

Fecha 16.02.2015	Sección Primera-Opinión	Página 24
---------------------	----------------------------	--------------

Nunca más una Línea 12

Dentro de tres semanas, el 12 de marzo, se cumplirá un año desde que el servicio de pasajeros de la Línea 12 del Metro de la ciudad de México fue suspendido por razones de seguridad. Las consecuencias han sido la afectación diaria de casi medio millón de pasajeros y el pago adicional de al menos 25% más de lo proyectado originalmente para la obra, de acuerdo con la investigación que ha hecho la Cámara de Diputados. Lo menos que se puede esperar al llegar ese plazo es una respuesta concreta, incontrovertible, sobre las responsabilidades que llevaron a este desastre.

EDITORIAL

Hasta ahora ha sido difícil establecer conclusiones porque los detalles técnicos hacen difícil medir supuestos sobreprecios u otros fraudes. Por ejemplo: por la compra de 30 trenes para la Línea 12, el Gobierno del Distrito Federal pagará a la empresa española Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) más del doble de lo que la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes** dará a la propia CAF por similar número de vehículos y obras electromecánicas para el tren México-Toluca. La comparación parece contundente, sin embargo, la empresa se ha defendido bajo el argumento de que cada contrato ha incluido condiciones diferentes. Queda en manos de los expertos la determinación final.

La Auditoría Superior de la Federación había detectado, en la revisión del ejercicio presupuestal 2009, irregularidades que indicaban un trato muy benevolente a las empresas involucradas, así como posibles conflictos de interés. En aquella ocasión, febrero de 2011, se descubrió que la Dirección del Proyecto Metro no había acreditado las modificaciones e incrementos en el monto de las estaciones y tramos pactados originalmente y que fueron cambiadas sin fundamento. Además, la ASF detectó que se disminuyó el número de estaciones, de 23 a 20, y sus dimensiones, de 155 metros a 154 metros, lo que de acuerdo con el órgano significó una reducción del presupuesto original de mil 530 millones 213 mil pesos. No sólo eso: la Dirección del Proyecto incrementó el porcentaje de los anticipos pagados a las empresas sin haber justificado la razón para hacerlo.

La respuesta del entonces director del Proyecto del Metro, Enrique Horcasitas —hoy sancionado por las irregularidades—, fue que dichas observaciones eran “normales”. Lo increíble fue la complacencia de los gobiernos capitalino y federal de ese tiempo. En esa fecha también se sabía que un hermano de Horcasitas trabajaba en una de las empresas beneficiadas con la construcción de la Línea. ¿Por qué el escándalo detonó 3 años después? *Omisión o colusión son las únicas respuestas posibles.*

La lección deberá ser aprendida por los gobiernos actuales para que no se digan sorprendidos en el futuro, si anomalías similares brotan escudadas en vericuetos técnicos. ●

