METRÓPOLI

Escanea el código para visitar esta sección en nuestro sitio web

Editora: **Johana Robles**
Tel: 55 5709 1313
Ext: 4561 y 4524

DIEGO SIMON/EL UNIVERSAL

Afuera de la estación Olivos del Metro se pueden observar cruces con los nombres de las víctimas del desplome de una trabe de la L12, el 3 de mayo de 2021.

"Justicia restaurativa es insuficiente en caso L12"

Falta mandar un mensaje contundente de que las obras públicas deben construirse bien, que tragedia no se volverá a repetir, y debe haber responsables, dicen especialistas

DAVID FUENTES
—metropoli@eluniversal.com.mx

Especialistas y abogadas indican que si bien el actual sistema de justicia permite llegar a acuerdos reparatorios entre empresas y víctimas, como se aplica en el caso del colapso de una trabe elevada de la Línea 12 del Metro, que el 3 de mayo dejó 26 muertos y más de un centenar de lesionados, consideran que falta mandar un mensaje más contundente de que las obras públicas deben construirse de forma adecuada y que no se volverá a repetir. Al momento no hay detenidos.

La penalista por la UNAM, Vanesa Mendiola, indicó que "el tamaño de la tragedia incrementa si, por un lado, como lo marca el actual sistema de justicia, se puede llegar a un acuerdo reparatorio, las autoridades e incluso las mismas víctimas deberían impulsar una ley para que algo similar no se vuelva a repetir, es decir, está la oportunidad para mandar un mensaje contundente hacia las empresas constructoras, empresarios y funcionarios de que las obras públicas se deben hacer bien, con material de primera calidad y durables.

"Debe existir una ley que de inmediato impute a los funcionarios en turno de la obra y a los anteriores. Por ejemplo, en lo que sucedió en el Paso Exprés en Morelos, no hubo responsables y sí víctimas, y ahora otra tragedia similar [...] este tipo de tragedias deben trascender", expuso.

A un día de que se cumpla un año de la tragedia en la *Línea Dorada*, hoy se reanudará la audiencia para seguir el proceso judicial contra los 10 exfuncionarios involucrados en la construcción y señalados en el expediente por la Fiscalía General de Justicia capitalina (FGJ), así como ya lo ha adelantado la propia fiscal, Ernestina Godoy, presentar los acuerdos reparatorios firmados entre las familias de las víctimas y la empresa constructora CICSA.

Desde octubre de 2021, cuando la FGJ dio a conocer el resultado del peritaje de la causa del desplome (básicamente errores en la construcción y diseño de la Línea 12) se dijo que se priorizaría la justicia restaurativa, es decir, buscar acuerdos reparatorios entre los afectados y los encargados de la obra para evitar juicios largos.

Si bien de momento más de 80% de las familias de las víctimas han aceptado la compensación económica ofrecida por las empresas constructoras, el dinero, explican especialistas, no es suficiente para compensar los daños ocasionados.

En el reporte presentado en octubre, la fiscalía capitalina reveló que también se encontró una "instalación insuficiente e inadecuada de pernos de cortante, particularmente en la zona central del claro, así como un diseño inadecuado que originó agrietamientos en la construcción y soldaduras de mala calidad", por lo que los exfuncionarios que participaron en la construcción de esta obra pueden ser imputados por los delitos de homicidio, lesiones y daños a la propiedad, entre ellos Enrique Horcasitas, exdirector del Proyecto Metro.

Sin embargo, no hay detenidos por el caso, y de acuerdo con fuentes, podría establecerse un acuerdo reparatorio.

María Elena Sánchez, abogada penalista especialista en el sistema oral, considera que "fue una lástima lo que hicieron las autoridades, tanto de la fiscalía como de los gobiernos local y federal. Era el momento justo para marcar un precedente y que así todos los funcionarios de todos los niveles entendieran que no se puede jugar con la vida de la gente, que los actos de corrupción, de compadrazgos y de todos esos negocios ilícitos que ya hemos normalizado en estos tiempos, no se pueden hacer ya". ●

ARCHIVO/EL UNIVERSAL

Exfuncionarios que participaron en la construcción de la L12, como Enrique Horcasitas, exdirector del Proyecto Metro, pueden ser imputados por diversos delitos.

