

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, A ACEPTAR Y EVALUAR EL TERCER INFORME DEL PERITAJE HECHO POR LA COMPAÑÍA DNV-GL AL COLAPSO DE UN TRAMO DE LA LINEA 12 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO; ASÍ COMO A LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO A INCLUIR DICHO PERITAJE EN LAS INVESTIGACIONES PARA FINCAR RESPONSABILIDADES POR EL COLAPSO DEL PASADO 3 DE MAYO DE 2021.**

Quienes suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario del PRD en la LXV Legislatura, con fundamento en la fracción III del artículo 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 116, 122 y 123 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, ponemos a consideración de esta asamblea la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum Pardo, a aceptar y evaluar el tercer informe del peritaje hecho por la compañía DNV-GL al colapso de un tramo de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México; así como a la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México a incluir dicho peritaje en las investigaciones para fincar responsabilidades por el colapso del pasado 3 de mayo de 2021, bajo las siguientes:

**CONSIDERACIONES.**

La construcción de la línea 12 del Metro inició en 2008 tras la licitación de la obra, donde se seleccionó el consorcio encabezado por ICA, Alstom y Carso Infraestructura. Así con contratiempos, atrasos en entrega de obra y con prisas por la inauguración, esta se llevó a cabo el 30 de octubre de 2012, 10 meses después del tiempo estipulado en el contrato.

La obra sería la segunda línea construida en la ciudad con un sistema mecánico de rodadura férrea. Con un costo de 19 mil 500 millones y un contrato adicional con CAF por 1 588 millones para trenes, refacciones y equipamiento de talleres se iniciaron operaciones.

Para marzo de 2013 ya se habían detectado obras inconclusas o no entregadas como la falta de escaleras eléctricas en 10 estaciones y la ausencia de algunos elevadores en otros espacios. En 2014 el tramo elevado presentó fisuras por falta de mantenimiento y

se iniciaron a prender los focos rojos sobre la construcción de la misma y la calidad de los materiales.

Hasta 2013 los recursos gastados en su operación y funcionamiento fueron por 22 mil 50 millones de pesos, con un tramo de 25 kilómetro, 21 trenes y 20 estaciones, esperando una ampliación que la llevaría hasta el metro observatorio a conectarse con la línea 1 del sistema y el tren interurbano México-Toluca.

El 2 de agosto de 2014 el tramo elevado de la Línea fue cerrado desde Tláhuac y hasta Atlalilco por deficiencias en la construcción, incompatibilidad de convoyes con el tramo férreo y mantenimiento exhaustivo necesario para su operación. En esa ocasión trascendió que la línea operó con altas probabilidades de descarrilamiento de trenes por el desgaste de rieles y 6 de los 30 convoyes quedaron fuera de servicio por el gran desgaste que significaba la ruta.

Entre 2014 y 2019 se invirtieron más de 765 millones de pesos para contener las fallas de origen de la línea 12 del metro sin que esto pudiera poner fin a los vicios de la obra, que pasan por temas de construcción e incompatibilidad entre trenes y vías.

El 29 de noviembre de 2015 se reabren las 11 estaciones cerradas por 20 meses por falas en diseño y construcción, con juicios administrativos a 46 servidores públicos y 12 denuncias ante el ministerio público por mal ejercicio de recursos públicos.

El 3 de mayo de 2021 una trabe de la línea dorada en el tramo entre las estaciones de Olivos y Tezonco se colapsó al paso de un convoy, provocando el descarrilamiento y desplome de vagones del convoy, con un saldo de 26 personas muertas y más de 100 heridos entre pasajeros y automovilistas que circulaban por la vía aledaña al metro.

Después del accidente, el gobierno de la Ciudad de México se comprometió a esclarecer el accidente y formalizó un contrato con la empresa DNV-GL para el peritaje del accidente, informando que la empresa era una certificadora independiente con más de 150 años de experiencia, especialista en administración de riesgos, análisis forense y análisis causa-raíz de fallas catastróficas en instalaciones estratégicas.

Adicionalmente a este peritaje, la Fiscalía de la Ciudad de México realizó cuatro peritajes para conocer las causas del desplome del tramo elevado, con un costo total de 14.5 millones de pesos.

