



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, EXHORTA AL PODER EJECUTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS Y PROTECCIÓN CIVIL, A RESCINDIR EL CONTRATO CON LA EMPRESA QUE ACTUALMENTE ESTÁ ENCARGADA DEL PERITAJE DEL ACCIDENTE EN LA LÍNEA 12 DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, OCURRIDO EL 3 DE MAYO DE 2020, POR CARECER DE EXPERTICIA EN LA MATERIA, ASIMISMO, SE LE SOLICITA CONTRATAR UNA EMPRESA ESPECIALIZADA EN PERITAJE PARA EFECTUAR LA INVESTIGACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS DAÑOS MATERIALES Y PERSONALES QUE SE PRODUJERON EN DICHO ACCIDENTE, PARA DETERMINAR CON VERACIDAD, TRANSPARENCIA, AUTONOMÍA E INDEPENDENCIA, LAS CAUSAS Y FORMA EN QUE SUCEDIÓ ESTE PERCANCE.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El que suscribe, José Alberto Galarza Villaseñor Senador de la República de la LXIV Legislatura, integrante de Movimiento Ciudadano con fundamento en lo dispuesto por los artículos 8, párrafo primero, fracción II; 95; 103; 108; 109; 110 y 276, párrafos primero y segundo, del Reglamento del Senado de la República, someto a consideración de esta soberanía la siguiente: **Proposición con Punto de Acuerdo por el que la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta al Poder Ejecutivo de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil, a rescindir el contrato con la empresa que actualmente está encargada del peritaje del accidente en la Línea 12 del metro de la Ciudad de México, ocurrido el 3 de mayo de 2020, por carecer de experticia en la materia, asimismo, se le solicita contratar una empresa especializada en peritaje para efectuar la investigación y valoración de los daños materiales y personales que se produjeron en dicho accidente, para determinar con veracidad, transparencia, autonomía e independencia, las causas y forma en que sucedió este percance.**

I. La Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro ha sido una de las obras de transporte público más importantes de la Ciudad de México en los últimos años. Esta Línea se inauguró el 30 de abril de 2012, y de acuerdo con declaraciones del entonces Director General del Proyecto Metro, la Línea 12 entró en funciones en condiciones para operar con calidad y seguridad para ponerse al servicio de los pasajeros, como lo acreditan los documentos oficiales del organismo



certificador internacional y que esto quedó validado en el juicio entre el consorcio constructor, el gobierno del entonces Distrito Federal y el Metro¹.

Es importante mencionar que en el diseño de la obra participaron instituciones como el Instituto de Ingeniería de la UNAM, el Instituto Politécnico Nacional, Colegio de Ingenieros Civiles de México, así como la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, respecto de la obra civil y electromecánica se realizó por Integración de Procesos de Ingeniería S.A. de C.V.(IPISA).

En cuanto a la supervisión de obra civil, las empresas encargadas fueron Lumbreras y Túneles S.A de C.V (LYTSA), Ingeniería Asesoría y Consultoría S.A de C.V. (IACSA), y Empresa de Estudios Económicos y de Ingeniería S.A. de C.V (EEEISA).

Por otra parte, en lo relativo a la supervisión de obra electromecánica, Consultoría Integral en Ingeniería S.A de C.V. (CONIISA) fue la encargada de llevar a cabo este trabajo y el consorcio certificador estuvo integrado por DB International GMBH, asociada con ILF Beratende Ingenieure, TÜV, SÜD Rail, GMBH y Hamburg Consult GMBH.

En este sentido, el 30 de octubre de 2012, el consorcio certificador emitió certificación de que la operación de los sistemas de señalización, pilotaje automático, mando centralizado, energía eléctrica de alta tensión, telefonía de trenes, y telefonía tanto directa como automática, además de las vías, así como el control técnico y la calidad del suministro de insumos provenientes del extranjero, funcionaban correctamente en términos de seguridad.

II. No obstante, el 12 de marzo de 2014, el Sistema de Transporte Colectivo Metro anunció el cierre de 11 estaciones de esta Línea en su tramo elevado, es decir, el 55% de las estaciones, debido a fallos generados por la incompatibilidad entre los trenes y las vías de esta línea que ponían en riesgo la seguridad de los pasajeros, hasta el 29 de noviembre de 2015, una vez realizados los trabajos correctivos ante el riesgo de un descarrilamiento.

Posteriormente, derivado del sismo del 19 septiembre de 2017, cuatro estaciones de la Línea 12 fueron cerradas debido a afectaciones registradas por el terremoto, las estaciones que se cerraron en su momento fueron: Nopalera, Zapotitlán, Tlaltenco y Tláhuac.

¹ <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Linea-Dorada-se-entrego-en-condiciones-de-operar-20210506-0021.html>



Las cuatro estaciones fueron cerradas tras detectarse afectaciones en dos elementos estructurales. El primero de ellos, en la columna número 69, de la interestación Nopalera-Olivos, la cual registró el agrietamiento del concreto en la zona de máximo esfuerzo, debido a la carencia de estribos, en una longitud aproximada de 85 centímetros en su parte inferior, y la otra zona afectada fue en las trabes ubicadas en la interestación Zapotitlán-Nopalera, entre las curvas 11 y 12, donde se dañó el tope sísmico del cabezal, que corresponde a la columna 41². Los trabajos de reforzamiento y rehabilitación se llevaron a cabo del mes de septiembre al 30 de octubre de 2017.

