipa al fincamiento de responsabilidades contra altos funcionarios públicos sin tener las pruebas idóneas ni suficientes, ni las facultades legales o reglamentarias para hacerlo.

La Comisión se extralimita en su objeto y en sus atribuciones

La Comisión Especial realiza aseveraciones descabelladas en el “Informe de Trabajo”, que se comenta. El objeto que el Pleno de la Cámara de Diputados le encomendó, fue dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la línea 12 del Metro, por lo que no cuenta con atribuciones para procurar o administrar justicia, toda vez que la autoridad competente, local o federal, para la investigación de los delitos y el ejercicio de la acción penal ante los tribunales corresponde al Ministerio Público. Con sus “recomendaciones” y “conclusiones” la Comisión pretende erigirse en una especie de sección instructora con atribuciones jurisdiccionales.

De acuerdo con la ley, la imposición de las penas, su modificación y duración son propias y exclusivas de la autoridad judicial.

Sostenemos lo anterior porque el “Informe de Trabajo” manipula el objeto único y general de la Comisión Especial, recogido en el acuerdo de la Junta de Coordinación Política y en el Programa de Trabajo referidos en el presente documento:

⁵ Comisión Especial para dar seguimiento al ejercicio de los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del metro, Informe de Trabajo, mimeo, página 74.

“Dar seguimiento y revisión del ejercicio de los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México”

A ese objeto único y general el **“Informe de Trabajo”** difundido por el diputado Marco Antonio Calzada, miembro del PRI, le agrega uno más, que es el siguiente:

“b) Si bien la comisiones especiales son considerados ‘órganos colegiados no dictaminadores’, se podrán identificar responsabilidades administrativas y/o conductas penalmente tipificadas”⁶

Este nunca fue el objeto de la Comisión ni se estableció en su acuerdo de creación, aprobado por Pleno el 9 de abril de 2014. Introducir ilegalmente un segundo objetivo desnuda la verdadera intención política de sus redactores.

Soporte jurídico y documental del “Informe de Trabajo” insuficiente

a).- De la naturaleza de las comisiones especiales

De acuerdo con la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, las Comisiones son órganos constituidos por el Pleno, que a través de la elaboración de dictámenes, informes, opiniones o resoluciones, contribuyen a que la Cámara cumpla sus atribuciones constitucionales y legales, asimismo, la Representación nacional contará con las comisiones ordinarias y **especiales** que requiera para el cumplimiento de sus funciones.⁷

Corresponde al Pleno acordar la constitución de comisiones especiales cuando se estimen necesarias para hacerse cargo de un asunto específico. El acuerdo que las establezca señalará **su objeto**, el **número de los integrantes** que las conformarán y el **plazo** para efectuar las tareas que se les hayan encomendado. Cumplido su objeto se extinguirán. Cuando se haya agotado el objeto de una comisión especial o al final de la Legislatura, el Secretario General de la Cámara informará lo conducente a la Conferencia para la Dirección y Programación de los Trabajos Legislativos, la cual hará la declaración de su extinción⁸.

Así las comisiones legislativas son formas internas de organización que asumen las Cámaras que integran el Congreso de la Unión, con el fin de atender de manera expedita y eficiente las competencias constitucionales y legales que les han sido atribuidas, previéndose tres tipos de comisiones, y de ellas importa distinguir las ordinarias y las especiales. Las primeras se conforman atendiendo al número de entidades y dependencias de la Administración Pública Federal, por lo que tienen como competencia la que deriva de su denominación, además de que por el término ordinarias se entiende que se refieren a

⁶ Ibid., página 81.

⁷ Cfr. El artículo 39, numerales 1 y 2 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos

⁸ Cfr. Artículo 42, numeral 1, de la LOCGEUM

cuestiones comunes y regulares. En cambio, las especiales por su denominación no atienden asuntos comunes, sino como lo prevé la norma, su objetivo es hacerse cargo de un asunto específico y, en este caso, el acuerdo que las establezca señalará su objeto, el número de los integrantes que las conformarán y el plazo para efectuar las tareas que se les hayan encomendado; **entendiéndose que esa facultad debe ejercerse en atención a las atribuciones que sean propias del Congreso de la Unión y que se encuentren previstas en la Constitución y leyes ordinarias.**

A mayor abundamiento, la facultad genérica de crear comisiones tiene como finalidad primordial que las Cámaras del Congreso de la Unión ejerzan de manera eficiente el cúmulo de facultades que la Constitución y las Leyes les otorgan.

En consecuencia, en los preceptos señalados en la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, no faculta a las Cámaras del Congreso de la Unión para crear comisiones que **identifiquen responsabilidades administrativas y/o penales**, sino que se trata de una disposición que les permite atender de manera eficiente y expedita las competencias constitucionales y legales que les han sido conferidas.

Luego entonces, la Comisión especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la línea 12 del Metro, se arroga facultades que nunca se establecieron en la creación de este órgano colegiado⁹

Con tales atribuciones- otorgadas de facto- es claro que viola el principio de división de poderes y facultades expresas y limitadas, toda vez que el supuesto contenido en el artículo 42 del ordenamiento jurídico citado, tiene como objetivo que las Cámaras del Congreso a través de la creación de comisiones especiales cumplan las atribuciones que la Constitución y las leyes les otorgan, lo que no equivale a invadir facultades que sean propias de los otros Poderes de la Unión.

De ahí, que al atribuirse facultades no conferidas por el legislador ordinario, se socavan preceptos constitucionales que aluden a las facultades de los Poderes de la Unión, especialmente de los Poderes Ejecutivo y Judicial, tanto federal como locales.

Las Cámaras tienen limitaciones para la constitución de comisiones especiales, las cuales sólo pueden existir para hacerse cargo de un asunto específico y, en este caso, el acuerdo que la estableció señaló expresamente su objeto, el número de sus integrantes que la conforman y el plazo para efectuar sus tareas encomendadas.

b).- “Informe de Trabajo”

El mencionado “Informe de Trabajo” hace aseveraciones en el sentido de que “**se perfilan con claridad infracciones en la aplicación de los recursos revisados**”¹⁰ y que “**existe**

⁹ Cfr. Gaceta Parlamentaria del 10 de abril de 2014.

¹⁰ Informe de Trabajo... página 82 y que se reitera en la página 86.

evidencia suficientemente acreditada, que da cuenta, de las irregularidades cometidas principalmente en la fase de inicio de la construcción de la Línea 12¹¹”.

Las afirmaciones las desprende de las tres auditorías¹² realizadas: 1).- Auditoría de Inversiones Físicas 09-A-09000-04-0554; 2).- Auditoría de Inversiones Físicas 10-A-09000-04-1148-GF 557 y 3).- Auditoría de Inversiones Físicas 11-A-09000-04-0300- GF-640 y de las cuales destacan hallazgos que les permiten hacer las aseveraciones arriba indicadas¹³.

En el acervo documental¹⁴ se da cuenta de 23 expedientes¹⁵ que remitió la ASF; la Comisión Investigadora de la Asamblea Legislativa envió diversos archivos electrónicos¹⁶; el Servicio de Administración Tributaria informó sobre el inicio de revisión de las documentales e información en poder del SAT 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 a dicho Servicio¹⁷; la respuesta de la SCT señalando los importes que se reasignaron al GDF y el Diagnóstico del tramo cerrado a la operación de la Línea 12 elaborado por la empresa Systra.

Cabe destacar que se informa de un conjunto de auditorías realizadas por parte de los órganos de fiscalización federal y local¹⁸ y que dan cuenta de la aplicación de sanciones a servidores públicos y ex servidores y denuncias presentadas¹⁹, además de 22²⁰ contratos y 32 auditorías²¹

Ahora bien, el acervo documental y electrónico “consultado” debería obrar en un disco compacto para verificar su contenido, y sin dejar de señalar, que la revisión del mismo, implicaría un ejército de especialistas en la materia.

