

**MONITOREO DE RADIO Y
TELEVISIÓN**



Para su consulta vía Internet ingresa a la página

www.aldf.gob.mx

NOTICIAS RADIOFÓNICAS

**PROPONEN OPERATIVOS PARA VIGILAR EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE PROTECCIÓN A LOS ANIMALES EN EL DF
MARTÍN ESPINOSA/ ANDREA MERAZ; REPORTE 98.5 FM; 06:55 HRS.**

CONDUCTOR: **Jesús Sesma**, presidente de la Comisión del Medio Ambiente de la **Asamblea Legislativa** del Distrito Federal, propondrá a la Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial que realice operativos periódicos para vigilar el cumplimiento de la Ley de Protección a los Animales en el Distrito Federal en aquellos establecimientos donde se comercialicen especies.

REPORTERA: El legislador ecologista consideró que dichos establecimientos deben ser muy escrupulosos en la aplicación de las normas de higiene y bienestar para evitar el maltrato y sufrimiento innecesario de los animales que se exhiben a la venta.

Asimismo, manifestó la necesidad de implementar operativos conjuntos entre autoridades locales y federales en los mercados públicos capitalinos de Sonora, Río Frío y Morelos donde a plena luz pública se venden ejemplares en peligro de extinción de manera por demás ilegal.

**CASO DE LA LÍNEA 12 DEL METRO/ DIP. JORGE GAVIÑO (PANAL)
JESÚS ESCOBAR TOVAR/ FORMATO 21; 790 AM; 11:07 HRS.**

CONDUCTOR: Le agradezco y saludo al diputado **Jorge Gaviño**, presidente de la Comisión para la Investigación de la Línea 12 del Metro de la **Asamblea Legislativa**, que esté con nosotros esta mañana aquí en Formato 21. Diputado, muy buenos días.

DIPUTADO JORGE GAVIÑO (PANAL): Buenos días, el agradecido soy yo, un fuerte abrazo.

CONDUCTOR: Igualmente. Platicar con usted sobre este informe en torno a la Línea 12, el Gobierno del Distrito Federal dice que cambiará todas las vías dañadas, que ya se llegó al fondo de la investigación, al deslinde de responsabilidades, pero aquí el primer punto que queremos abordar con usted es, ¿cuál es la reacción, cuál es su postura en torno a este informe que se da a conocer sobre la Línea 12, lo más reciente, lo más actual?

DIPUTADO: Bueno, ratificar que lo que nos preocupa en la Asamblea Legislativa y lo que nos ocupa es para que la Línea 12 vuelva a funcionar lo más pronto posible con seguridad. Ya se nos ha dado una fecha, será noviembre de este año cuando ya esté rehabilitada completamente, el día sábado nos enviaron dos documentos, un documento que es un tercer entrañable de la empresa Systra, que es la empresa contratada por el Gobierno de la ciudad para hacer la revisión de lo que había que hacer y también la supervisión de los trabajos de rehabilitación.

En ese documento se nos indica que existe la seguridad para poder rehabilitar la línea, que los trenes tienen que hacer adaptaciones importantes para evitar el desgaste ondulatorio, sobre todo en las curvas cerradas de más de 250 metros y, bueno, nosotros esperaremos a que la empresa CAF, que es la empresa que tiene el PPS y presta el servicio de los trenes, pues corrija la suspensión de los trenes para que pueda operar con seguridad y con un mantenimiento razonable.

En caso de que el mantenimiento se dispare nosotros estaríamos pronunciándonos para que la empresa CAF tome esos gastos y de ninguna manera los saquen del Gobierno de la ciudad.

CONDUCTOR: Diputado, sobre advertencia no hay engaño, ¿no?, esta empresa alemana es muy clara en sus recomendaciones.

DIPUTADO: Bueno, hay otra, la empresa alemana en un par de hojas está dando una opinión, efectivamente, sobre lo que señaló la empresa Systra. Esta empresa alemana habla de que se vea la posibilidad de sustituir los

trenes, sin embargo, no se dice con detalle qué es lo que se les tiene que hacer; entonces, lo que nosotros estamos proponiendo, pidiéndole a la autoridad, la Secretaría de Obras, que nos envíe la información del proyecto ejecutivo de lo que harán con los trenes.

Es decir, la empresa Systra, que es la empresa contratada por el Gobierno de la ciudad por cerca de 55 millones de pesos para dar un diagnóstico, señala que es posible adaptar los trenes actuales, cambiándoles algo de la suspensión y acortando los ejes; si esto es así y la empresa CAF lo realiza, pues entonces estaríamos ya en una etapa de funcionalidad. Lo importante es que nos digan qué es lo que van a hacer.

