

JUSTICIA RESTAURATIVA

Ha aceptado acuerdo 91% de víctimas o sus familias

POR GEORGINA OLSON
georgina.olson@gmm.com.mx

La jefa de Gobierno anunció que 91% de las víctimas de la L12 o sus familias aceptaron un acuerdo reparatorio.

"(La Fiscalía optó) por un esquema de justicia que se llama restaurativa; si es justicia, es un proceso donde no hay personas en la cárcel, no hay amparos —que pueden llevar años y años y años— y

lo que se establece es que si la víctima está dispuesta a la justicia restaurativa se procede", dijo Claudia Sheinbaum.

Agregó que la decisión se basó en el peritaje de la Fiscalía, donde "se establecen problemas de diseño y construcción".

En cuanto a las familias que no aceptaron el acuerdo reparatorio, la jefa de Gobierno dijo que siguen en comunicación con top-downs.



LA JEFA DE GOBIERNO VE CONFLICTO DE INTERÉS

EL GOBIERNO RECHAZÓ PERITAJE CAUSA-RAÍZ

"NO SIGUEN LA METODOLOGÍA QUE ESTABLECIERON y además aparece un abogado que estuvo en el juicio contra el Presidente", asegura

POR GEORGINA OLSON
georgina.olson@gmm.com.mx

El peritaje causa-raíz del colapso de la Línea 12 fue rechazado por el Gobierno de la Ciudad de México, dio a conocer ayer la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum.

"No lo aceptó la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil (SGIRPC). Considera que no cumple con los requisitos que se le pidió a la empresa. La calidad del estudio es distinta a lo que fueron los primeros dos", dijo ayer la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum.

Además, señaló que se integró un nuevo actor al estudio de la causa del siniestro, en lo cual ve conflicto de interés.

"Nosotros consideramos que hay conflictos de interés: en el primero y segundo reporte (de DNV) nunca se había presentado un abogado y ahí establecían claramente los problemas de diseño y de construcción que ustedes conocieron; en el tercer reporte no siguen la metodología que establecieron y, además, aparece un abogado que había participado, en su momento, en un juicio contra el Presidente Andrés Manuel López Obrador", detalló Sheinbaum.

Sin mencionar el sentido del peritaje rechazado, la jefa de Gobierno no descartó que se contratara otra empresa, pero también destacó que ya hay un dictamen de la Fiscalía local.

Después del colapso de la L12, la titular de la SGIRPC, Myriam Urzúa, dio a conocer que DNV, a la que le pagarían 26.2 millones de pesos, se encargaría de los peritajes. El 5 de mayo de 2021 se refirió así a la empresa de origen noruego.

"Ha estado en operaciones desde 1864, tiene más de 150 años de experiencia y cuenta con más de 15 mil trabajadores con presencia en más de 100 países y reconocido prestigio internacional; es una empresa experta en administración de riesgos, análisis forense y análisis causa-raíz de fallas



Fotos: David Solís

Por la mañana, víctimas o familiares de éstas acudieron a las salas de oralidad del Poder Judicial, que se ubican en la calle Doctor Lavista, colonia Doctores, alcaldía Cuauhtémoc.

Aplazaron, otra vez, la audiencia

Por cuarta ocasión fue diferida la audiencia por el colapso de la Línea 12 del Metro, que dejó 26 muertos y 98 lesionados el 3 de mayo de 2021.

El juez de Control la aplazó para el próximo 6 de junio, de acuerdo con abogados de las víctimas, quienes fueron los primeros en salir del acto judicial.

Cristopher Estupiñán, abogado de 12 de las víctimas, señaló que como parte de los argumentos que fueron determinantes para aplazar la audiencia se encuentra que uno de los imputados no conocía el expediente a fondo y que otro no se presentó por problemas de salud.

"Una vez más se diferió la audiencia por motivos injustificables (...). La razón fue que hubo la ausencia de uno de los imputados, específicamente el señor

Juan Antonio Masón, por cuestiones de salud.

EL DATO

Hace medio año La primera fecha prevista para la audiencia era el 25 de octubre pasado.

"Entendemos la cuestiones de salud, sin embargo debemos de ponderar el hecho de las víctimas, para quienes ya es totalmente inexcusable que se celebren las audiencias", señaló en entrevista.

Originalmente, la audiencia se celebraría a las 10:00 horas. Los primeros en llegar a la cita fueron algunos de los deudos y lesionados, así como personal de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas

representaría el peritaje que ahora rechazan: "un análisis denominado causa-raíz, es decir, qué provocó, en términos generales, desde su construcción esta situación".

El 16 de junio del año pasado el gobierno capitalino presentó los resultados de la Fase I del peritaje de DNV, que señalaba que fue una falla estructural lo que llevó al colapso que provocó la muerte de 26 personas y heridas a un centenar, todo asociado a fallas en el proceso constructivo: proceso de soldadura de los pernos Nelson; soldaduras no concluidas y/o mal ejecutadas, entre otros temas.

de la Ciudad de México. Después llegaron los abogados privados que representan a 26 familias de las víctimas.