Aunado a lo antes señalado, este debió acompañar el número de las auditorías realizadas, las fechas y páginas de donde pueda identificar las responsabilidades, así como en los contratos y archivos electrónicos, todos ellos certificados.

Luego entonces, es imprudente, hacer aseveraciones sin contar o citar puntualmente el acervo documental y los archivos electrónicos, las fuentes y respaldo del mismo.

Es decir, el **“Informe de Trabajo”** busca que esta Comisión se convierta de facto en el Leviatán Parlamentario y con atribuciones no conferidas por la Cámara de Diputados.

¹¹ *Ibíd...* página 87.

¹² *Ibíd...* Páginas 82-a 87.

¹³ Además de incluir un conjunto de notas a pie de página que van desde participaciones de legisladores, noticias periodísticas y sitios web, entre otros aspectos.

¹⁴ Asimismo se da cuenta de las comparencias de funcionarios públicos del Distrito Federal y de las reuniones de trabajo.

¹⁵ Desconocemos si fueron consultados, pues no refieren el contenido de los mismos.

¹⁶ No se especifican cuantos, ni su contenido.

¹⁷ Tampoco sabemos si ejerció dichas atribuciones, pues no se da cuenta de las mismas.

¹⁸ Se hace mención a 11 auditorías e investigaciones concluidas. Página 36.

¹⁹ En su mayoría por legisladores.

²⁰ Cfr. Página 43.

²¹ Sin señalar las fechas y a cuales se refiere.

c).- Algunas consideraciones jurídicas de fondo

El "Informe de Trabajo", derivado de sus aseveraciones, recomienda deslindar las responsabilidades de los siguientes funcionarios: el ex Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard Causabón, al ex Secretario de Finanzas, Mario Delgado Carrillo y al ex titular de Proyecto Metro, Enrique Horcasitas Manjarrez.

En sus afirmaciones, determina fincar a los anteriores funcionarios los delitos uso indebido de facultades, ejercicio abusivo de funciones y peculado previstos en el Código Penal Federal, que a letra dicen:

MARCELO EBRARD CAUSABON (ex Jefe de Gobierno del Distrito Federal):

Ejercicio indebido de servicio público

Artículo 214.- Comete el delito de ejercicio indebido de servicio público, el servidor público que:

I. - II. ...

III.- Teniendo conocimiento por razón de su empleo, cargo o comisión de que pueden resultar gravemente afectados el patrimonio o los intereses de alguna dependencia o entidad de la administración pública federal centralizada, del Distrito Federal, organismos descentralizados, empresa de participación estatal mayoritaria, asociaciones y sociedades asimiladas a éstas y fideicomisos públicos, de órganos constitucionales autónomos, del Congreso de la Unión o de los poderes Judicial Federal o Judicial del Distrito Federal, por cualquier acto u omisión y no informe por escrito a su superior jerárquico o lo evite si está dentro de sus facultades.

IV.- Por sí o por interpósita persona, sustraiga, destruya, oculte, utilice, o inutilice ilícitamente información o documentación que se encuentre bajo su custodia o a la cual tenga acceso, o de la que tenga conocimiento en virtud de su empleo, cargo o comisión.

V.- Por sí o por interpósita persona, cuando legalmente le sean requeridos, rinda informes en los que manifieste hechos o circunstancias falsos o niegue la verdad en todo o en parte sobre los mismos, y

VI...

Al que cometa alguno de los delitos a que se refieren las fracciones I y II de este artículo, se le impondrán de tres días a un año de prisión, multa de treinta a trescientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de la comisión del delito y destitución en su caso, e inhabilitación de un mes a dos años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

Al infractor de las fracciones III, IV, V y VI se le impondrán de dos a siete años de prisión, multa de treinta a trescientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito y destitución e inhabilitación de dos años a siete años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

MARIO DELGADO CARRILLO (ex Secretario de Finanzas):

Ejercicio indebido de servicio público

Artículo 214.- Comete el delito de ejercicio indebido de servicio público, el servidor público que:

I. - II. ...

III.- Teniendo conocimiento por razón de su empleo, cargo o comisión de que pueden resultar gravemente afectados el patrimonio o los intereses de alguna dependencia o entidad de la administración pública federal centralizada, del Distrito Federal, organismos descentralizados, empresa de participación estatal mayoritaria, asociaciones y sociedades asimiladas a éstas y fideicomisos públicos, de órganos constitucionales autónomos, del Congreso de la Unión o de los poderes Judicial Federal o Judicial del Distrito Federal, por cualquier acto u omisión y no informe por escrito a su superior jerárquico o lo evite si está dentro de sus facultades.

IV.- Por sí o por interpósita persona, sustraiga, destruya, oculte, utilice, o inutilice ilícitamente información o documentación que se encuentre bajo su custodia o a la cual tenga acceso, o de la que tenga conocimiento en virtud de su empleo, cargo o comisión.

V.- Por sí o por interpósita persona, cuando legalmente le sean requeridos, rinda informes en los que manifieste hechos o circunstancias falsos o niegue la verdad en todo o en parte sobre los mismos, y

VI. ...

Al que cometa alguno de los delitos a que se refieren las fracciones I y II de este artículo, se le impondrán de tres días a un año de prisión, multa de treinta a trescientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de la comisión del delito y destitución en su caso, e inhabilitación de un mes a dos años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

Al infractor de las fracciones III, IV, V y VI se le impondrán de dos a siete años de prisión, multa de treinta a trescientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito y destitución e inhabilitación de dos años a siete años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

ENRIQUE HORCASITAS MANJARREZ (ex titular de Proyecto Metro):

Uso indebido de atribuciones y facultades

Artículo 217.- Comete el delito de uso indebido de atribuciones y facultades:

I. - II.

III.- El servidor público que teniendo a su cargo fondos públicos, les dé a sabiendas, una aplicación pública distinta de aquella a que estuvieren destinados o hiciere un pago ilegal.

Al que cometa el delito a que se refiere el presente artículo, se le impondrán de seis meses a doce años de prisión, de cien a trescientos días multa, y destitución e inhabilitación de seis meses a doce años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

Ejercicio abusivo de funciones

Artículo 220.- Comete el delito de ejercicio abusivo de funciones:

I.- El servidor público que en el desempeño, de su empleo, cargo o comisión, indebidamente otorgue por sí o por interpósita persona, contratos, concesiones, permisos, licencias, autorizaciones, franquicias, exenciones, efectúe compras o ventas o realice cualquier acto jurídico que produzca 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;

II.- ...

Al que cometa el delito de ejercicio abusivo de funciones se le impondrán las siguientes sanciones:

Cuando la cuantía a que asciendan las operaciones a que hace referencia este artículo no exceda del equivalente a quinientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito, se impondrán de tres meses a dos años de prisión, multa de treinta a trescientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito y destitución e inhabilitación de tres meses a dos años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

Cuando la cuantía a que asciendan las operaciones a que hace referencia este artículo exceda de quinientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito, se impondrán de dos años a doce años de prisión, multa de trescientas veces a quinientas

veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito y destitución e inhabilitación de dos años a doce años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

Peculado

Artículo 223.- *Comete el delito de peculado:*

I.- *Todo servidor público que para usos propios o ajenos distraiga de su objeto dinero, valores, fincas o cualquier otra cosa perteneciente al Estado, al organismo descentralizado o a un particular, si por razón de su cargo los hubiere recibido en administración, en depósito o por otra causa.*

II.- *El servidor público que indebidamente utilice fondos públicos u otorgue alguno de los actos a que se refiere el artículo de uso indebido de atribuciones y facultades con el objeto de promover la imagen política o social de su persona, la de su superior jerárquico o la de un tercero, o a fin de denigrar a cualquier persona.*

