

Política y Sociedad

DNV: En L12 falló diseño, construcción y mantenimiento

- Defensores de víctimas exigen comparecencia de Sheinbaum.
La empresa especificó que el manual de la L12 establece que las revisiones de rutina deben ser trimestral, semestral y anualmente y confirmó que no recibió acreditación de lo anterior.

• Pág. 38

Abogados de víctimas pidieron al MP la comparecencia de la jefa de Gobierno

Falló en L12 desde diseño hasta mantenimiento: DNV

La empresa indicó que no hay datos sobre inspecciones de rutina a tramo elevado

Redacción y Maritza Pérez política@eleconomista.mx

De acuerdo con el resumen ejecutivo del tercer informe que elaboró Det Norske Veritas (DNV) sobre el desplome de la Línea 12 del Metro de CDMX se identificaron y evaluaron cuatro "barreras" preventivas que, de haber sido efectivas, habrían evitado el colapso de la trabe entre las estaciones Tezconco y Olivos el pasado 3 de mayo del 2021.

La primera barrera tiene que ver con el diseño. El informe, al cual El Economista tuvo acceso, refirió que con base en la revisión de documentos se encontró que no se cumplieron con requerimientos de la Asociación Americana de Oficiales de Carreteras Estatales y Transportes (AASHTO, por su sigla en inglés).

Tales como que los marcos transversales no se unieron directamente a los patines inferiores de las vigas.

"La falla al cumplir con estos requerimientos de AASHTO durante el diseño es una causa raíz del incidente", se lee en el informe.

DNV confirmó que no se realizó la certificación de las obras de ingeniería civil; esta situación la calificó como la segunda barrera.

Recordó que la supervisión de las obras de ingeniería civil fue llevada a cabo por LY TSA, IAC, EI y DGPM, pero "no se proporcionó a DNV documentación relacionada con la debida diligencia" en la materia por parte de estas entidades supervisoras.

La tercera barrera tiene que ver con la instalación de los pernos; el documento detalló que la inspección en campo realizada por personal de DNV identificó deficiencias significativas en su instalación.

Aproximadamente 30% de los pernos de la sección oeste "o no fueron instalados o se instalaron

tan pobremente que no existen indicaciones obvias de una soldadura residual".

Por último, DNV confirmó que la falla en la realización de las inspecciones al tramo elevado y cumplir con los requerimientos de inspección del manual de mantenimiento es una causa raíz del incidente.



Especificó que el manual de la L12 establece que las revisiones de rutina deben ser trimestral, semestral y anualmente, según el año de servicio. La firma confirmó que no recibió documentación que acreditara lo anterior.

Sin embargo, sí obtuvo reportes de revisiones posteriores a los sismos del 2017, 2018 y 2020 “así como la inspección de ISSA en el 2019”.

DNV también detalló que mediante imágenes históricas en Google Street View y una revisión hecha por drones en 2019, se pueden apreciar deformación y pandeo de los atiesadores longitudinales en las vigas, deflexión vertical negativa en éstas y la deflexión del travesaño central. Sin embargo, no hay evidencia (documentación, datos o de otro tipo)”, que se haya proporcionado a DNV que indique que se realizaron estas inspecciones de rutina.

Solicitan comparecencia

Tras la negativa del gobierno capitalino de aceptar el tercer y último informe de DNV, defensores de víctimas pidieron que la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, comparezca.

Teófilo Benítez Granados, abogado defensor de 12 víctimas y sus familias, dio a conocer que solicitaron al Ministerio Público (MP) la comparecencia de la mandataria para que ofrezca o exhiba el dictamen y, en caso de negarse, dijo, llevarían el caso ante un juez de control para que se transparente este acto de investigación.

“Lamentablemente hemos vivido diversos actos donde se han protegido a muchísimas personas que se ha solicitado se les imputara y no lo han hecho”, dijo.

El abogado sostuvo que ellos cuentan con un peritaje propio que también exhibe falta de mantenimiento durante la administración de Miguel Ángel Mancera y de Sheinbaum.

Por lo que la negativa del gobierno capitalino no afectaría su proceso jurídico ya que desde entonces hay evidencias sobre los vicios ocultos por la falta de mantenimiento y supervisión.

Consideró que la polémica sobre el peritaje de DNV “es un tema político, donde están encubriendo la responsabilidad de determinadas personalidades,

que afectan tanto en el gobierno de Miguel Ángel Mancera como en el gobierno actual”.

Añadió que las víctimas “están comprometidas para que no vuelva a repetirse y que otras familias no pasen lo que ellos han pasado”, subrayó.

Por otro lado, el abogado Christopher Estupiñán, quien representa a otros 14 afectados, indicó que no cambiarán la estrategia,

pues desde un inicio determinaron que no incluirían el peritaje del gobierno capitalino, al también contar con un dictamen propio.

“Nos hemos basado en el que realizó la fiscalía y en el propio, pero el hecho de que ahora se estén negando a exhibirlo es por cuestiones políticas realmente, porque no hay otra explicación que lo justifique”, sostuvo.

El defensor resaltó que la falta de transparencia por parte del gobierno capitalino conlleva a mostrar que la ciudadanía está desamparada en este tipo de procesos.

Y sostuvo que no se va interponer ningún recurso adicional ya que le corresponde al gobierno de la CDMX el deslinde de las responsabilidades, además de que no buscan que las víctimas entren en un juego político en el caso.

Hallazgos del tercer reporte



El último reporte de DNV

señala cuatro barreras que pudieron prevenir las causas del siniestro: **diseño, el cual no se apegaba** las estipulaciones internacionales.



Certificación, el informe

abundó que no se certificó las obras de ingeniería civil y **existió una deficiencia en la supervisión de la construcción.**



Instalación adecuada de pernos.

En el reporte, DNV indicó que en el tramo que colapsó, **dos de cada tres pernos** pudieron no haber cumplido su función **por mala instalación.**



Falta de mantenimiento.

La empresa noruega afirmó que **no encontró evidencia** de que se realizaron las inspecciones de rutina necesarias **desde la inauguración (2012).**



En el primer informe

de la empresa noruega se **encontraron deficiencias** en el proceso de soldadura de los pernos Nelson, así como porosidad **y falta de fusión en la unión perno-trabe.** También, soldaduras no concluidas y/o mal ejecutadas.



El segundo informe de DNV

determinó que el colapso ocurrió como resultado **del pandeo de las Vigas Norte y Sur** facilitado por la falta de pernos funcionales en una longitud significativa.

FUENTE: DNV





La reconstrucción de la Línea Dorada tendrá un costo de 1,500 millones de pesos, según el gobierno capitalino. FOTOF: CUARTEOSCURO