Desafortunadamente, el pasado 3 de mayo de 2021, ocurrió un terrible accidente entre las estaciones de metro Tezonco y Olivos de la Línea 12, cuando un tramo elevado de las vías del metro colapsó justo en el momento en el que el tren transitaba por ese lugar. Hasta el momento se reportan al menos 25 personas fallecidas y 79 personas heridas.

Esta tragedia posiblemente fue ocasionada por una falla humana o estructural. En este sentido, con el propósito de esclarecer lo sucedido, el 5 de mayo de 2021, el Gobierno de la Ciudad de México comunicó la contratación de una empresa de origen noruego como encargada de llevar a cabo un peritaje externo del accidente señalando que esta es experta en administración de riesgos, análisis forense y análisis causa-raíz de fallas catastróficas en instalaciones estratégicas³.

Ahora bien, con la finalidad de verificar la especialización de dicha empresa se analizó el contenido de su página de internet, donde se encontró que la compañía está estructurada en cuatro áreas de negocio y una unidad de negocio independiente, pero ninguna de estas tiene relación con peritajes de fallas catastróficas en instalaciones.

En el sitio web se detalla que ofrece servicios de clasificación y aseguramiento técnico junto con el software y los servicios de asesoramiento de expertos independientes, principalmente en los sectores marítimo, del petróleo y gas; y energético. También cuenta con experiencia en la industria de la salud y automotriz. En su área de negocio business assurance (aseguramiento comercial) ofrecen servicios de certificación, verificación, evaluación y formación⁴.

² <https://obras.expansion.mx/construccion/2017/10/30/el-metro-reabre-estaciones-de-la-linea-12-afectadas-por-el-sismo>

³ <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Empresa-noruega--DNV-GL-comienza-a-recabar-informacion-para-peritaje-de-la-Linea-12-del-Metro-20210505-0092.html>

⁴ <https://www.dnvgl.es/>



Derivado de la complejidad de factores que conlleva un accidente de esta envergadura, se considera necesario que el Gobierno de la Ciudad de México, contrate a una empresa especializada para realizar de manera externa la investigación y valoración de los daños materiales y personales que se produjeron en el accidente de la Línea 12, para determinar con veracidad, transparencia, autonomía e independencia, las causas y forma en la que sucedió el accidente.

III. Por su parte, la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJCM), señaló en un comunicado emitido el 5 de mayo de 2021 que llevará a cabo una investigación científica y profunda sobre estos hechos para deslindar responsabilidades y llegar a la verdad. En este sentido, informó que inició una carpeta de investigación por los delitos de homicidio y daño a la propiedad, ambos culposos y que llevará a cabo los peritajes correspondientes.

En específico, mencionó que llevaría a cabo peritajes estructurales con especialistas de ingenieros topógrafos, civiles y estructurales, especializados en aceros; geólogos especialistas en subsidencias (hundimientos) para desarrollar los estudios de geotecnia, mecánica de suelos, cálculo estructural, resistencia de materiales y todos aquellos que resulten indispensables para identificar el origen de los hechos.

Sin embargo, no podemos olvidar que, la actual Titular de la FGJCM cuenta con una trayectoria política directamente ligada con el partido político que actualmente gobierna la Ciudad de México, como fundadora, exlegisladora y funcionaria pública, lo cual podría cuestionar su independencia e imparcialidad en sus actuaciones que deriven de la investigación para aclarar lo sucedido en este lamentable accidente.

Por la relevancia social de los hechos, sería pertinente que la Fiscalía General de la República (FGR) vigilara y analizara la calidad de la investigación que se encuentra llevando a cabo la FGJCM, toda vez que la FGR cuenta con facultades para llevar a cabo este procedimiento para indagar la eficiencia de las investigaciones y, en su caso, ejercer la facultad de atracción en caso de que así lo considere el Titular de la FGR. El velo de la trayectoria política de la Titular de la FGJCM, puede empañar una investigación pronta, exhaustiva y sin sesgos que está exigiendo la ciudadanía.

La FGR tendrá la facultad de atraer casos del fuero común en los supuestos previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tratados internacionales y las leyes



aplicables, en los casos en que se demuestre la inactividad o ineficacia de la fiscalía local competente, garantizando que la investigación y la persecución de los delitos no se fragmente.

Bajo este contexto, la Fiscalía General de la República al no formar parte de la administración pública federal centralizada o descentralizada, ni del Poder Legislativo, ni Poder Judicial, es un organismo plenamente autónomo con la función persecutora de delitos, por ello, en caso de que la FGR lo determine, podrá investigar con mayor eficacia las causas del accidente de la Línea de 12 del metro, para deslindar responsabilidades de manera imparcial.