III.- *Cualquier persona que solicite o acepte realizar las promociones o denigraciones a que se refiere la fracción anterior, a cambio de fondos público o del disfrute de los beneficios derivados de los actos a que se refiere el artículo de uso indebido de atribuciones y facultades, y*

IV.- *Cualquier persona que sin tener el carácter de servidor público federal y estando obligada legalmente a la custodia, administración o aplicación de recursos públicos federales, los distraiga de su objeto para usos propios o ajenos o les dé una aplicación distinta a la que se les destinó.*

Al que cometa el delito de peculado se le impondrán las siguientes sanciones:

Cuando el monto de lo distraído o de los fondos utilizados indebidamente no exceda del equivalente de quinientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito, o no sea valuable, se impondrán de tres meses a dos años de prisión, multa de treinta a trescientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito y destitución e inhabilitación de tres meses a dos años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

Cuando el monto de lo distraído o de los fondos utilizados indebidamente exceda de quinientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito, se impondrán de dos años a catorce años de prisión, multa de trescientas a quinientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito y destitución e inhabilitación de dos años a catorce años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

Cuando los recursos materia del peculado sean aportaciones federales para los fines de seguridad pública se aplicará hasta un tercio más de las penas señaladas en los párrafos anteriores.

A nuestro juicio el “**Informe de Trabajo**”, viola los artículos 14 y 16 de la Constitución, en virtud de que están prejuzgando conductas delictivas que sólo compete a los tribunales en materia penal determinar la responsabilidad y las sanciones penales.

El deber de investigar hechos presumiblemente delictivos compete sólo al Ministerio Público y al juez calificarlos como delitos, y no así a la Comisión Especial, porque carece de facultades para considerar que ex servidores públicos cometieron delitos y recomendar a la PGR y a la PGJDF que deben ser investigados.

Sostenemos que una vez analizados los elementos “probatorios” aportados en el “**Informe de Trabajo**”, que no se acompañan al mismo, no hay evidencia que incida directamente en demostrar que los ex servidores públicos cometieron delitos y que deban ser sancionados penalmente, así como sancionarlos administrativamente.

El “**Informe de Trabajo**” solo se limitó a cuestionar de manera genérica los documentos que le fueron entregados por parte de las autoridades²²- sin anexar los mismos-, pero no solicitó la comparecencia de los apoderados legales de las empresas involucradas para conocer su versión de los hechos y las pruebas que pudieran aportar para deslindar responsabilidades.

Con el “**Informe de Trabajo**” no quedan demostrado los referidos tipos penales previstos en el Código Penal Federal para fincar responsabilidades a los ex servidores públicos, debido a que no son suficientes las pruebas para llevarlos a juicio, así como no son aptas e idóneas para tener por acreditada conductas delictivas, al tratarse de argumentos que no reúnen los requisitos señalados en la ley adjetiva de la materia, por tal razón, ante tanta inconsistencia que tiene el “**Informe de Trabajo**”, no puede ni debe ser tomado en cuenta por ninguna autoridad ministerial para iniciar una averiguación previa en contra de los ex servidores públicos, ni siquiera como indicio.

Por otra parte, el “**Informe de Trabajo**”, no representa un proceso jurisdiccional, en virtud de que una comisión de trabajo de la Cámara de Diputados carece de facultades para investigar hechos delictivos.

No se desprende del “**Informe de Trabajo**”, ningún hecho que pueda constituir un delito por parte de los funcionarios mencionados, pues solo se hacen aseveraciones de las deficiencias técnicas que dieron paso al cierre de las estaciones de la Línea 12 del Metro, sin acreditar sus afirmaciones.

Todo el “**Informe de Trabajo**” hace solo aseveraciones que tienen que ver con las fallas de la línea, los trenes, y el desgaste ondulatorio, así como con auditorías emprendidas, sin acreditar sus dichos.

Si bien el “**Informe de Trabajo**” indica que se llevaron a cabo diversas comparecencias y reuniones de trabajo de los involucrados dentro del caso “Línea 12 del Metro de la Ciudad

²² No acompaña documento alguno para acreditar sus aseveraciones.

de México”, empero, en ningún momento se dio o se permitió una comparecencia de los ex funcionarios a los que se pretende imputar delitos de carácter federal, para que pudieran presentar pruebas y alegar lo que a su derecho conviniera, a fin de no violarse la **garantía de audiencia**.

El “**Informe de Trabajo**” de la Comisión Especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o hayan destinado a la Línea 12 del Metro, no está debidamente fundamentado ni motivado. En este sentido, las aseveraciones del “Informe de Trabajo” debiera demostrar que han sido debidamente tomados en cuenta los alegatos de las partes y el conjunto de pruebas que han sido analizadas para hacer una recomendación a las autoridades del Gobierno del Distrito Federal y del Gobierno Federal para que se inicien los procedimientos penales y administrativos que conforme a derecho procedan, de lo contrario estaría más que demostrado que el mismo está plagado de irregularidades y es violatorio de los derechos humanos y del debido proceso que establece la Constitución.

Por ello mismo afirmamos que el “**Informe de Trabajo**” está motivado por intereses individuales y políticos para desprestigiar mediáticamente a los ex servidores públicos, toda vez de que **están fundados en motivos extralegales** que son contrarios a la Constitución y a los Tratados Internacionales.

El “**Informe de Trabajo**” no tiene un enlace lógico que sea claro y preciso para considerar verosímil la responsabilidad del ex jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrad Casaubón, del ex Secretario de Finanzas, Mario Delgado Carrillo y del ex titular de Proyecto Metro, Enrique Horcasitas Manjarrez, toda vez que no tienen pruebas que sean idóneas para acreditar el tipo penal que pretenden imputar.

II. INTENCIONALIDAD POLITICA EN LA ACTUACIÓN DE LA COMISIÓN ESPECIAL PARA DAR SEGUIMIENTO A LOS RECURSOS FEDERALES QUE SE DESTINEN O SE HAYAN DESTINADO A LA LÍNEA 12 DEL METRO

Durante casi nueve meses la Comisión Especial de la Cámara de Diputados ha tenido la encomienda de sesionar, revisar y deliberar sobre distintos asuntos y aspectos técnicos, administrativos, legales y financieros relativos a los recursos federales destinados a la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México. Esta responsabilidad no se ha cumplido a cabalidad, como se reconoce en el propio “**Informe de Trabajo**”.

La Comisión en su actuación traspasó, además, el tema de los recursos federales, como lo significan las aseveraciones inexplicables sobre el tema del PPS para el contrato de trenes que, como es de dominio público, no utilizó recursos federales. Tampoco ha escuchado al Consorcio Certificador, empresas supervisoras, UNAM, IPN, CAF, funcionarios públicos, Consorcio Constructor, expertos, entre otros. No ha contado con toda la información relevante en sus procedimientos. En parte ello explica por que establece conclusiones

limitadas y superficiales y juzga y condena con argumentos que carecen de validez y sustento técnico, jurídico y administrativo.

El “**Informe de Trabajo**” de la Comisión, que divulga su presidente, Marco Antonio Calzada, en el periódico el Financiero, no ha sido conocido ni deliberado por la totalidad de quienes integran esta Comisión, violentando el proceso legislativo. Es un informe del PRI.

Dicho “**Informe de Trabajo**” constituye institucionalmente un error de graves consecuencias políticas. En él se toman como definitivos los informes preliminares de los diferentes procesos de auditoría que desarrollaron la Contaduría Mayor de Hacienda de la ALDF y la Auditoría Superior de la Federación y, con dolo, se ignoran los resultados de los procesos de confronta y el desahogo de diferentes procedimientos que han resultado en que prácticamente todas las observaciones de esos órganos de control se hayan considerado solventadas en su momento.