<b>PERITAJE</b>	<b>COSTO</b>
GEO México S.A. de C.V.	904 mil 800 pesos.
Consultora Mexicana de Ingeniería S.A. de C.V.	7 millones 250 mil pesos.
Procesamiento de Ingeniería Estructural S.C.	6 millones 496 mil pesos.
Pilotec S.A. de C.V.	Sin cobro por servicio

Fuente: Elaboración propia con información de [sdponoticias.com. https://www.sdponoticias.com/mexico/fiscalia-de-la-cdmx-pago-mas-de-145-mdp-por-peritajes-sobre-accidente-de-la-linea-12-del-metro/](https://www.sdponoticias.com/mexico/fiscalia-de-la-cdmx-pago-mas-de-145-mdp-por-peritajes-sobre-accidente-de-la-linea-12-del-metro/)

Los resultados de esos peritajes fue presentado el pasado 14 de octubre de 2021 por la titular de la Fiscalía de la Ciudad de México y el vocero, puntualizando que los peritajes arrojan que el colapso fue fundamentalmente por los errores de construcción en el tramo de la línea 12 del metro, precisando que se identificarán las fallas, se deslindarán responsabilidades tanto de personas físicas, morales y servidores públicos.

También se señaló que estos peritajes eran independientes a los realizados por la empresa contratada por el Gobierno de la Ciudad de México y sus efectos son para la causa penal iniciada, estableciendo que hubo instalación insuficiente de pernos de cortante, diseño inadecuado de atizadores verticales en zona de diafragmas, uniones desgarradas por mala calidad de la soldadura y fallas en las vigas que ocasionaron el colapso.

El peritaje de DNV-GL ha presentado al momento tres reportes, el primero de ellos en junio de 2021 informando que el colapso fue provocado por una falla estructural asociada al menos a seis deficiencias en el proceso de construcción de la obra, coincidiendo con los peritajes penales llevados a cabo. En septiembre de 2021, un mes después de lo pactado, se presentó el dictamen técnico final sobre el accidente, informando que el colapso se debió al pandeo de vigas por falta de pernos adecuados.

Aunado a ello en diciembre de 2021 se informó que se encontraron 21 nuevas grietas en el tramo elevado entre los tramos nopalera-olivos y olivos-san lorenzo, por lo que se demuestra que gran parte de las fallas que llevaron al colapso son de origen.

El pasado 2 de mayo la empresa DNV-GL envió el tercer y último informe del peritaje que, según palabras de la propia Jefa de Gobierno, no cumplía con los requisitos establecidos en el contrato y estableciendo un posible conflicto de interés porque uno de los litigantes de la empresa trabajó en 2017 en el sistema de anticorrupción del Gobierno de la República.

La empresa por su parte ha señalado que los informes se entregaron y se apegaron a los requisitos planteados en el contrato, sin existir conflicto de intereses, conforme a la metodología establecida y que forman parte de las conclusiones del Análisis Causa-Raíz del incidente.

Trascendió que el rechazo al peritaje se da después de que se señalaran, por primera vez, deficiencias en el programa de mantenimiento y supervisión de la operación de la línea 12, sumando ese factor a los problemas de diseño, construcción y supervisión de la obra reportados en los dos informes anteriores.

Según la información difundida por el periódico “El País” se establece que el colapso se pudo haber evitado con una bitácora de mantenimiento y supervisión de funcionamiento apegado a los estándares internacionales, interpelando a las tres últimas administraciones locales y estableciendo factores determinantes en la tragedia en la operación del sistema.

“El informe de la consultora señala cuatro “barreras” o factores que pudieron haber prevenido las causas inmediatas del siniestro y haber hecho que no tuviera consecuencias tan graves. Según explica el documento, pueden ser características del diseño, controles administrativos o falta de inspecciones preventivas. La primera barrera que falló, de acuerdo con DNV, fue el diseño, que no se ceñía a lo que estipulan las especificaciones estadounidenses para la construcción de puentes, un estándar de referencia en el mundo.

La empresa asegura que la segunda barrera que faltó fue la certificación de la obra por parte de un ente independiente, además de una deficiente supervisión de la construcción.

“No se certificaron las obras de ingeniería civil, como se suele realizar conforme a las mejores prácticas de la industria”. La empresa agrega que en varios casos la construcción no respetó el diseño original: “Las bitácoras mostraban diversas áreas en las que el trabajo se realizó fuera de los diseños aprobados”. Eso llevó a que los supervisores de la obra reportaran disconformidades durante la construcción, pero DNV detalla que no tiene registro concreto del seguimiento de esas alertas.