VANESA MENDIOLA
Penalista por la UNAM

"[Tras la tragedia en L12] debe existir una ley que de inmediato impute a los funcionarios en turno de la obra y a los anteriores"

MARÍA ELENA SÁNCHEZ
Abogada penalista especialista en el sistema oral

"Era el momento para marcar un precedente y que funcionarios [...] entendieran que no se puede jugar con la vida de la gente"

80%
O MÁS DE
las familias de las víctimas han aceptado una compensación económica ofrecida por empresas.

LOS INVESTIGADOS

Entre los exfuncionarios señalados están:

- **Enrique Horcasitas,** exdirector del Proyecto Metro.
- **Juan Antonio Giral y Mazón,** exdirector de Diseño de Obras Civiles de Proyecto Metro.
- **Moisés Guerrero Ponce,** exdirector de Construcción de Obras Civiles de Proyecto Metro.
- **Héctor Rosas Troncoso,** exsubdirector de Obra Civil "C".
- **Enrique Baker Díaz,** exsubdirector de Estructuras e Ingeniería.
- **Guillermo Leonardo Alcázar Pancardo,** exdirector responsable de obra para la construcción de la L12.
- **Ricardo Pérez Ruiz,** exencargado de estructuras corresponsables de seguridad estructural.
- **Juan Carlos Ramos Alvarado,** exresidente de Obra tramo Olivos-Tezonco.
- **Fernando Amezcua Ordaz,** exdirector general de Supervisión de Obra (representante legal de LYTSA, IACSA y EINSA).
- **Fernando Ramiro Lalana,** exdirector de coordinación de supervisión de obra, encargado de la autorización de planos y proyectos.

A casi un año del colapso, falta informe final de DNV

Áreas del Gobierno capitalino aún revisan el reporte causa-raíz hecho por la empresa noruega

SALVADOR CORONA
—metropoli@eluniversal.com.mx

A un día de cumplirse un año del colapso de un tramo elevado de la Línea 12 del Metro, el cual dejó 26 muertos, está pendiente por darse a conocer el dictamen final causa-raíz, a cargo de la empresa noruega DNV, ya que es revisado por las áreas del Gobierno capitalino.

DNV comenzó con las investigaciones del accidente ya que fue contratada por 20 millones de pesos por el gobierno local, y parte de su trabajo es la entrega de tres informes: el preliminar, enviado el 16 de junio de 2021; y el Informe Fase 2 de la Opinión Técnica, presentado el 7 de septiembre de 2021, pero aún queda pendiente el Informe de Resultados del Análisis Causa-Raíz.

En el primer trabajo reveló que hubo una falla estructural asociada en los procesos de soldadura y falta de pernos Nelson.

Mientras que en el segundo informe confirmó que el colapso ocurrió como resultado del pandeo de las vigas norte y sur, facilitada por la falta de pernos funcionales.

En ese sentido, la empresa noruega entregó en los primeros meses de este 2022 el último análisis al Grupo Técnico del Gobierno de la Ciudad, pero la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil (SGIRPC) no ha dado visto bueno, debido a que DNV cambió la metodología original que implementó en sus dos primeros informes.

"En el primer y segundo reporte se encontró mucha solidez, en el tercero, la Secretaría de Protección Civil ha encontrado algunas fallas que no corresponden a la metodología original [...] se está en tiempo para hacer las observaciones", dijo el pasado 4 de marzo la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo.

Conflicto de interés, sin resolver

A lo anterior se suma que la empresa noruega tiene como representante legal y asesor de contratos a Héctor Salomón Galindo Alvarado, quien en 2012 interpuso un recurso ante la Sala Superior del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación (TEPJF) en contra del ahora presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, como informó EL UNIVERSAL el 3 de marzo.

Este diario consultó a la SGIRPC sobre si se habían resuelto las observaciones sobre metodología y si se presentará el informe final, pero no obtuvo respuesta. ●

ARCHIVO/EL UNIVERSAL

La empresa noruega DNV entregó a las autoridades capitalinas y a la SGIRPC el informe preliminar del colapso el 16 de junio de 2021.

20
MILLONES DE PESOS
es el monto por el que fue contratada la empresa DNV por parte del gobierno local.