En ese informe se busca desacreditar la obra pública más importante de un gobierno progresista en México, al afirmar con un sustento claramente parcializado que este proyecto tuvo una inadecuada planeación y coordinación de los trabajos, un mal diseño en su trazo, sobrecostos, irregularidades en los mecanismos y condiciones de contratos para favorecer a los proveedores, incompatibilidad de trenes con vías, certificaciones endebles, e irregularidades en el uso de los recursos que ameritan la intervención de la PGR en las capas superiores de la anterior administración pública del D.F.

Más grave aún, esta Comisión se erige como juez y pretende vestir de legalidad un ataque político en contra el ex Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard y todos los altos funcionarios que han sido y son actualmente responsables del proyecto de la Línea 12 del Metro. Esta condena, aunque carece de fundamentos legales está acompañada de una ofensiva mediática orquestada desde el Gobierno Federal. Conviene aclarar que hoy se pretende involucrar sin fundamento y sin derecho de audiencia al ex Jefe de Gobierno quien, por cierto, no está sujeto a ninguna recomendación, ni procedimiento en su contra por parte de Contaduría Mayor de Hacienda de la ALDF, el Gobierno del Distrito Federal ni la Auditoría Superior de la Federación

Es una respuesta deliberada ante la supuesta participación de Marcelo Ebrard en las imputaciones que se le han hecho al presidente Peña Nieto y a su Secretario de Hacienda por sus casas y su conflicto de interés con el Grupo Higa.

Al no haber acuerdos ni resoluciones finales, el Grupo Parlamentario del PRD en esta Comisión presenta sus observaciones y elementos complementarios sobre los distintos rubros revisados para que se tenga un seguimiento serio, imparcial y responsable.

III. ELEMENTOS PARA UN DIAGNÓSTICO EFECTIVO QUE LOS DIPUTADOS DEL PRD QUE PARTICIPAN EN LA COMISIÓN ESPECIAL SOLICITAMOS SEAN INTEGRADOS PARA LA PRESENTACIÓN DE UN INFORME DE TRABAJO VÁLIDO

1. Sobre las causas genuinas de sus fallas y de su cierre

Las recomendaciones de un solo especialista, Michel Lannoye, quien revisó la situación de la Línea 12 en el período del 26 de febrero al 6 de marzo (una semana) fueron la base o sustento para que el 11 de marzo de 2014 el Director del STC Metro anunciara la suspensión del servicio en 11 de 20 estaciones.

Esta Comisión debe revisar a fondo las apreciaciones de este especialista y allegarse de todos los elementos de información para identificar las causas de las fallas de Línea 12 y suspensión de su servicio.

Como consta el acta correspondiente (documento de entrega recepción definitiva, 8 julio 2013, en <http://laverdad12.mx/documento-de-entrega-recepcion-definitiva-8-julio-2013/>), **la entrega definitiva fue a entera satisfacción** del Director General del STC Metro y del PMDF, precisando que los trabajos faltantes o mal ejecutados hasta ese momento, no impedían de ninguna manera el servicio regular y seguro de la Línea 12.

En ningún apartado del acta entrega-recepción se precisa que la Línea 12 del Metro presentara las fallas que se han difundido en la opinión pública como detonantes del cierre parcial. **Si la Línea 12 del Metro presentaba las fallas de origen, estructurales o sistémicas como se argumenta, ¿por qué la recibió?**

Más aún, después de la entrega definitiva, el Director del STC Metro operó la Línea 12 por 8 meses más, hasta el cierre de marzo, es decir **la Línea 12 estuvo en servicio durante 15 meses bajo la responsabilidad de Joel Ortega.**

Todavía en octubre en su comparecencia de **octubre 16 de 2013**, frente a la Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad de la ALDF, **Joel Ortega, Director General del STC Metro definió a la Línea 12 del Metro como “una línea de alta fiabilidad”** e incluso señaló: “creo que la ruta de lo que la gente quiere, por las sondas [sic] que nosotros hemos hecho, está en la Línea 12”.

Hay que mencionar que el 14 de noviembre de 2013, la empresa ILF, miembro del Consorcio Certificador alertó a la actual administración del STC Metro de las condiciones de la Línea 12 y de la necesidad urgente de darle mantenimiento. Estas recomendaciones no se tomaron en cuenta. No se tomaron medidas.

El dictamen técnico de la empresa ILF, entregado al STC Metro en noviembre de 2103, es revelador y contundente. El STC Metro es el responsable administrativo y legal del mantenimiento y funcionamiento adecuado de todas las líneas del sistema. El contrato de mantenimiento del Consorcio Constructor terminó el 30 de octubre de 2013. Desde esa fecha no se volvió a dar el mantenimiento que limitadamente venía recibiendo del Consorcio Certificador.

Por otro lado, ¿Por qué no se tomó en cuenta al Comité de Incidentes Relevantes? En el STC Metro existe un órgano colegiado denominado "Comité para la Investigación de Incidentes Relevantes", del cual uno de sus objetivos es analizar los incidentes relevantes que se van presentando en la operación normal de cualquier línea y que alteran la prestación del servicio.

Sin embargo, en comparecencia ante la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, el 28 de abril de 2014, el Ing. Salomón Solay Zyman, Subdirector General de Operación y miembro del referido Comité para la Investigación de Incidentes Relevantes, mencionó que ese Comité –que debió analizar el caso del desgaste ondulatorio y determinar las medidas conducentes para la operación segura de la Línea- no sesionó para tratar el tema sino hasta después del cierre parcial de la Línea 12, esto significa que al interior del Sistema de Transporte Colectivo no se dio la discusión y en consecuencia no se tomaron las medidas oportunas para resolver las observaciones del Dictamen presentado por ILF Ingenieros Consultores S. de R.L de C.V. y TÜV-SÜD Rail GmbH en noviembre de 2013 que advertía la presencia de desgaste ondulatorio en varias curvas de la Línea 12, producto de un inadecuado mantenimiento.

¿Quién contrató a Michel Lannoye? ¿Cuánto se le pagó? Se debe cuestionar que este especialista tenga la misma o más autoridad técnica que el Consorcio Certificador que dictaminó y certificó la seguridad de los sistemas de vías; de señalización; de pilotaje automático; de mando centralizado; de energía eléctrica en alta tensión; de telefonía de trenes; de telefonía directa y automática, así como la seguridad de los sistemas integrados (certificación Consorcio, 30 octubre 2012, en <http://laverdad12.mx/certificado-de-sistemas-del-consorcio-30-octubre-2012/>).

Hacemos la observación de que este especialista tenga la misma o más autoridad técnica que el Comité de Incidentes Relevantes. Se cuestiona también la omisión por parte del STC Metro por no incluir al Comité de Incidentes Relevantes en la revisión, diagnóstico y decisiones sobre la Línea 12.

2. Sobre los diagnósticos realizados en la actual administración del Gobierno del D.F. y un posible conflicto de interés

En este documento señalamos que el actual Gobierno del D.F. anunció, después de cerrar la Línea 12, que sería necesario elaborar un diagnóstico por parte de las empresas TSO y ETF a un costo de 20,000 a 29,000 euros.

Es de destacar que a TSO se le asignó también un contrato de mantenimiento por 142.5 millones de pesos y a Alstom uno de \$198 millones por 8 meses en 2014 (en total una cifra más cara que la propuesta de mantenimiento presentada por el Consorcio Constructor en diciembre de 2013 para el ejercicio completo de 2014). Es imperativa la indagatoria de esta Comisión sobre este punto para alertar sobre un posible conflicto de intereses que entorpecería las labores de auditoría.

