

**Sheinbaum abre peritaje**

Identifican cuatro factores del colapso en la Línea 12

ALMA PAOLA WONG - PÁGS. 6 Y 7

Reporte identifica cuatro factores del colapso en la L12

Conflicto. Claudia Sheinbaum ordena abrir el tercer informe de la empresa DNV, aclara que no lo pagaron y advierte que valoran interponer una demanda penal, además de la civil

ALMA PAOLA WONG
CIUDAD DE MÉXICO

Fallas en las inspecciones, diseño, construcción y mantenimiento, así como falta de certificaciones y supervisión de las obras de ingeniería civil, fueron determinantes en el colapso del tramo elevado de la línea 12 del Metro, de acuerdo con el último informe de la empresa noruega DNV.

El informe, fechado en diciembre de 2021, señala cuatro barreras o factores que de haber sido atendidos efectivamente habrían evitado el colapso del puente elevado, ocurrido el 3 de mayo de ese año con un saldo de 26 personas fallecidas y al menos un centenar de heridos.

“Algunas de las debilidades en las barreras comúnmente identificadas se relacionaron con una falta de vigilancia efectiva en varias etapas del proyecto (diseño, construcción y mantenimiento). DNV concluye que la mitigación de la amenaza de la pérdida de la estructura compuesta (falla por esfuerzos cortantes) en el caso del accidente de la L12 no se habría logrado atendiendo solo una barrera”, expone el informe.

El documento identifica las barreras como las causas de raíz técnicas que fallaron o que faltaron.

La primera barrera: fallo en el diseño, ya que no cumplió con lo que estipulan las especificaciones estadounidenses para la cons-

trucción de puentes, un estándar de referencia internacional.

“Los puentes se diseñan con base en estándares reconocidos por la industria con el fin de asegurar que se incorporen al diseño análisis de ingeniería aceptables y márgenes de seguridad que minimicen el riesgo de la falla. Con base en la revisión de documentos y en los análisis realizados como parte de esta investigación se encontró que no se cumplieron los siguientes requerimientos AASHTO”, refiere.

Segunda barrera: faltó la certificación de la obra por parte de un tercero independiente, además de que la empresa DNV acusó que no se le proporcionó la documentación relacionada



con la debida supervisión en ingeniería del proyecto por parte de entidades supervisoras.

“No se realizó la certificación de las obras de ingeniería civil, como se suele realizar conforme a las mejores prácticas de la industria”, indicó.

Tercera barrera: fallida instalación de pernos conforme a los planos del diseño.

“Los pernos unen las vigas con la plataforma de concreto para crear una estructura compuesta. La instalación inadecuada de los pernos comprometió la integridad de esta estructura compuesta”, asentó.

Cuarta barrera: fallas en la inspección regular y el mantenimiento de la Línea 12.

“El manual de mantenimiento de la L12 especifica las inspecciones de rutina (trimestrales, semestrales y anuales, según el año de servicio) e inspecciones posteriores al sismo para los componentes estructurales.

“DNV no recibió documentación que indicara que se realizaran estas inspecciones de rutina; sin embargo, DNV recibió los reportes de la inspección posteriores al sismo, así como la inspección de ISSA en 2019”, señaló.

“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 de la falla”, concluye la cuarta barrera.

Difundirán documento

La jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, informó que harán público el tercer informe de la empresa DNV sobre la causa raíz del desplome del tramo elevado Olivos-Tezonco.

Después de que ayer fue publicado en el diario *El País* el último informe elaborado por la empresa noruega, la funcionaria dijo que consultaron a abogados y se tomó la determinación de presentar de manera detallada el documento y las inconsistencias que motivaron que el gobierno capitalino lo rechazara.

“Hemos tomado la decisión de que nosotros lo vamos a hacer público. Tenemos una denuncia civil y se está valorando una denuncia penal, se hizo una terminación anticipada. No se pagó el último reporte, no está pagado, precisamente por eso se está haciendo una rescisión de contrato”, explicó.

La publicación internacional hace énfasis en las responsabilidades sobre el mantenimiento de la Línea Dorada; al respecto, la mandataria local defendió que las bitácoras sobre esa labor que brindó su administración a la Línea 12 son públicas. ■

Señalan fallos en diseño, certificación, instalación de pernos e inspección