

Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2019

realizado, adiciona un tramo desatendido del transporte público generando una alternativa real de movilidad en la zona; sin embargo, en el mismo oficio núm. MB/DEOTP/575/2019, indicó que el trazo modificado pasando por el distribuidor vial Muyuguarda, descendiendo en la Avenida Muyuguarda, a través prolongación División del Norte, hasta un predio cercano a la Preparatoria número 1, se había dejado de lado debido a la imposibilidad de circular en un carril confinado, no obstante, ratificó el nuevo trazo del proyecto.

Posteriormente, mediante el oficio CDMX/SOBE/SI/DG/COPI/DCOP/B/19-05-31/006 del 6 de agosto de 2019, mediante el cual se solicitó la construcción de Obras Públicas "B", solicitó contratar la ampliación del contrato de servicio determinado núm. incluye IVA y un periodo de ejecución del 16 de agosto al 23 de diciembre de 2019; sin embargo, dentro de los alcances del proyecto ejecutivo no se contempló la solución técnica del paso del Metrobús por el distribuidor vial Muyuguarda; adicionalmente, a la fecha de la visita física (octubre de 2020), la entidad fiscalizada no cuenta con la solución a la problemática presentada, en virtud de que, como quedó expuesto, no se cuenta con un carril exclusivo y confinado de circulación para el Metrobús, además de que la propuesta de

En octubre de 2020 la ASF advirtió que el trazo representaba un problema pues no había un carril exclusivo

incluir un carril exclusivo y confinado de circulación para el Metrobús, además de que la propuesta de

ÚLTIMA ETAPA DE LA LÍNEA 5

Les faltó un carril para Metrobús: ASF

MANUEL COSME

La Auditoría Superior de la Federación consideró que hay anomalías en la obra, como la de Muyuguarda

El problema de la circulación de unidades de la Línea 5 del Metrobús por el Distribuidor Vial de Muyuguarda fue detectado por la Auditoría Superior de la Federación (ASF), a quien las autoridades de la Ciudad de México le respondieron que tienen visto bueno para ese trazo conflictivo.

El cambio de ruta que realizó Metrobús para llegar a la terminal Prepa 1 y no a la Glorieta de Vaqueritos implicó que el recorrido de sus autobuses se proyectara sobre el Distribuidor Vial Muyuguarda que brinca el Anillo Periférico y comunica al Eje 3 con la calzada Muyuguarda, la cual termina en la Prolongación División del Norte.

Pero el informe de cumplimiento número 615-DS-GF de la ASF indica que no se previó una solución técnica del paso de los autobuses por este distribuidor ya que, a la fecha de la revisión (octubre de 2020), Metrobús no contaba con una solución pues el distribuidor vial sólo tiene dos carriles y en algunos tramos incluso se limita a uno derivado de las incorporaciones existentes.

"Con fecha del 22 de marzo de 2019, se había previsto la imposibilidad de que las unidades del Metrobús circularán en un carril confinado por esa vía rápida o que la compartieran con los automóviles en un tramo aproximado de un kilómetro en ambos sentidos por tener un tramo limi-



Así lucen los trabajos en la estación Muyuguarda, aún hay obra vial / FOTOS: DANIEL GALEANA

tado en sección que impiden el correcto funcionamiento del transporte articulado, por lo anterior se determinó que tanto el proyecto ejecutivo como la ejecución de los trabajos resultó deficiente ya que a la fecha no se cuenta con la solución que se le dará a la circulación por el Distribuidor Vial de Muyuguarda con flujo mixto", determinó la Auditoría Superior de la Federación.

Al momento de justificar por qué no había una solución, el Metrobús explicó que la Dirección General de Construcción y Obras Públicas no es la encargada de planear las rutas del sistema de corredores de pasajeros, y por consiguiente de modificarlas. Pero que contaba con el aval de la Secretaría de Movilidad para desarrollar este trazo.



Ayer en Calzada del Hueso colocaron las identidades del Metrobús

"En el proyecto, la circulación del Metrobús se consideró desde un inicio en convivencia con los vehículos particulares, por ello no formó parte del contrato del proyectista toda vez que no se justifica económicamente la construcción de un nuevo puente exclusivo para el Metrobús, no obstante, se cuenta con el visto bueno de la Semovi quien es la encargada de impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México", defendió el organismo público.

AÚN EN OBRAS

Mientras la Auditoría advirtió de este problema, las obras avanzaron entre Calzada de las Bombas y su terminal en la Preparatoria 1, ubicada en la alcaldía de Xochimilco, con la promesa de ser entregadas en diciembre pasado, situación que tampoco ocurrió.

El 7 de septiembre de 2020, Claudia Sheinbaum, jefa de Gobierno de la Ciudad de México, celebró el inicio de actividades de la segunda etapa de ampliación de la Línea 5 del Metrobús, de Moctezuma a Las Bombas.

En su cuenta de Facebook confirmó que en diciembre estaría lista la extensión a Xochimilco, pero es febrero y la obra no está lista.

OBRA DEFICIENTE

LA ASF determinó que tanto el proyecto ejecutivo como la ejecución de los trabajos en esta línea resultó deficiente

Durante un recorrido que El Sol de México realizó por dichas obras, se pudo observar que las estaciones Rancho Vista Hermosa, Calzada del Hueso y Cañaverales ya están casi terminadas y los trabajos se detienen al pie de ese distribuidor vial.

Una vez que se llega a la Calzada Muyuguarda, se pudo ver que hay otras tres estaciones en proceso de construcción -Muyuguarda, Circuito Cuernavaca y DIF Xochimilco- mientras que la terminal, Preparatoria 1, en la Calzada de La Noria, está en cimentación.

También, en la revisión técnica y financiera de la obra correspondiente a 2019 financiada con recursos federales, la ASF encontró trabajos mal hechos en el tramo concluido, entre la estación Moctezuma y Las Bombas actualmente en funcionamiento.

De las diversas irregularidades detectadas por la ASF, el organismo consideró que subsisten 80 millones, 767 mil pesos por aclarar, de estos 52 millones de pesos son por trabajos de mala calidad entre las estaciones Moctezuma y Las Bombas donde se detectó que el pavimento se agrietó y la empresa contratista no hizo las reparaciones según lo establecido.