3. Sobre las causas del desgaste ondulatorio

En el documento "Metro Ciudad de México-Diagnóstico de la L12" de Systra se afirma que **los diferentes componentes de la vía están conforme a las normas internacionales.**

El Consorcio Constructor, responsable del proyecto ejecutivo de la obra, se basó en diferentes elementos tales como: la ingeniería básica proporcionada por el Proyecto Metro del Distrito Federal (PMDF), quien a su vez la recibió del Sistema de Transporte Colectivo y que fue supervisada y avalada por la empresa Integración de Procesos de Ingeniería S.A. de C.V. (IPISA); la adquisición de los predios por los cuales podría transitar el derecho de vía de la Línea 12, proceso que fue realizado por el Sistema de Transporte Colectivo; y por último en la autorización del PMDF que para tal efecto contó con el aval de las respectivas Mesas Especializadas donde participaron los técnicos del Sistema de Transporte Colectivo Metro, las Empresas Supervisoras, el Consorcio Certificador, la UNAM, el IPN, expertos y especialistas cuando se consideraba necesario, esto siempre en coordinación para la ejecución de los proyectos (de acuerdo con la información que expusieron los ingenieros Francisco Bojórquez y Enrique Horcasitas en sus respectivas comparecencias en la ALDF). El proyecto ejecutivo también fue avalado por las empresas de supervisión.

En ese mismo orden de ideas, se constató que tanto las empresas supervisoras, la UNAM, el IPN, así como el Consorcio Certificador acreditaron que **la construcción cumplió con las normas mexicanas y las normas internacionales en la materia, por lo cual el trazo que se siguió cumple con la normatividad aplicable, esto derivado de los avances tecnológicos con los que a la fecha se cuenta y las experiencias internacionales nos muestran que es posible que existan curvas con radios menores a doscientos metros.**

Por lo tanto se puede descartar que el trazo haya sido un factor que haya generado el desgaste ondulatorio que obligó al cierre parcial de la Línea 12.

La construcción de la Línea 12 del Metro estuvo a cargo del STC Metro; el PMDF; el Consorcio Constructor ICA-CARSO-ALSTOM; CAF, empresa de trenes; instituciones públicas de enseñanza superior como la UNAM y el IPN, así como empresas supervisoras (Integración de Procesos de Ingeniería S.A. de C.V., Lumberas y Túneles, S.A. de C.V., Ingeniería, Asesoría y Consultoría, S.A. de C.V., Empresa de Estudios Económicos y de Ingeniería, S.A. de C.V. y Consultoría Integral en Ingeniería) y certificadoras internacionales.

En las comparecencias de la Asamblea Legislativa se demuestra que **ninguna de las partes involucradas (Consortio Constructor, supervisoras, ni el STC Metro), presentaron formalmente ninguna objeción al trazo.** Incluso se afirmó que el trazo fue firmado por todos los involucrados (<https://www.youtube.com/watch?v=chFOwhKFIGg>).

Después de la revisión realizada, se puede afirmar que **el desgaste ondulatorio es producto de la ausencia de mantenimiento.** El Director actual del STC Metro omite hablar sobre este tema. Se ha identificado que las empresas que construyeron la Línea 12 y que debieron darle mantenimiento durante la garantía del primer año señalan que no se les permitió realizar el mantenimiento de manera completa. Por ejemplo, se debe tomar en cuenta el desplegado de ICA donde se hace este señalamiento.

Es de señalarse también que El STC Metro afirma que la Línea 12 del Metro podría usarse sin mantenimiento.

El STC Metro es el responsable administrativo y legal del mantenimiento y funcionamiento adecuado de todas las líneas del sistema. El contrato de mantenimiento del Consorcio Constructor terminó el 30 de octubre de 2013. Desde esa fecha no se volvió a dar el mantenimiento que limitadamente venía recibiendo del Consorcio Certificador.

En las comparecencias de la Asamblea Legislativa, el subdirector general de mantenimiento del STC Metro, Oscar González Díaz Palomas respondió y acreditó que no se destinaron recursos para este fin. La conclusión a la que se llega es que, la crisis de la Línea 12 fue provocada por una falta de mantenimiento de la que el STC Metro no acepta responsabilizarse (<https://www.youtube.com/watch?v=BkgIvs-o86Q>).

El STC Metro no dio seguimiento adecuado a las acciones de mantenimiento como lo prevén los manuales específicos, a pesar de que el problema fue detectado desde 2012. Además, el STC Metro no siguió las recomendaciones que el Consorcio Constructor, el Consorcio Certificador y CAF emitieron. El dictamen técnico de la empresa ILF, entregado al STC Metro el 14 de noviembre de 2013, es contundente (dictamen para determinar los motivos y recomendaciones a seguir para minimizar el problema presentado por los desgastes ondulatorios de los rieles en <http://laverdad12.mx/dictamen-origen-y-recomendaciones-de-desgaste-ondulatorio-14-noviembre-2013/>).

Los constructores presentaron 27 evidencias de alerta y una propuesta de mantenimiento para revertir el problema en diciembre de 2013.

Sobre el mismo asunto, el anterior Director del STC Metro, Francisco Bojórquez, también señaló en las comparecencias de la Asamblea Legislativa, que la Línea 12 tiene un adecuado diseño que sólo requiere mantenimiento y que hay ejemplos de otros metros del mundo (Medellín, Chicago, NY) que tienen curvas con radios de hasta 100 m, pero que con buen mantenimiento son funcionales totalmente (<https://www.youtube.com/watch?v=KGBiUvgwYaw&feature=youtu.be>).

4. Sobre la compatibilidad tren-vía y la comunicación entre las partes involucradas

En las recomendaciones formuladas en el informe de Systra de fecha 6 de junio de 2014, no se establece la necesidad de cambiar el tipo de vía usada, sino sólo reperfilear las ruedas y sustituir el balasto y soldaduras en algunos tramos.

En este punto es importante plantear la forma en la que **el Consorcio Constructor tuvo conocimiento de las especificaciones técnicas tanto del perfil de la rueda como del bogie del tren, determinante para la obra electromecánica.**

El primer conocimiento que se tiene del perfil de la rueda data de octubre de 2009, con los planos contenidos en el Anexo Técnico para Estudio de Mercado en el cual la Dirección General del Proyecto Metro DF, así como el Consorcio Constructor, son partícipes del plano en cuestión.

En cuanto a las especificaciones técnicas del *bogie*, éste ocurre el 5 de octubre de 2010, lo que se acredita con la minuta de trabajo de la sesión realizada en las oficinas de ALSTOM, integrante del Consorcio Constructor, a la cual asistieron los representantes del PMDF, los representantes del STC Metro, los representantes de la empresa de supervisión IPISA, representantes de ICA, los propios representantes de ALSTOM y los representantes de CAF. En el numeral 4 de dicha minuta se cita textualmente: *“El bogie propuesto de 2 mil 500 milímetros cumple las condiciones de seguridad y se valida operativamente conforme a la Norma EN14363 y acuerdos de la minuta del 6 y 8 de julio de 2010 numeral 2.1.8”*. Esto se confirma en fecha 27 de octubre de 2010, donde se estableció y se elaboró el documento denominado *“Revisión final del diseño del bogie”*. En ella intervinieron los representantes técnicos del STC Metro y de CAF, a fin de que quedara como el documento definitivo de diseño, en el que no sólo se aprueba la distancia entre ejes, sino todas las características generales del *bogie*, como son los sistemas de suspensión. Por tanto, CAF

estaba informada del tipo de riel de ésta Línea. Aún más, se acredita que hubo comunicación entre CAF, el Consorcio Constructor, el PMDF y el STC Metro.

Aunado a lo anterior, la Universidad de Navarra, en su estudio de abril de 2014 **reafirma la compatibilidad de los trenes usados en la Línea 12 con las vías**, confirmando los resultados de los estudios presentados por el STC Metro a CAF para la adquisición de los trenes de la Línea 12. En este estudio se advierte la importancia de conducir los trenes a velocidad normal y no reducida como finamente se decidió, factor que de acuerdo con el informe de Systra de junio de 2014 contribuyó a incrementar de forma exponencial el desgaste ondulatorio.