Si en otro extremo toman la decisión de cambiar el material rodante, es decir, los trenes, bueno, que se haga, lo importante es de que no se pasen las fechas y que en noviembre tengamos el Metro funcionando.

CONDUCTOR: ¿Todas estas modificaciones, todos estos cambios, diputado, para que vuelva a funcionar la Línea 12 los está pagando la ciudad?

DIPUTADO: No, la empresa CAF fue contratada también con el mantenimiento de los propios trenes, de tal manera que si hay que cambiar los materiales, el material rodante lo tendrá que hacer la empresa con su peculio, de ninguna manera con recursos fiscales.

CONDUCTOR: Perfectamente diputado, porque esa es una de las dudas que regularmente nos expresa nuestra audiencia, ¿cuánto está costando la línea 12?, ¿cuánto nos sigue costando?, ¿quién está pagando precisamente estas reparaciones? y esto me lleva a la siguiente pregunta ¿ya se llegó al fondo de las investigaciones?, ¿ya se deslindaron todas las responsabilidades o hay algo más?

DIPUTADO: Bueno en primer lugar le quisiera señalar que nosotros como diputados autorizamos un recurso a la Secretaría de Obras para la reparación de la línea 12 por un monto aproximado de 850 millones de pesos para este año, esos 850 millones de pesos se tendrán que ejercer para rehabilitar lo que es la línea 12 en su conjunto, incluyendo el tren subterráneo, incluyendo la parte subterránea.

Con esos recursos se deberá dejar a punto ya esta línea 12, en lo que respecta a los trenes, le reitero, tendrá que ser la empresa prestadora de servicios PPSK la que tendrá que derogar de su peculio.

En lo que respecta a las investigaciones de responsabilidades ya se han dado a conocer dos paquetes, digámoslo así, por parte de la contraloría de responsables que están siendo inclusive investigados algunos de ellos en la Procuraduría del Distrito Federal, por si hay alguna situación de carácter penal.

Tenemos noticias de que todavía falta un tercer paquete que está en procedimiento en la propia contraloría; nosotros vamos a estar muy pendientes para que se señalen los responsables con elementos suficientes para que no se vayan a un juicio de nulidad.

CONDUCTOR: Diputado, ¿tiene el dato, la cifra de cuánto a costado la línea 12?

DIPUTADO: Efectivamente...

CONDUCTOR: Hasta la fecha de hoy, permíteme que lo interrumpa.

DIPUTADO: Son diferentes montos, estamos hablando de la construcción de lo que es el material rodante, eso es un PTS, un contrato por servicios que está pagando aproximadamente 100 millones de pesos mensuales el gobierno de la ciudad, eso se paga en dólares con un seguro cambiario que evita que por ejemplo si el dólar se va más arriba se aumente la cantidad, esto es el PTS, es decir como una especie de renta ya incluyendo el mantenimiento de los trenes.

En lo que respecta a la obra electro mecánica costó 7 mil millones de pesos en un contrato original que luego se elevó a 22 mil millones de pesos y esos son los costos separados.

CONDUCTOR: Diputado, usted que está muy cerca precisamente de este caso de la línea 12, con usted hemos platicado ya en otras ocasiones sobre el mismo tema, ¿ha valido la línea 12 todo lo que ha pasado?

DIPUTADO: Lamentablemente está funcionando en un 50 por ciento, hay 11 estaciones que no están funcionando y esto implica un costo a la ciudad pero lo más costoso de todo Jesús no es eso, el costo es el tiempo que pierden los ciudadanos al no poderse trasladar, dos horas diarias de su vida se pierden y eso es irreparable, no se puede cuantificar en dinero, eso es lo más costoso que nos está ocasionando a la ciudad la línea 12 del metro.

CONDUCTOR: Diputado **Jorge Gaviño**, presidente de la Comisión para la investigación de la línea 12 del metro de la asamblea, diputado como siempre le agradezco estos minutos y su gentileza de platicar con nosotros.

DIPUTADO: Muchas gracias, el agradecido reitero soy yo, un fuerte abrazo al auditorio.

CONDUCTOR: Igualmente.

