



elektron

Boletín del **FRENTE DE TRABAJADORES DE LA ENERGIA** de MEXICO

Organización obrera afiliada a la FEDERACION SINDICAL MUNDIAL

www.fte-energia.org | prensa@fte-energia.org

v. 14, n. 117, 26 de marzo de 2014

El escándalo del Metro

Defectos técnicos, vicios ocultos, encarecimiento excesivo, riesgos para la seguridad de los usuarios, corrupción. La línea 12 del Metro fue inaugurada en 2012 y no funciona, la mitad de estaciones está fuera de servicio. Nadie es culpable, todos se han deslindado. El GDF y contratistas defraudan a la sociedad. Muy mal ejemplo de gobiernos perredistas demagogos. Le hacen el favor al PRI. (FTE).

México SA

Línea 12: ¡Abracadabra!
Magia político-empresarial.
Nada por aquí, nada por allá.

Por C. Fernández-Vega

Artículo tomado de La Jornada, 14 marzo 2014.

El asunto de la línea 12 del Metro capitalino confirma que México cuenta con una clase político-empresarial realmente mágica: comete todo tipo de delitos, pero nunca aparecen los delincuentes; cotidianamente viola la ley, pero de los violadores ni sus luces; saquea a la nación de forma permanente, pero los saqueadores ni por equivocación son descubiertos; mete la pata en cada paso que da, pero la señora impunidad siempre la protege. Nada por aquí, nada por allá. ¡Abracadabra!

No es el único caso ni la primera vez que sucede (mucho menos la última), pero resulta que a lo largo de un año y medio, y sin saberlo, más de 400 mil personas cotidianamente arriesgaron el pellejo por una obra mal planeada, o de plano mal hecha, algo de lo que al final de cuentas ninguna autoridad ni empresa participante es responsable, de acuerdo con sus propias versiones, desde luego.

Destapado el más reciente acto de magia (las fallas estructurales “de origen” en alrededor de la mitad de la línea 12 del Metro, inaugurada por Marcelo Ebrard el 30 de octubre de 2012), rápidamente todos los involucrados se lavaron las

manos: desde la autoridad del Gobierno del Distrito Federal (la actual y la previa) y las empresas privadas participantes en la magna obra (ICA, Carso y Alstom), hasta las “certificadoras de seguridad y operación” (DB International GmbH, ILF Beratende Ingenieure AG, Tüv Süd Rail GmbH y Hamburg Consult GmbH) y los que faltan, para concluir que los únicos culpables de todo esto son los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo, quienes de cualquier suerte han tenido que hacer malabares para sortear el modesto aumento de 60 por ciento en el precio del boleto que les endilgó Miguel Ángel Mancera.

En este contexto, cómo olvidar obras de “gran calado” como la onerosísima cuan inservible Estela de Luz del calderonato, cuyos responsables a estas alturas se mantienen mágicamente impunes, no obstante que todo el mundo sabe de quiénes se trata. O el “sobrepeso” de 30 por ciento documentado por la Auditoría Superior de la Federación en la construcción de la inconclusa autopista Durango-Mazatlán. O de plano los 285 mil millones de pesos en deuda pública que “nadie encuentra”, por citar sólo algunos casos.

2014, *elektron* 14 (117) 2, FTE de México

El pasado martes el director del Sistema de Transporte Colectivo, Joel Ortega, anunció que “a partir de hoy, por seis meses, se suspenderá el servicio en 11 de las 20 estaciones de la línea 12 del Metro, de Culhuacán a Tláhuac, debido a fallas estructurales de origen... anunció que la Contraloría General y la Consejería Jurídica investigarán y definirán si hay responsabilidad de servidores públicos y de las empresas participantes en la construcción: ICA, Carso y Alstom, para determinar a quién corresponde resarcir los costos y daños que las obras de reparación generarán... señaló que los problemas en vías y curvas ya estaban desde la apertura, pero se agudizaron con el tiempo y llegaron a un grado mayor de complicación cuando entraron a operar la totalidad de trenes, pues no había relación de la rueda con el riel, las curvas menores de 300 metros y la instrucción del buggy (chasis de los trenes)” (*La Jornada*, Laura Gómez Flores).

“Desde la apertura” de la línea 12 del Metro, asegura Joel Ortega, “los problemas en vías y curvas ya estaban”, pero a pesar de ello la nueva administración capitalina no suspendió la operación. Sólo intentó parchar la obra, a sabiendas que 435 mil usuarios cotidianamente abordaban los trenes y estaban en riesgo. Pero la administración Mancera nada tuvo que ver en el asunto, y se lava las manos porque ya presentó “la reclamación administrativa al consorcio que tuvo a cargo la construcción, conformado por Ingenieros Constructores Asociados (ICA), Carso y Alstom, por la serie de conceptos y obras que no fueron ejecutados o se hicieron de manera deficiente, las cuales provocaron que en menos de año y medio se tuviera que suspender el servicio en 11 estaciones”.

Eso dice el GDF, pero ICA, Carso y Alstom “se deslindaron de los problemas que provocaron el cierre de 11 de sus 20 estaciones, ya que, según indicaron, todos sus procesos fueron certificados. Las empresas constructoras destacaron que el proyecto se ejecutó bajo los estándares de calidad y seguridad proporcionados por el Proyecto Metro y el STC, y certificados por las empresas que conformaron el Consorcio Certificador de la Línea 12, encabezado por ILF Beratende Ingenieure. En el dictamen emitido el 30 de octubre de 2102 se indica que los sistemas de señalización, pilotaje automático, mando centralizado,

energía eléctrica, distribución de tracción y catenaria, así como vías, entre otros, funcionan correctamente en seguridad. Y puede ponerse en servicio con pasajeros”.

Entonces, ni Mancera ni las empresas privadas son las responsables. Pero tampoco Marcelo Ebrard, quien asegura que “es impensable y absolutamente falso que la Línea 12 del Metro se haya puesto en operación sin contar con la certificación adecuada para garantizar la seguridad de los usuarios, por lo que dijo estar dispuesto a presentar la información con que cuenta a quien se lo solicite, incluso ante la Cámara de Diputados. Yo como ciudadano me preguntaría por qué la otra mitad de la línea sí está operando. Nunca tuve información de que existiera incompatibilidad entre las vías y las ruedas del tren como ahora asegura el Sistema de Transporte Colectivo Metro. Se han hecho 10 auditorías a la llamada línea dorada, cinco por parte de la Auditoría Superior de la Federación, y el resto por la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa del DF. En resumen, es la obra pública 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” (*La Jornada*, Gabriela Romero y Alma Muñoz).

Entonces, si, según ellos, la responsabilidad no recae en el gobierno de Marcelo Ebrard, ni en el de Miguel Angel Mancera, ni en las empresas constructoras, ni en las certificadoras, ¿quién, pues, debe responder por todo esto? Y en espera del siguiente acto de magia, todos ellos gritan a coro: los usuarios, claro está.

Las rebanadas del pastel

Y entre magia y magia de nuestra clase político-empresarial, el avezado director general de Petróleos Mexicanos, Emilio Lozoya Austin, está más que agradecido con el jefe de Gobierno del Distrito Federal Miguel Angel Mancera, porque el escándalo de la línea 12 del Metro capitalino comienza a tapan el escándalo de Oceanografía, el que a su vez cubrió el de *El Chapo*, y etcétera, etcétera.

Twitter: [@cafevega](https://twitter.com/cafevega)

D.R.: cvmexico_sa@hotmail.com

Frente de Trabajadores de la Energía,
de México