Si hubiera incompatibilidad entre el tren y la vía no podría continuar en operación una sola de las estaciones de la Línea 12. Hoy funciona buena parte de ellas, además de que funcionaron más de un año sin problemas, ni un sólo accidente.

Si realmente el elemento determinante en la causa del desgaste ondulatorio hubiera sido la deficiente compatibilidad entre el material rodante y curvas de radios inferiores a los 350 m, es decir, que el tren no se inscribiera correctamente en una vía con tales características, como lo señala la actual administración del STC Metro, entonces habría que preguntarle:

De lo expuesto se desprenden varios cuestionamientos: **¿Por qué no se dio cuenta de este problema cuando recibió definitivamente la Línea 12, siete meses después de haberla operado? ¿cómo recibió la Línea 12 sin un estudio previo? ¿por qué hasta ahora, 15 meses después de haber tenido en servicio completo la Línea y 2 años después en su responsabilidad dice que éstas son las razones? ¿Por qué operó 2 años sin pruebas de compatibilidad? ¿Cómo hace un estudio de compatibilidad después de parar la Línea?**

Además, se puede acreditar a través de las actas de recepción de los trenes y las pruebas de cada uno de ellos, bajo protocolos establecidos, la conformidad de las autoridades actuales del STC Metro. Las actas comprueban que los trenes 24 al 30 fueron recibidos a satisfacción por la presente administración del GDF.

Asimismo, en este documento se solicita también que la Comisión invite a todos los involucrados, como es el caso de la UNAM y el IPN que no fueron llamados. El IPN por ejemplo, participó en la revisión del material rodante.

5. Sobre la elección de rodado férreo sobre rodado neumático

El STC Metro instruyó, en 2007, a una Comisión Interna para evaluar la tecnología del material rodante adecuada a la Línea 12 del Metro. Esa Comisión Interna se integró con personal de las Subdirecciones Generales de Operación y Mantenimiento.

El 6 de septiembre de 2007, la Comisión Interna dictaminó (Dictamen técnico para trenes de rodadura férrea en Línea 12 del Metro en <http://laverdad12.mx/dictamen-tecnico-para-trenes-ferreos-en-linea-12-septiembre-2007/>) que las tecnologías de trenes con ruedas neumáticas, así como los trenes con ruedas de acero, eran técnicamente solventes y con altos niveles de seguridad, fiabilidad, mantenibilidad y operatividad para la Línea 12 del Metro.

Acorde a un análisis financiero de tecnología neumática, se concluyó que la inversión, el costo en mantenimiento, el desarrollo tecnológico y acceso a refacciones se incrementa en comparación a la tecnología de rueda de acero. Además, la disponibilidad y entrega de vagones de tecnología de rueda de acero es más expedita.

En su exposición ante la Comisión de Investigación de la ALDF, el Ing. Francisco Bojórquez Hernández, Director General del STC Metro del 2006 al 2012, explicó que los costos de las ruedas eran similares. Sin embargo, **la duración y el costo de mantenimiento de la rueda de acero resulta considerablemente menor. La duración de la rueda de acero es de 1 millón 300 mil kilómetros frente a la de la rueda neumática que es de 245 mil kilómetros.**

Es preciso mencionar que las investigaciones de esta Comisión sobre la Línea 12 se identifica que el tren de rodadura de acero opera en casi todos los metros del mundo. En la actualidad más del 90% de los sistemas de metro del mundo usan la rodadura férrea, por lo cual el mercado de proveedores es más amplio y es más sencillo conseguir mantenimiento, piezas de recambio y al final un ahorro para la Ciudad.

Por tanto, la elección de rodado férreo sobre rodado neumático, de acuerdo con lo aquí argumentado, no sería cuestionable.

6. Sobre el uso probo de los recursos públicos

Una vez que el STC Metro le entregó los proyectos y estudios técnicos de la Línea 12 del Metro al PMDF y a la Secretaría de Obras y Servicios del GDF; esta última llevó a cabo una

licitación pública para la adjudicación de la obra, a través de un contrato a precio alzado.

Los montos de supervisión, certificación, obras complementarias y costo de obra e instalaciones al grado de impermeabilizado de cajón ascendió a \$17,522,006,118, cifra que nunca fue modificada.

El monto de la contratación de los servicios de la UNAM, el IPN, de las empresas supervisoras y el Consorcio Certificador ascendió a \$1,141,500 592.

Las obras adicionales (\$1,059, 236,487) están fuera del contrato principal que se firmó con el Consorcio Constructor ICA-CARSO-ALSTOM. Las obras adicionales son obras que son necesarias, ejecutadas para dejar la infraestructura pública (drenaje, líneas eléctricas, tuberías y pavimentos, entre otros) tal y como estaba previamente a la obra principal.

Dentro del gasto de las obras adicionales estuvieron los \$489 millones que la Secretaría de la Función Pública del Gobierno Federal solicitó al GDF reintegrar el 31 de marzo de 2014. El GDF decidió recurrir la solicitud al Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa.

Conviene aclarar que las obras complementarias son aquellas que no figuran en el contrato principal y no están indicadas en el expediente técnico de obra, pero su ejecución es necesaria para cumplir con la finalidad del contrato.

Para este fin, consideran las obras necesarias tanto para mejorar el acceso a las estaciones (puentes, rampas y escaleras eléctricas) como para optimizar la operación de la obra (Centros de Transferencia Modal, guarderías y estacionamientos). Por ello, no constituyen un sobre costo al presupuesto del contrato principal, ya que son obras distintas. Por ende, tampoco constituyen un sobre costo al presupuesto del contrato principal

Es fundamental señalar que los recursos usados en el proyecto fueron aprobados por las instancias correspondientes entre las que destacan: el comité técnico del Fondo Metropolitano (con la participación los gobiernos local y federal, representado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público), así como la Comisión de Presupuestación, Evaluación del Gasto Público y Recursos de Financiamiento del Distrito Federal, para el caso de los trenes (Acuerdo I-EXT-2009-III-2).

La Línea 12 del Metro es la obra más auditada en los últimos años y en ninguno de los informes de resultados de las Cuentas Públicas de 2008 a 2012 se señalan irregularidades que no se hubieran subsanado.

A lo largo de su construcción y hasta 2012 fue revisada por la Auditoría Superior de la Federación a través de cinco auditorías: (446/2008, 554/2009, 441/2009, 1148/2010, 300/2011), lo que implica que auditó más del 90% del monto de los recursos asignados

arrojando como resultado 46 recomendaciones las cuales fueron atendidas en su totalidad en tiempo y forma por el Gobierno del Distrito Federal.

Del mismo modo fue auditada por la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal a través de diez auditorías, con 103 recomendaciones, las cuales fueron atendidas en tiempo y forma.

Por tanto, la Línea 12 del Metro fue abierta tras una rigurosa supervisión financiera de la Auditoría Superior de la Federación, que en su momento, no denunció ningún desvío.

La Secretaría de la Función Pública (SFP), recientemente dio a conocer una observación para la devolución de los recursos con respecto al uso del Fondo Metropolitano 2011 para el pago de obra realizada y documentada del Proyecto Metro Línea 12, registrada y aprobada por el Comité del Fondo.

La SFP argumenta que no es posible pagar con recursos del Fondo Metropolitano de 2011 obra desarrollada en años anteriores, por lo que solicita la devolución de los recursos.

El GDF se ha negado a devolver dichos recursos debido a que la observación ha sido declarada solventada por la Contraloría General del GDF, comprobando que las reglas de operación del Fondo Metropolitano de 2011 permiten pagar obra de años anteriores en proyectos aprobados por su Comité.

El Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa aceptó revisar el tema y ordenó que no procede la devolución hasta en tanto se resuelva el caso.

Ante estos hechos, está fundamentado descartar irregularidades por el uso de recursos públicos. Se considera además de que no se puede cuestionar o someter a escrutinio el veredicto de la Auditoría Superior de la Federación o de la Contaduría Mayor de Hacienda del D.F.

Los procesos de auditoría por parte de la Contraloría General del D.F. aún están en proceso. Tan es así que ya hay nulidades en algunos casos por parte de los tribunales correspondientes.

Señalamos entonces, que el Contralor no es un juez, depende administrativamente del Jefe de Gobierno del D.F. y por tanto sus resoluciones no pueden sustituir a aquellas de los órganos de fiscalización autónomos. Pretender hacerlo, supone una parcialidad en las decisiones.

7. Sobre la planeación y coordinación de los trabajos

Se señala en este informe que de acuerdo a la información con la que contó esta Comisión, la Línea 12 tuvo una planeación detallada, proyectos ejecutivos aprobados para cada tramo y la asesoría de las principales empresas involucradas en la construcción de las líneas ya existentes del STC Metro, así como del Instituto Politécnico Nacional y la Universidad Nacional Autónoma de México. (<https://www.youtube.com/watch?v=GKaIT2KfCYk>).

Se instalaron 24 mesas especializadas (Integrantes de las mesas de trabajo Línea 12 del Metro en <http://laverdad12.mx/integrantes-de-las-mesas-de-trabajo-linea-12/>) y se llevaron a cabo más de 5 000 reuniones a lo largo de 4 años. Ahí se tomaron todas las decisiones.

Por tanto, en este documento subrayamos la necesidad de continuar las investigaciones y citar a todas las instituciones involucradas. Las empresas supervisoras, la UNAM y el IPN son instituciones que no fueron convocadas por esta Comisión.

Esta Comisión también debe pedir las bitácoras y minutas de las reuniones de las mesas de coordinación establecidas (documentos que no se han solicitado y por lo tanto no se han investigado), con el fin de tener los elementos para emitir sus conclusiones finales.

8. Sobre el contrato de prestación de servicios de largo plazo en los trenes

La construcción de la Línea 12 se enfrentó a la terrible crisis económica mundial de 2008 y 2009. Nuestro país resintió esa crisis como ningún otro en América Latina y se solicitó a la SHCP la obtención de recursos federales para infraestructura. Lamentablemente el Gobierno Federal no aportó recursos de origen dentro del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), sino hasta el año 2012.

Por ello, la construcción de la obra civil y electromecánica se aseguró con los mecanismos tradicionales de financiamiento presupuestal (recursos fiscales locales), así como por las gestiones realizadas por los diputados de izquierda en la Cámara, que año con año impulsaron modificaciones al PEF para asignar al GDF recursos que se destinaran para ello. Luego entonces, y al no contar con recursos federales para dotar de trenes a la Línea, se tuvo que buscar un instrumento económico que permitiera disponer del material rodante de manera efectiva y oportuna.

Este instrumento es el Contrato de Prestación de Servicios a Largo Plazo (PPS) que se contempla en la Ley de Adquisiciones del DF. En virtud de que el Gobierno Federal no contribuyó con recurso alguno para los trenes es importante señalar entonces que **NO HAY RECURSOS FEDERALES EN ESTE PPS, POR LO TANTO NO ES FACULTAD DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DAR SEGUIMIENTO A ESTOS RECURSOS.**

El proceso de contratación del servicio de trenes inició en octubre de 2009 con una invitación a participar a 7 empresas reconocidas. En ese mismo mes se recibieron ante notario público 6 propuestas.

En diciembre de 2009, el Consejo de Administración del STC Metro autoriza el proyecto y un grupo de análisis técnico-financiero determina la factibilidad técnica-financiera del Proyecto de Pago de Servicios a Largo Plazo (PPS).

El PPS es un esquema financiero para la contratación de vagones; asimismo es un modelo de prestación de servicios cuyo mecanismo de evaluación es el análisis costo-beneficio; no el arrendamiento o adquisición de los vagones.

El contrato fue aprobado por unanimidad por el pleno de la ALDF el 29 de diciembre de 2010 y auditado por la Contaduría Mayor de Hacienda de la ALDF en 2011. ¿Se puede cuestionar legalmente que la ALDF y la Contaduría Mayor de Hacienda de la ALDF no hicieron su trabajo? Esta Comisión no tiene esas facultades.

Posteriormente, la Comisión de Presupuestación, Evaluación del Gasto Público y Recursos de Financiamiento del Distrito Federal autoriza el proyecto.

El Subcomité de Adquisiciones del STC Metro autoriza la contratación el 22 de diciembre de 2009, conforme a la Ley de Obras Públicas para el Distrito Federal, con la autorización de todas las instancias y comités competentes, incluida la Contraloría General del DF. En el caso del Metro de Monterey también se optó por un esquema de financiamiento similar con la empresa CAF que incluye dos años de mantenimiento para los trenes nuevos. Los datos específicos se desconocen debido a que el fallo que realizó el gobierno de Nuevo León ha sido clasificado como reservado y la información que se conoce es la que se comunicó a la prensa.

9. Sobre el tipo de cambio establecido en el contrato de trenes

Aunque **no es materia de esta Comisión el asunto de la contratación de los trenes, dado que no se utilizaron recursos federales para este fin**, en este informe concluimos que el esquema PPS utilizado no presenta ninguna anomalía, y advertimos que **el contrato**

fue aprobado por unanimidad por el pleno de la ALDF el 29 de diciembre de 2010 y auditado por la Contaduría Mayor de Hacienda de la ALDF en 2011.

No se apega a la verdad quien argumente que el tipo de cambio de alrededor de 16 pesos por dólar establecido en el contrato de prestación de servicios a largo plazo con la firma CAF, fue un artificio para pagarle más y beneficiar a esa empresa española, dado que en 2010, a la firma del contrato, el tipo de cambio vigente era de 12.9 peso por dólar. Es decir, argumentar que hubo un agravio de corrupción es falso.

Como ya lo explicó el Secretario de Finanzas del Gobierno del D.F., Edgar Amador Zamora, ante la Comisión en octubre pasado, **el precio fue establecido como una cobertura para un proyecto de 15 años. Este tipo de coberturas son comunes cuando el contrato es en moneda extranjera, a largo plazo y hay un riesgo cambiario.**

La cobertura se realizó con un intermediario financiero a quien se le transfiere el riesgo ante una posible crisis económica. Es decir, la cobertura es para proteger responsablemente a las finanzas públicas del D.F. ante un posible y desmedido incremento del tipo de cambio.

Hay que decir que la empresa CAF recibe su pago en dólares, por tanto no recibe ningún beneficio adicional por la aplicación del derivado, como se pretende señalar. A 4 años de la firma del contrato, el tipo de cambio ya se encuentra alrededor de 15 pesos por dólar. Es decir, tan sólo en este período el tipo de cambio se incrementó en 17%.

Tan sólo al día de hoy los futuros sobre el dólar se encuentran en 16 pesos para el 2018, es decir 7 años antes de la culminación del contrato. **Se acredita entonces la pertinencia de la decisión tomada y de ninguna manera se puede decir que la medida se traduzca en un sobrecosto.**

Para despejar cualquier duda al respecto, esta Comisión debe solicitar a la Secretaría de Finanzas del GDF el documento que compruebe quien y bajo que argumentos fijó el tipo de cambio en cuestión.

En ese momento, el Subsecretario de Planeación Financiera era Edgar Amador Zamora, actual Secretario de Finanzas del GDF y el Secretario de Finanzas era Armando López Cárdenas. Por tanto, las imputaciones contra el Senador Mario Delgado reflejan una consigna política.