IV. Por último, para que las investigaciones cuenten también con una perspectiva de derechos humanos que incorpore un análisis especializado respecto a las responsabilidades de las autoridades es importante que intervenga el organismo de protección de los derechos humanos en la Ciudad de México. Para que vaya más allá de un punto de vista centrado en las personas que pudieron haber cometido delitos, sino más bien lo que concierne a las probables violaciones a derechos humanos cometidas por autoridades de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de responsabilidades institucionales para conocer cuáles fueron las causas que permitieron que estos hechos ocurrieran y las adecuaciones que deben hacer las autoridades para que estos hechos no vuelvan a repetirse.

La Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) es el organismo público autónomo de la Ciudad de México con carácter especializado e imparcial; con personalidad jurídica y patrimonio propios; que cuenta con plena autonomía técnica y de gestión; y que está encargada en el ámbito territorial de la Ciudad de México de la promoción, protección, garantía, defensa, vigilancia, estudio, investigación, educación y difusión de los derechos humanos establecidos en el orden jurídico mexicano y en los instrumentos internacionales de la materia, suscritos y ratificados por el Estado mexicano.

Que de acuerdo con el Artículo 5º de la Ley Orgánica de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, la CDHCM tiene la atribución de conocer de los actos u omisiones presuntamente violatorios de los derechos humanos, cometidos por cualquier autoridad o persona servidora pública de la Ciudad de México; iniciar e investigar, de oficio o a petición de parte, cualquier acto u omisión conducente al esclarecimiento de presuntas violaciones a los derechos humanos cometidas por cualquier autoridad o persona servidora pública de la Ciudad de México.



Que, a pesar de que el Sistema de Transporte Colectivo Metro es un transporte público y lo sucedido el 3 de mayo de 2021 podría ser consecuente de acciones u omisiones presuntamente violatorias de los derechos humanos cometidas por autoridades de la Ciudad de México, cuatro días después de lo sucedido, a partir de una revisión de los canales de comunicación de la CDHCM, esta no ha emitido ningún pronunciamiento respecto al tema ni ha informado si iniciará o ha iniciado una investigación de oficio o a petición de parte. Desde el primer momento de tener conocimiento de los hechos, hubiera sido de suma importancia conocer las acciones de investigación que llevará a cabo la CDHCM, primordialmente por representar un caso presuntamente violatorio de derechos humanos, recordando que es el suceso más grave que ha ocurrido en la historia del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

La investigación que podría realizar la CDHCM es de relevancia, pues al ser un organismo autónomo mantiene su independencia, su profesionalismo en su desempeño y es imparcial ante sus actuaciones. Además, en dado caso de llevar a cabo una investigación y emitir una recomendación, las víctimas de violaciones a derechos humanos, en caso de así determinarlo, podrían acceder a los derechos reconocidos en la Ley de Víctimas para la Ciudad de México y, en su caso, a la Ley General de Víctimas, respecto a la atención, rehabilitación para las personas heridas y para las familias de las personas fallecidas, asistencia y reparación integral del daño, entre otros.

Atender los aspectos relacionados con llevar a cabo un peritaje independiente y especializado, una investigación imparcial con supervisión de la FGR, así como una investigación que atienda las causas institucionales bajo los más altos estándares de derechos humanos, le dará la oportunidad a la sociedad mexicana de saber exactamente qué fue lo que pasó el 3 de mayo de 2021 en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, quiénes son los responsables y qué se debe hacer para que estos hechos no vuelvan a repetirse.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente:



PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta al Poder Ejecutivo de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil, a rescindir el contrato con la empresa que actualmente está encargada del peritaje del accidente ocurrido en la Línea 12 del metro de la Ciudad de México, el 3 de mayo de 2020, por carecer de experticia en la materia, asimismo, se le solicita contratar una empresa especializada en peritaje para efectuar la investigación y valoración de los daños materiales y personales que se produjeron en dicho accidente, para determinar con veracidad, transparencia, autonomía e independencia, las causas y forma en que sucedió este percance.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta a la Fiscalía General de la República a mantenerse al tanto de las investigaciones que se encuentra llevando a cabo la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México y, en caso de que se demuestre la inactividad, ineficacia o imparcialidad en su actuar, ejerza su facultad de atracción para investigar con mayor eficacia e independencia las causas del accidente de la Línea de 12 del metro, para deslindar responsabilidades.

TERCERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, exhorta a la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, a pronunciarse sobre los hechos ocurridos el 3 de mayo en la Línea 12 del metro, así como a iniciar, o en su caso informar, la investigación que está llevando a cabo para determinar la responsabilidad en materia de probables violaciones a derechos humanos cometidas por autoridades de la Ciudad de México, en especial respecto de las acciones u omisiones que pudieron cometer en la falta de adopción de medidas razonables y con la debida diligencia para preservar o salvaguardar el derecho a la vida de las víctimas mortales y la integridad de las personas heridas, así como aquellos derechos relacionados con el derecho a la movilidad y asegurar las condiciones para operar con calidad y seguridad el servicio de transporte colectivo metro.



ATENTAMENTE

Sen. José Alberto Galarza Villaseñor

Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

**Senado de la República
LXIV Legislatura
Mayo de 2021**

Por México en Movimiento.