



El informe también señala que tampoco hay registro de reparaciones de mantenimiento realizadas en el tramo que se derrumbó.

Falta de inspecciones y mantenimiento, causas de colapso en L12, concluye DNV

Falta de certificados, fallas en el diseño y en la instalación de pernos, se suman a las razones del desplome del tramo elevado de la Línea Dorada

Tercer Informe

Jennifer Garlem
metropoli@cronica.com.mx

Det Norske Veritas (DNV), la empresa encargada del tercer peritaje sobre el colapso de la Línea 12 del Metro de la CDMX, tras un año del accidente, reveló en su último informe las causas de raíz del desplome y determinó que el desgaste estructural provocado a lo largo del tiempo fue por falta de mantenimiento y de inspecciones regulares.

Lo que indica que, si se hubiera seguido lo recomendado en el manual de mantenimiento, si se hubiera dado seguimiento a los reportes durante la construcción y se hubieran hecho inspecciones requeridas, el derrumbe del tramo elevado se hubiera evitado.

El diario *EL PAÍS* dio a conocer los resultados del peritaje que señala cuatro

“barreras” o factores que pudieron prevenir el desplome o que pudieron evitar que no hubiera consecuencias tan graves, factores determinantes desde el inicio de la construcción y durante su operación.

Fue revelado que el estudio no sólo se basó en resultados de peritajes anteriores, que señalaban fallas en el diseño y construcción, sino que indagó más allá y analiza hechos de las tres administraciones que estuvieron a cargo de la construcción de la Línea, la de Marcelo Ebrard, la de Miguel Ángel Mancera y la de Claudia Sheinbaum.

Según DNV, la primera barrera que falló 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 segunda barrera fue que no hubo certificación de la obra por parte de un ente independiente, además la empresa señala una deficiente supervisión de la construcción y que no fue respetado el diseño de la construcción, a pesar de que hubo reportes de inconformidades, DNV señaló que no hay registro del seguimiento de ellos.

“No se certificaron las obras de ingeniería civil, como se suele realizar conforme a las mejores prácticas de la industria. Las bitácoras mostraban diver-

sas áreas en las que el trabajo se realizó fuera de los diseños aprobados”.

La tercera barrera que falló, según DNV, fue la instalación adecuada de los pernos que “comprometió la integridad de esta estructura” y señaló que, en el tramo colapsado, dos de cada tres pernos pudieron no haber cumplido su función por estar mal colocados, mal soldados o por faltar. Lo que provocó una “falla en cascada” de los pernos que si servían por el desgaste acumulado en cerca de ocho años de operación.

La cuarta barrera fallida fue la falta de mantenimiento e inspecciones sobre la Línea 12; DNV asegura que no hay registro de que se hayan realizado las inspecciones necesarias desde la inauguración en octubre de 2012 hasta el 2019, siete años después; durante la administración de Claudia Sheinbaum se realizó una revisión para ver en qué condición estaba la Línea 12, pero no se encontró nada.

La empresa contratada, en ese entonces, señaló que sus resultados “no fueron concluyentes por un muestreo reducido y un periodo de evaluación demasiado corto”.

Las inspecciones eran requeridas por el manual de mantenimiento cada tres meses, 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.

El informe también señala que tampoco hay registro de reparaciones de mantenimiento realizadas en el tramo hundido, desde la inauguración de la L12 hasta la fecha del accidente.

“No se cuenta con registros de mantenimiento o reparación de los componentes de concreto o metálicos utilizados en la ingeniería civil que fueran proporcionados a DNV”.

DNV reiteró que la evidencia del daño era “visible en fotografías adquiridas desde el nivel de la calle”, por lo que podría haber sido detectado en una inspección visual.

El 3 de mayo del 2021 el colapso de la L12 del Metro de la CDMX entre las estaciones Olivos y Tezonco, dejó 26 muertos y cientos de heridos •

Según DNV, la primera barrera que falló 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