**REPORTES DESTACAN LA NECESIDAD DE CAMBIAR LOS TRENES DE LA LÍNEA 12
JACOBO ZABLUDOSVKY/ LILIA HERAS; DE UNA A TRES; 88.1 FM; 20/01/15**

REPORTERA: Un reporte de la empresa alemana Rheinland sobre los trenes de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México coincide con el de la empresa Systra en el sentido de que es necesario cambiar ese material rodante, ya que no es compatible con la línea.

De acuerdo con un estudio enviado a la Secretaría de Obras del Gobierno capitalino y a la Comisión Investigadora de las fallas de la **Asamblea Legislativa**, la empresa certificadora alemana encontró varios desaciertos en los modelos de vehículos contratados a la española CAF, por la utilización de una técnica incorrecta y suspensión secundaria severamente exagerada en la rigidez vertical, entre otras cosas.

También descubrió algunas equivocaciones e inexactitudes como la ubicación errónea de ciertos elementos, y afirma que los valores de seguridad de una de las normas están en el límite permitido.

Al respecto, el presidente de la Comisión Investigadora, **Jorge Gaviño**, comentó que los reportes destacan la necesidad de cambiar los trenes.

La alemana coincide con los expertos de la compañía francesa Systra en el sentido de que el material rodante provocará desgaste excesivo en ruedas y rieles, ante lo cual es recomendable evaluar la posibilidad de cambiar este material con una configuración de tren adecuada a la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México.

El documento también indica que las modificaciones propuestas por Systra pueden mejorar la inscripción en las curvas, pero de todas formas el tren no cumple con el diseño de la vía para la Línea 12; y aunque se hagan todas las modificaciones recomendadas por Systra al tren actual, no se resolverá completamente el problema de desgaste ondulatorio acelerado ni los esfuerzos generados sobre los radios de las curvas pequeñas.

Cabe recordar que tan solo la Asamblea Legislativa aprobó un presupuesto superior a los mil 183 millones de pesos para que el gobierno capitalino pague la prestación del servicio de 30 trenes para esta línea, cuyo monto total supera los mil 588 millones de dólares a pagar a un plazo de 15 años.

CONDUCTOR: Ahora resulta que los técnicos de la Línea 12 descubren el agua tibia y el hilo negro.

Se los dije hace casi un año, antes que nadie: hicieron los rieles y toda la parte del tren que va sujeta a la tierra de una manera, y luego compraron los vagones —o sea, la parte rodante— de otro totalmente distinto, eran vagones distintos a las especificaciones para poner los rieles; y ahí está todo el secreto.

¿Por qué lo hicieron? Pues ahí está la cosa. Yo creo que les gustó más el vagón de esta compañía que los otros. El contrato se le dio a otra compañía, miles de millones; bueno, ¿por qué? Ahí está todo el problema. Si no se hubiera cambiado de vagones, no hubiera habido este problema, porque todo estaba hecho para los vagones originales no para los vagones sustitutos.

Entonces, se andan por las ramas y nos están dando atole con el dedo.

NOTICIAS TELEVISIVAS

***SE CONFIRMÓ QUE LOS TRENES DE LA LÍNEA 12 DEL METRO NO SIRVEN
JORGE ZARZA/ SELENE FLORES; HECHOS AM; C-13; 07:34 HRS.***

CONDUCTOR: Se ha confirmado que los trenes de la Línea 12 del Metro no sirven, esto va a provocar un daño millonario para todos los capitalinos.

REPORTERA: Los 30 trenes de la Línea 12 del Metro que se adquirieron en la administración de Marcelo Ebrard no sirven y hay que cambiarlos, así lo señala un informe de TÜV Rheinland, la empresa que se encargará de certificar en seguridad los trabajos de rehabilitación de la Línea Dorada.

DIPUTADO HÉCTOR SAÚL TÉLLEZ (PAN): "Estos estudios el día de hoy con la empresa Rheinland, que da el último dictamen que fue contratado por el Gobierno del DF, confirman que no hay compatibilidad entre los trenes. Nos parece verdaderamente algo sorprendente porque estamos hablando de un contrato de más de 21 mil millones de pesos".

REPORTERA: TÜV Rheinland recomendó al Gobierno capitalino evaluar la posibilidad de cambiar los 30 trenes, pues aseguran que su mantenimiento sería demasiado costoso y no se terminaría jamás con el desgaste ondulatorio de las vías.

Esta versión también la avaló en su tercer informe la empresa Systra, que se encargó de evaluar los daños de la polémica obra.