Esta Comisión también debe solicitar esta explicación a Bancomer el intermediario financiero contratado.

10. Sobre la acreditación del Consorcio Certificador

En México no se exige una acreditación para un Consorcio Certificador, por lo tanto no se puede cuestionar su participación en la Línea 12.

De hecho, nunca fue cuestionada su licitación y su desempeño en los procesos de auditoría de la Línea. No hubo ningún procedimiento en contra del Consorcio Certificador.

Cuestionar al Consorcio Certificador implicaría también cuestionar a Systra y a TUV quienes tampoco cuentan con una acreditación en México.

11. Sobre los convenios modificatorios al contrato de la obra

El monto y el plazo del contrato 22, contrato principal de obra NO se vio modificado, aún después de los convenios modificatorios. Desde el principio hasta el momento que se liquide, el contrato siempre ha mantenido el mismo monto, 17 mmdp.

Se justifican los aumentos en los montos de los anticipos, que se dieron al Consorcio Constructos ya que en 2008 la crisis mundial forzaba a las constructoras a solicitar mayores montos, están hechos conforme a lo que la ley permite.

12. Sobre las responsabilidades de la empresa CAF

Después de 2 años, el STC Metro argumenta que el tren no es compatible con las vías basándose en dos hojas de recomendaciones INTERPRETADAS por la empresa TUV.

La responsabilidad de las especificaciones de los trenes es de áreas técnicas y funcionarios del SCT que algunos de ellos aún se encuentran en funciones y operan la línea, y que en su momento generaron las especificaciones que entregaron a CAF para la fabricación de los trenes, y que además estuvieron supervisándola.

La responsabilidades de la empresa CAF están establecidas en la cláusula 7 de su contrato y los diagnóstico se señalan el tipo de pruebas que realizó. Como ya se señaló anteriormente, esta empresa no sólo estuvo informada de las especificaciones técnicas de los trenes, sino que además participó en reuniones sobre el tema con el Consorcio Constructor, el STC Metro y el PMDF.

13. Sobre el papel del Consorcio Certificador en los trenes

La argumentación que da el consorcio Certificador tiene que ver con tiempos. El contrato de la Certificadora es muy específico en cuanto a que CERTIFICA instalaciones electromecánicas y su operación.

La licitación se convocó con fecha 23 de junio del 2009 y fue relativa a los servicios de Consultoría Técnica especializada para la revisión, verificación, validación, dictaminación, y certificación de la seguridad de operación de los sistemas de señalización, pilotaje automático, mando centralizado, energía eléctrica en alta tensión, subestaciones de rectificación, distribución tracción y catenaria, telefonía de trenes, telefonía directa automática y vías, así como el control técnico y de calidad de los suministros extranjeros, correspondiente a la Línea 12 Tláhuac – Mixcoac del STC.

El Consorcio está conformado por:

DB International GmbH
ILF Beratende Ingenieure AG
TÜV Süd Rail GmbH
Hamburg Consult GmbH

Con fecha 30 de octubre del 2012, dicho Consorcio entrega al Proyecto Metro del Distrito Federal la Notificación de terminación de los trabajos, con la que puede poner en operación con pasajeros de forma correcta y segura las instalaciones que certificó.

IV. CONSIDERACIONES FINALES

Consideraciones técnicas y jurídicas

El “Informe de Trabajo” de la Comisión es parcial y tiene la intencionalidad de inducir procesos penales en contra de altos funcionarios públicos de la administración del Gobierno del Distrito Federal pasada. Se aparta indebidamente de su objeto y de la naturaleza de las Comisiones Especiales al pretender realizar funciones jurisdiccionales y recomendar sanciones contra estos funcionarios sin pruebas y sin facultades. El “Informe de Trabajo” no cumple puntualmente con la encomienda de dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la línea 12 del Metro como lo mandató el Pleno de la Cámara de Diputados.

En consecuencia, la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, no faculta a las Cámaras del Congreso de la Unión para crear comisiones que **identifiquen responsabilidades administrativas y/o penales**, sino que se trata de una disposición que les permite atender de manera eficiente y expedita las competencias constitucionales y legales que les han sido conferidas.

Con el multicitado “**Informe de Trabajo**” la Comisión especial para dar seguimiento a los recursos federales que se destinen o se hayan destinado a la línea 12 del Metro, se arroga facultades que nunca se establecieron en la creación de este órgano colegiado²³

Con tales atribuciones- otorgadas de facto- es claro que viola el principio de división de poderes y facultades expresas y limitadas e invade facultades que son propias de los otros Poderes de la Unión.

Al atribuirse facultades no conferidas por el legislador ordinario, se socavan preceptos constitucionales que aluden a las facultades de los Poderes de la Unión, especialmente de los Poderes Ejecutivo y Judicial, tanto federal como locales.

Consideraciones políticas

Ante la dificultad para definir un rumbo y ante la percepción generalizada de los ciudadanos de que los problemas de México ya lo rebasa, el Gobierno Federal ha decidido que es más sencillo declarar al PRD, su adversario político y el culpable de la aciaga situación del país, que construir un proyecto propio.

El Gobierno Federal ha escogido el camino del golpeteo, en lugar del camino de la civilidad democrática. Ha ponderado reducirnos y eliminar a nuestros cuadros, a quienes ven como auténtica amenaza para las próximas elecciones intermedias y en el contexto de cambio presidencial en 2018.

Como en 2005, cuando el PRD se enfrentó a enemigos políticos dispuestos a cualquier vilipendio para mantener sus privilegios y bloquear el triunfo de una visión distinta de país, hoy podemos decir que nos estamos enfrentando a un escenario similar.

Las acciones de la Administración Federal para desprestigiar a nuestro partido son evidentes. La andanada mediática, con motivo de la Línea 12 del Metro, no tiene precedente en su duración e intensidad, para descarrilar la construcción y aspiración de un proyecto progresista para México.

²³ Cfr. Gaceta Parlamentaria del 10 de abril de 2014.

El día de hoy, denunciamos esta ofensiva y la campaña de desprestigio aún mayor que está en puerta por parte del Gobierno Federal y del PRI como jugada electoral.

Por ello, ante todas y todos los ciudadanos, ante la misma Cámara de Diputados y los medios de comunicación, hacemos esta denuncia pública y exigimos al Gobierno de Enrique Peña Nieto que termine la guerra sucia y pare la campaña de descrédito político hacia el PRD y los gobiernos de izquierda en pleno calendario electoral.

El proyecto progresista que es y ha sido representado desde 1997 por el Gobierno de la Ciudad de México está amenazado por la estrategia de señalamientos infundados con los que se está pretendiendo conducir un tema que debe ser analizado desde una perspectiva técnica, con la mayor transparencia e imparcialidad, como es el de la Línea 12.

Denunciamos a quienes en la Comisión Especial sobre la Línea 12 redactaron y difundieron el "**Informe de Trabajo**" aquí impugnado, por su actuación parcial, superficial y con objetivos electorales. Exhortamos a todos sus integrantes a que continúen y completen la labor de la Comisión con seriedad y apego a la legislación que nos rige.

Exhortamos también a esta Comisión a dejar de ser el instrumento del PRI y el Gobierno Federal para defenestrar y condenar políticamente al ex Jefe de Gobierno del D.F. Lic. Marcelo Ebrard Casaubon y los funcionarios que lo acompañaron durante su gestión, con la evidente intención de inhabilitar su participación pública, y afectar la imagen de los gobiernos de izquierda que han hecho de nuestra Ciudad Capital un bastión de la vanguardia y el progresismo político que, como evidencia su burda estrategia de señalamientos infundados, pone en peligro sus intereses sectarios y antidemocráticos.

DIP. ROBERTO CARLOS REYES GÁMIZ



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; Merylyn 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/>