Un nuevo informe indica que el accidente en el viaducto de la A-7 era “imprevisible”

Valoración: / 0

Malo Bueno Votar

CTI: P. Morales

MARTES, 07 DE OCTUBRE DE 2008

Un nuevo informe técnico se ha incorporado a la investigación judicial abierta para intentar esclarecer las causas que motivaron el accidente laboral ocurrido en el viaducto de la autovía A-7 a su paso por el río Verde, en la barriada de Torrecuevas,. La conclusión de este informe es que la rotura que motivó este siniestro, ocurrido el 7 de noviembre de 2005, fue "imprevisible o no predecible". Recordemos que en el siniestro murieron seis trabajadores tras la caída de una estructura metálica en construcción.

Unas conclusiones que se recogen en un trabajo de 42 páginas firmado por Francisco Millanes Marto, catedrático de Estructuras, Puentes Metálicos y Mixtos de la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid. El estudio técnico aclaratorio, dado a conocer el pasado fin de semana, ha sido elaborado a petición de la empresa Estructura y Montaje de Prefabricados, que figura como subcontratista de parte de las obras y está implicada en la instrucción. La empresa había solicitado un pronunciamiento especializado sobre algunas cuestiones técnicas relativas al colapso y derrumbe de la autocimbra aquel fatídico 7 de noviembre.

El catedrático Millares Mato establece en su informe diez conclusiones finales, donde indica que "desde el punto de vista técnico", el tipo de rotura acaecido en el accidente se puede calificar como "imprevisible o no predecible". Todo ello, "de acuerdo con el estado actual de las técnicas de fiabilidad estructural y de las prácticas habituales de ejecución de las estructuras metálicas".

Según este ingeniero de Caminos, los informes de Fomento, del Instituto Eduardo Torroja y de la Universidad de Granada, tras varios años de investigación, "identifican inequívocamente" el origen del accidente en la rotura de una pieza, en concreto del "marco trasero de la batería izquierda". "Calificando de muy poco dúctil el mecanismo de rotura, como producida de forma súbita, sin manifestar indicios de preaviso que pudieran haber sido detectados en las inspecciones de obras o en los controles de mantenimiento periódicos acreditados", añade respecto a dichos informes. Es más, precisa Millares que dichos documentos, también incorporados a la investigación, en cambio "no permiten establecer por falta de indicios concluyentes la causa final del accidente".

Prosigue el informe que las dos causas probables referidas -aflojamiento de tuercas y degradación progresiva de una de las soldaduras- "no son detectables" con las técnicas habituales exigibles al control de ejecución y al sistema de mantenimiento de estructuras metálicas, por lo que concluye que el desarrollo del manual de instrucciones de la autocimbra AC-55-E por parte de Estructuras y Montaje de Prefabricados cumplió "sobradamente" las instrucciones y las medidas de inspección "que incluso las más recientes recomendaciones establecen sobre este tipo de estructuras".

Para concluir, también indica el documento que no existen normativas o reglamentaciones específicas reguladoras, ni en España ni en el ámbito internacional, del proyecto, ejecución, control o mantenimiento de elementos auxiliares de la construcción y, en concreto, de los sistemas de cimbras móviles autolanzables.

Siguiente >

[Volver]

Publicidad

+ EDITORIAL

Un nuevo informe indica que el accidente en el viaducto de la A-7 era “imprevisible”

La ministra de Fomento insiste en que un juez deberá determinar las causas del desplome de la A-7

Dris Frennassi, ganador de la XX Prueba de Fondo Costa Tropical de Almuñécar

El Torneo Interclub de Motril disputa su primera edición en una jornada

El Ayuntamiento de Motril muestra su apoyo a los padres y alumnos del Conservatorio de Música

La Entrevista

“Yo adoro la fusión, si no todo sería muy aburrido”

El Reportaje

Bolillos: La noble tarea de conservar las tradiciones

Una Vida...

Encarnación Guerrero: 23 años frente al Bar Vista Verde