DIPUTADO JORGE GAVIÑO (PANAL): "No resolverá el desgaste ondulatorio ni los esfuerzos generados sobre la vía en radios de curvas pequeñas, sólo mitigará en forma paliativa el acelerado desgaste, es decir, el desgaste ondulatorio se reduciría con estas medidas siempre y cuando la empresa de los trenes cumpla con lo que dice Systra".

MIGUEL ÁNGEL MANCERA (JEFE DE GOBIERNO DF): "Parte de la información que tiene el informe de Systra está orientada a este problema de la inscripción de la rueda riel, entonces la instrucción a la Secretaría de Obras, así como al Sistema de Transporte Colectivo Metro es analizar en toda su dimensión todas estas opiniones profesionales".

REPORTERA: Pero comprar nuevos trenes implicaría rescindir el contrato de 21 mil millones de pesos que firmó el entonces secretario de Finanzas, Mario Delgado, con la empresa fabricante CAF.

DIPUTADO HÉCTOR SAÚL TÉLLEZ (PAN): "Claro que hay contratos suscritos, tenemos que entrar seguramente a la evaluación de la rescisión de este tipo de contratos y seguramente terminaremos en un arbitraje internacional, pero eso no puede tener al Gobierno del DF cautivo de un pago que a todas luces hoy es completamente obsoleto".

DIPUTADO JORGE GAVIÑO (PANAL): "Si se va por una vía o por la otra se tiene que cargar el costo a las empresas y de ninguna manera al pueblo de México".

REPORTERA: La Comisión Investigadora de la Línea 12 del Metro pedirá a la Contraloría General del Distrito Federal que quien o quienes autorizaron la compra de estos trenes se hagan responsables del millonario daño patrimonial que le causaron a los ciudadanos del Distrito Federal.

**AGENTES DE TRÁNSITO NO PUEDEN PEDIR A LOS AUTOMOVILISTAS BAJARSE DEL VEHÍCULO
JORGE ZARZA/ LAURA CASILLAS; HECHOS AM; C-13; 08:13 HRS.**

REPORTERA: Pasarse un alto, hablar por teléfono mientras manejamos, invadir los carriles del metrobús, son algunas de las acciones por las que los policías de tránsito pueden pararnos para infraccionarnos, pero ¿realmente los ciudadanos sabemos qué hacer cuando una autoridad nos detiene?

A decir de los expertos muchos ciudadanos no leen el reglamento de tránsito y no saben bien cómo actuar en este tipo de situaciones, de ahí que recomiendan a los automovilistas que al momento de ser detenidos por un elemento de tránsito baje la ventanilla lo suficiente para mantener una conversación con el oficial y como medida de precaución llevar los seguros puestos, de inmediato pedirle que se identifique, anotar el nombre del elemento de seguridad y en su caso el número de patrulla o motopatrulla.

JOSÉ PLASCENCIA HERNÁNDEZ (DIR. JURÍDICO CONSEJO CIUDADANO): "Es preferible no bajarse del auto, permanecer en el mismo, sí bajar la ventanilla, enseñarle los documentos que es tarjeta de circulación o licencia y una vez hecho lo mismo pedirle que se le regrese y notificarle o preguntarle cuál es el motivo de su infracción, por qué infracción se le va a sancionar y que en el propio reglamento de tránsito metropolitano le señale cual es el artículo e infracción que corresponde..."

REPORTERA: Después de que el policía revise los documentos el automovilista debe pedirle que se los regrese, ningún elemento puede intentar quedarse con ellos.

DIPUTADA OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS (PAN): "No tienen ningún derecho a retenerse ningún policía de cruceo ningún documento que sea de tu propiedad..."

REPORTERA: Los policías deben ser claros con la sanción, nunca deben exigir al conductor bajar del auto y mucho menos pedirle que abra su cajuela

JOSÉ PLASCENCIA: "Ahí no procede, en estricto sentido, en estricto sentido no procede, por qué para esto necesita tener una orden, recordemos que el vehículo es parte de la propiedad de uno, entonces ya pedirle una revisión más exhaustiva del vehículo en su interior deben tener ellos la orden dada por un juez para el efecto por la autoridad competente..."

REPORTERA: Finalmente advierten que el ciudadano deberá verificar que la papeleta de infracción tenga la fecha, la hora y el lugar correcto de donde sucedieron los hechos, así como una breve descripción de la falta cometida al igual que el nombre, número de placa y firma del agente. Con estos pequeños consejos y actuando con tranquilidad y responsabilidad, dicen los que saben, podemos evitar muchos dolores de cabeza.

