

Explosión de pipa, por omisiones de la empresa: Fiscalía

FABIÁN EVARISTO —metropoli@eluniversal.com.mx

Los primeros resultados de las indagatorias hechas por la Fiscalía de la Ciudad de México sobre la explosión de una pipa de gas LP en el Puente de la Concordia indican "posibles omisiones vinculadas a la empresa propietaria (Silza, de grupo Tomza)", por lo que refiere a la gestión de riesgos.

La fiscal capitalina, Bertha Alcalde, dijo que los peritajes "confirman que la falta de pericia en la conducción fue la causa inmediata del accidente" y no hubo factores externos.

| METRÓPOLI | A16 Y A17

Análisis apuntan a posibles omisiones de empresa

Al conductor no le realizaron examen médico previo al viaje, rebasó 3 veces los límites de velocidad y manejó más tiempo del establecido, dice perito; **se descartan fallas mecánicas y defectos en la vía**, señala fiscal

FABIÁN EVARISTO

—metropoli@eluniversal.com.mx

Las investigaciones realizadas por la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJ-CDMX) sobre la explosión de una pipa gas LP en el Puente de la Concordia, en Iztapalapa, apuntan a posibles omisiones por parte de la empresa Silza, de grupo Tomza.

"Hasta este momento los análisis realizados apuntan a posibles omisiones vinculadas a la empresa propietaria, particularmente en lo que corresponde a la gestión de riesgos", dijo la fiscal capitalina Bertha Alcalde Luján.

En conferencia de prensa para dar a conocer los avances en la investigación de la explosión de la pipa, por la que han fallecido 31 per-

sonas, la fiscal y peritos expertos de la FGJ presentaron los avances en las investigaciones por la explosión en La Concordia.

Entre las omisiones que la autoridad compartió están que el conductor de la pipa no tuvo un examen médico el día del accidente, antes de salir de cargar el combustible, en Tuxpan, Veracruz, como lo estable-



ce el programa de salud de la empresa, para luego trasladarse con dirección a la Ciudad de México.

Leonardo Chávez, perito en ingeniería mecánica y seguridad industrial, dijo que el 10 de septiembre el chofer manejó más tiempo del establecido por la norma oficial.

El conductor hizo un recorrido de seis horas con 20 minutos realizando únicamente una pausa de 15 minutos, incumpliendo con la norma NOM-087-SCT, que establece que por cada cinco horas de manejo se debe descansar 30 minutos, indicó Chávez Esteves.

"A ello se suma que en un lapso de 24 horas condujo 16 horas con 20 minutos infringiendo nuevamente lo dispuesto en la misma norma, que establece como máximo 14 horas de conducción", agregó.

También se reveló que el chofer de la pipa contaba con una antigüedad en la empresa de un año y cuatro meses; en exámenes médicos previos (2011) realizados al conductor se le indicó el uso de lentes correctivos.

El día del accidente, el chofer rebasó el límite de velocidad en tres ocasiones. "Del reporte de incidencias del 10 de septiembre se desprende que el conductor registró tres excesos de velocidad.

"El primero fue a las 10 horas con 25 minutos a 108 kilómetros por hora; el segundo, a las 11:51 a 100 kilómetros por hora y el último a las 12, a una velocidad de 106 kilómetros por hora. Estos registros constituyen actos inseguros, ya que implican omisión y violación de medidas establecidas como seguras", detalló Leonardo Chávez.

Las investigaciones por la tragedia han abarcado 16 especialidades periciales y en conjunto han emitido 273 dictámenes técnicos, todos orientados a reconstruir con precisión científica lo ocurrido, sus causas inmediatas, se informó.

"La evidencia recabada descarta fallas mecánicas, defectos en la vía o causas externas y confirma que la falta de pericia en la conducción fue la causa inmediata del hecho", señaló Bertha Alcalde.

Reconstrucción de hechos

Víctor Garduño, perito en hechos de tránsito terrestre, confirmó que la "causa inmediata del hecho fue la falta de pericia o habilidad por parte del conductor del tractocamión para mantener el vehículo dentro de su carril de circulación".

Al perder el control de la pipa, golpeó el muro de contención en su costado izquierdo, modificando la trayectoria. "Este impacto generó una modificación de la trayectoria original del vehículo y daños estructurales al lugar y al tractocamión con las consecuentes ruptura del tanque que contenía el gas LP", explicó.

Los peritajes concluyeron que el tractocamión y el tanque estaban en buenas condiciones, al igual que la vía por donde circulaba. ●

16

HORAS

con 20 minutos condujo el chofer de la pipa en 24 horas; ley establece sólo 14.

3

OCASIONES

rebasó el límite de velocidad el chofer de la pipa, según peritajes.

273

DICTÁMENES TÉCNICOS

se han emitido para reconstruir con precisión científica lo ocurrido.

BERTHA ALCALDE

Titular de la FGJ

"Hasta este momento los análisis realizados apuntan a posibles omisiones vinculadas a la empresa propietaria, particularmente en lo que corresponde a la gestión de riesgos"





Al perder el control de la pipa, esta golpeó el muro de contención en su costado izquierdo, modificando la trayectoria, lo que generó daños estructurales al lugar y al tractocamión, explicó el perito Víctor Garduño.