Más tarde llegó Gabriel Regino, abogado de los imputados, quien aseguró que cuestionaría al juez por qué entre los acusados no obran los nombres de los responsables del mantenimiento de la Línea 12 del Metro, de la actual y pasada administración.

Por la mañana, la fiscal, Ernestina Godoy, había señalado que ayer el Ministerio Público formularía los delitos de homicidio culposos, lesiones culposas y daño a la propiedad a ocho exfuncionarios y a dos exapoderados legales de las empresas relacionadas en la construcción de la Línea Dorada.

— Iván Mejía

Durante esa presentación, Eckhard Hinrichsen, director General de DNV, dio a conocer que el reporte de la Fase 2 se entregaría el 14 de julio y el peritaje causa-raíz, el 30 de agosto del año pasado, pero las fechas se fueron posponiendo.

El 7 de septiembre se presentó la Fase 2 del dictamen que señala: "Los resultados de los análisis indicaron que el colapso ocurrió como resultado del pandeo de las vigas norte y sur, facilitada por la falta de pernos funcionales en una longitud significativa, lo que causó que parte del tramo elevado perdiera su estructura compuesta".



Fotos: Jonás López

Se observan largas filas en las paradas provisionales y unidades llenas de RTP, Trolebús y Metrobús.

UN AÑO SIN METRO

Sheinbaum reconoce a usuarios y dificultades

Habitantes de Tláhuac son los que más padecen en términos de movilidad

POR JONÁS LÓPEZ
jonas.lopez@gmm.com.mx

La jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, reconoció ayer las dificultades que viven los usuarios de la Línea 12 por la falta del servicio, principalmente los habitantes de Tláhuac, pero no solamente.

Desde el colapso de hace un año, los usuarios tienen que movilizarse en servicios emergentes con autobuses, lo que ha duplicado y hasta triplicado el tiempo que utilizan para dirigirse a sus trabajos, escuelas u otros destinos.

"A cualquier lado que vayas son dos horas o tres horas de camino; de hecho, me tengo que salir a las cinco de la mañana para estar en el trabajo a las ocho; ya casi no puedo estar con mi familia", expresó Julio Jiménez, habitante de Tláhuac.

"De ida hago dos horas y media, y de regreso igual; antes en el Metro era media hora. Siento que descanso menos y duermo menos porque tengo que pararme más temprano", agregó Nicole Ibañez, vecina de Iztapalapa.

Algunos usuarios ya han acudido a la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México para quejarse de que el plan emergente para sustituir a la Línea Dorada viola su derecho a la movilidad. Queja que continúa en trámite, informó el organismo.

A cualquier lado que vayas son dos horas o tres horas de camino; de hecho, me tengo que salir a las cinco de la mañana para estar en el trabajo a las ocho".

JULIO JIMÉNEZ
HABITANTE DE TLÁHUAC

Antes del desplome, la Línea 12 transportaba diariamente a unos 300 mil usuarios, pero en ocasiones alcanzaba picos de 400 mil. Estos son de alcaldías como Iztapalapa, Milpa Alta

y Tláhuac, y de municipios conurbados como Chalco y Valle de Chalco.

La red emergente transporta diariamente a 150 mil usuarios, de acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad.

El resto, es decir, entre 150 mil y 250 mil, se movilizan principalmente en microbuses antiguos y en mal estado de diferentes rutas concesionadas o han buscado rutas alternativas, como llegar por la autopista México-Puebla a la Línea A del Metro.

La red emergente integra autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), trolebuses y una línea de Metrobús.



Ahora es vete en camión, camina, cámbiate al Metro y de regreso otra vez; si has sido muy complicado".

NANCY ROJAS
HABITANTE DE TLÁHUAC

Pero ahí los usuarios realizan largas filas en las diferentes paradas provisionales porque los autobuses pasan repletos, principalmente durante las horas pico; luego deben enfrentar lentitud del servicio, debido al pesado tránsito que existe en avenidas como Tláhuac, Taxqueña o Calzada Ermita Iztapalapa, se observó el recorrido realizado por este diario.

Los trayectos en autobuses de la RTP o trolebuses del Servicio de Transportes Eléctricos de Tláhuac a Mixcoac o Ciudad Universitaria se alargan hasta dos horas y media. Es común observar a usuarios dormidos, cabeciendo o visiblemente incómodos por el calor y la aglomeración.

"Cuando recién se cayó el Metro, a la semana o dos semanas había un buen de autobuses de RTP; ahora ya disminuyeron, son muy escasos, el Metrobús es más rápido, pero la desventaja es que los carros se le atraviesan y no respetan el carril", lamentó Margarita Ortega, vecina de Tláhuac.

En tanto, la jefa de Gobierno afirmó que se ha reforzado la flota de autobuses de Metrobús y RTP.



Aparece un abogado que había participado, en su momento, en un juicio contra el Presidente."

CLAUDIA SHEINBAUM
JEFA DE GOBIERNO

catastróficas en instalaciones estratégicas".

Dos días después Sheinbaum detalló que