

Fecha <b>07.05.2021</b>	Sección <b>Política y Sociedad</b>	Página <b>35</b>
----------------------------	---------------------------------------	---------------------

## Conclusiones del informe del 2014 de Systra

# Infraestructura de Línea 12, al límite del estándar internacional

Redacción e Iván Rodríguez  
ivan.rodriguez@eleconomista.mx

La empresa Systra contratada por el gobierno de la CDMX para analizar los problemas de la Línea 12 en el 2014 concluyó, en su momento, que los rieles, durmientes y sistemas de fijación estaban conforme a las normas internacionales aunque en los “límites de las tolerancias permitidas por dichas normas”.

Asimismo, la empresa refirió en la parte de conclusiones del informe que “en relación con la infraestructura, el comportamiento de las obras en el tramo en viaducto es normal, no hay riesgo de desarrollo vibratorio bajo el paso de los trenes con problemas estructurales”.

De acuerdo con el documento emitido el 12 de junio del 2014, se recomienda realizar un monitoreo constante de los hundimientos que pueden presentar diversas zonas de la Línea Dorada.

Asimismo, refiere que en caso de que se presentara un sismo de 7.0 grados Richter o más se deben realizar trabajos de nivelación.

Es oportuno tener en cuenta que, en los últimos cinco años, la capital ha sufrido tres sismos superiores a lo especificado por la empresa francesa. Tras ello, según relataron vecinos, se observó en el 2020 a personal que realizó obras de mantenimiento en la trabe que se desplomó el pasado lunes y que dejó como saldo 25 muertes y decenas de heridos.

### Evaluación

Por otra parte, la empresa alemana TÜV Rheinland sostuvo que sólo evaluó mas no

certificó las medidas correctivas implementadas por el gobierno de la capital, entonces encabezado por Miguel Ángel Mancera, al viaducto de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la CDMX.

Sandra Álamo directora de Desarrollo de Negocios de TÜV Rheinland indicó a **El Economista** que la empresa sólo participó en revisar todo lo referido a la parte electromecánica.

“Estuvimos desde el 2014 hasta el 2015. Nuestra participación fue muy corta, fue muy puntual, específica y solicitada para verificar que las medidas correctivas de la rehabilitación del viaducto estuvieran conforme al cumplimiento de la norma. Entonces, por eso es por lo que para nosotros el elemento de obra civil, por tiempo y alcance no estuvo contemplado”, abundó.

No obstante, Sandra Álamo comentó que la certificación de una construcción de infraestructura puede perderse si se llevaron a cabo trabajos que modificaron la obra inicial. Estos se encuentran estipulados en los contratos y en ellos se especifica qué elementos son modificables y permisibles para mantener el certificado.

Resaltó la importancia de que se certifiquen obras de infraestructura, al tiempo que mencionó que cuando una empresa otorga una certificación no quiere decir que es “permanente”.

Aunado a que, explicó, en todo proceso de certificación, existen exclusiones con las que la empresa que emitió dicho documento queda exonerada de cualquier proceso judicial que se pueda llevar a cabo en su contra.

### Cómo se certifica

Paralelamente, Reyes Juárez del Ángel, presidente y director general de FOA

consultores explicó que el proceso de certificación en cualquier obra se debe de comenzar desde la fase de operación, es decir, cuando comienza la construcción.

La directora de desarrollo de negocios de TÜV Rheinland, coincidió con lo anterior y ahondó en que existen diferentes formas de hacer evaluaciones con diversos conceptos tales como peritajes, evaluaciones, dictaminaciones, diagnósticos o certificaciones, cada una tiene un propósito diferente para garantizar la seguridad de quienes vayan a ocupar la obra, en este caso pasajeros de la Línea 12.

“Estas certificaciones se otorgan cuando a juicio de la empresa y sus verificadores se cumplieron con los requisitos que se requiere en la norma, es decir, que se tienen los procesos, recursos, esquemas, código de integridad”, dijo.

Juárez del Ángel apuntó que los procesos de certificación no culminan con la obra, sino que éstos siguen presentándose durante el mantenimiento de la infraestructura.

Por último, la compañía Grupo Mexicano de Seguros, quien emitió la póliza de Seguro de Daños y Responsabilidad Civil al Metro informó que las autoridades de la CDMX serán las que establecerán los canales y conductos de comunicación para la atención de las víctimas y sus familias.

La empresa TÜV Rheinland sostuvo, por su parte, que si bien realizó una evaluación de la llamada Línea Dorada no equivalió a que la certificara.



Fecha <b>07.05.2021</b>	Sección <b>Política y Sociedad</b>	Página <b>35</b>
----------------------------	---------------------------------------	---------------------



**Se mantienen**  
los trabajos tras el  
desplome de una  
de las traves de la  
Línea 12 que dejó  
un saldo de 25  
decesos.

FOTO: EE: ROSARIO SERVÍN