La tercera barrera que falló, siempre de acuerdo con el documento, fue la instalación adecuada de los pernos que “comprometió la integridad de esta estructura”. En el tramo colapsado, indica DNV, dos de cada tres pernos pudieron no haber cumplido su función por estar mal colocados, mal soldados o, de plano, por faltar. Eso provocó una “falla en cascada” de los pernos que sí servían por el desgaste acumulado en cerca de ocho años de operación. La obra fue construida

por un consorcio conformado por Ingenieros Civiles y Asociados (ICA), Alstom y Carso Infraestructura y Construcción (CICSA). Esta última empresa, propiedad del magnate Carlos Slim, acordó con el Gobierno federal de México asumir el coste de la reconstrucción de la Línea 12 y pagó millones de pesos en acuerdos reparatorios a la mayoría de las víctimas, pero nunca asumió responsabilidad por lo sucedido. “Estoy convencido de que desde su origen no tiene vicios”, defendió sobre la línea Slim, casi dos meses después del hundimiento.

La cuarta barrera fallida fue la falta de mantenimiento e inspecciones sobre la Línea 12. La firma asegura que no hay registro de que se hayan realizado las inspecciones necesarias desde la inauguración en octubre de 2012 —cuatro días antes de que Marcelo Ebrard dejara la jefatura de Gobierno y asumiera Miguel Ángel Mancera— hasta siete años después, pese a que eran requeridas por el manual de mantenimiento. En un primer momento cada tres meses, y luego semestral y anualmente. “DNV no recibió datos de dichas inspecciones entre 2012 y 2019 y no parece que dichas inspecciones se hubieran realizado”, sostiene el informe.”<sup>1</sup>

El no reconocimiento del tercer informe de peritaje de la empresa lleva a pensar que se desconoce por impactar directamente a la administración actual, ya que mientras los informes detectaban fallas de origen estos eran precisos, generados por expertos y por una empresa de talla internacional, pero cuando hay fallas en el mantenimiento dado por esta administración se convierte en un informe tendencioso y con conflictos de intereses.

Este accidente se suma a la explosión del centro de control del metro y de otros problemas más en el sistema causados por un mantenimiento deficiente para la operación del metro.

Es por lo anteriormente expuesto que sometemos a consideración de esta Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión el siguiente:

---

<sup>1</sup> <https://elpais.com/mexico/2022-05-09/el-peritaje-final-de-dnv-senala-fallas-en-las-inspecciones-y-el-mantenimiento-como-causas-concurrentes-en-la-tragedia-de-la-linea-12.html>

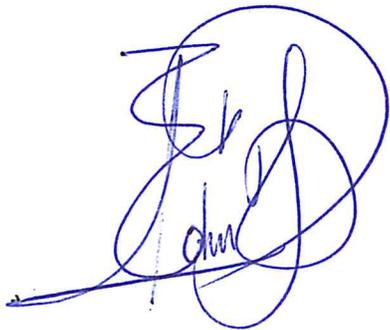
## PUNTO DE ACUERDO

**PRIMERO.** La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum Pardo a reconocer, aceptar, publicar y evaluar los resultados que arroja el peritaje realizado por la compañía DNV-GL al colapso de un tramo de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, incluidos los reportados en el tercer informe del peritaje.

**SEGUNDO.** La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México a integrar en su totalidad el informe del peritaje realizado por la compañía DNV-GL al colapso de un tramo de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro a la investigación que se lleva a cabo respecto al colapso ocurrido el 3 de mayo de 2021.

Salón de Sesiones de la Comisión Permanente a 11 de mayo de 2022

## SUSCRIBIMOS



Edna Aisel Díaz Acevedo.

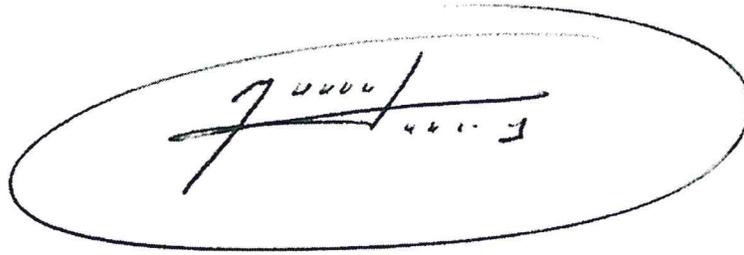


Luis Angel Xarel  
Espinosa Charale



Analessia Lucisa  
Gabriela Fuentes  
Sodi Miranda

SUSCRIBE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, A ACEPTAR Y EVALUAR EL TERCER INFORME DEL PERITAJE HECHO POR LA COMPAÑÍA DNV-GL AL COLAPSO DE UN TRAMO DE LA LINEA 12 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO; ASÍ COMO A LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO A INCLUIR DICHO PERITAJE EN LAS INVESTIGACIONES PARA FINCAR RESPONSABILIDADES POR EL COLAPSO DEL PASADO 3 DE MAYO DE 2021.



DIPUTADO MIGUEL ANGEL TORRES ROSALES