**RECOMIENDA CERTIFICADORA AL GDF CAMBIAR TRENES DE LA L-12
LUIS CARLOS ORTIZ/ MILENIO NOTICIAS; C-120; 16:24 HRS; 20/01/15**

CONDUCTOR: La empresa certificadora en seguridad de los trabajos de rehabilitación de la Línea 12 del Metro recomendó al gobierno capitalino cambiar los trenes de la Línea 12 para que se eviten problemas una vez que se reanude la operación de esa ruta. Por su parte, **Jorge Gaviño**, presidente de la Comisión Investigadora de las Fallas en la Línea Dorada en la **Asamblea Legislativa**, comentó que la Secretaría de Obras del Distrito Federal y el Sistema de Transporte Colectivo Metro deberán evaluar si conviene más cambiar los trenes o costear el mantenimiento propuesto por Systra.

**SE TENDRÁN QUE CAMBIAR TODOS LOS TRENES DE LA L12 DEL METRO
JAVIER ALATORRE/ SELENE FLORES; HECHOS; C-13; 22:07 HRS; 20/01/15**

CONDUCTOR: Vamos a la Ciudad de México. De 21 mil millones de pesos fue el contrato por los trenes de la fallida Línea 12 del Metro.

En medio de la ineficacia y las sospechas de corrupción, ahora la solución será cambiar todos los trenes. Esto ya lo habíamos adelantado desde diciembre pasado, aquí en Hechos.

REPORTERA: Los 30 trenes de la Línea 12 del Metro que se adquirieron en la administración de Marcelo Ebrard no sirven y hay que cambiarlos, así lo señala un informe de TÜV Rheinland, la empresa que se encargará de certificar en seguridad los trabajos de rehabilitación de la línea dorada.

DIPUTADO HÉCTOR SAÚL TÉLLEZ (PAN): "Estos estudios el día de hoy con la empresa Rheinland, que da el último dictamen que fue contratado por el Gobierno del DF, confirman que no hay compatibilidad entre los trenes. Nos parece verdaderamente algo sorprendente porque estamos hablando de un contrato de más de 21 mil millones de pesos".

REPORTERA: TÜV Rheinland recomendó al Gobierno capitalino evaluar la posibilidad de cambiar los 30 trenes, pues aseguran que su mantenimiento sería demasiado costoso y no se terminaría jamás con el desgaste ondulatorio de las vías.

Esta versión también la avaló en su tercer informe la empresa Systra, que se encargó de evaluar los daños de la polémica obra.

DIPUTADO JORGE GAVIÑO (PANAL): "No resolverá el desgaste ondulatorio ni los esfuerzos generados sobre la vía en radios de curvas pequeñas, sólo mitigará en forma paliativa el acelerado desgaste, es decir, el desgaste ondulatorio se reduciría con estas medidas siempre y cuando la empresa de los trenes cumpla con lo que dice Systra".

MIGUEL ÁNGEL MANCERA (JEFE DE GOBIERNO DF): "Parte de la información que tiene el informe de Systra está orientada a este problema de la inscripción de la rueda riel, entonces la instrucción a la Secretaría de Obras, así como al Sistema de Transporte Colectivo Metro es analizar en toda su dimensión todas estas opiniones profesionales".

REPORTERA: Pero comprar nuevos trenes implicaría rescindir el contrato de 21 mil millones de pesos que firmó el entonces secretario de Finanzas, Mario Delgado, con la empresa fabricante CAF.

DIPUTADO HÉCTOR SAÚL TÉLLEZ (PAN): "Claro que hay contratos suscritos, tenemos que entrar seguramente a la evaluación de la rescisión de este tipo de contratos y seguramente terminaremos en un arbitraje internacional, pero eso no puede tener al Gobierno del DF cautivo de un pago que a todas luces hoy es completamente obsoleto".

DIPUTADO JORGE GAVIÑO (PANAL): "Si se va por una vía o por la otra se tiene que cargar el costo a las empresas y de ninguna manera al pueblo de México".

REPORTERA: La Comisión Investigadora de la Línea 12 del Metro pedirá a la Contraloría General del Distrito Federal que quien o quienes autorizaron la compra de estos trenes se hagan responsables del millonario daño patrimonial que le causaron a los ciudadanos del Distrito Federal.

NOTICIAS INTERNET

***GDF NO ACLARA SITUACIÓN DEL TÚNEL MIXCOAC; BALLESTEROS EXIGE RESPUESTAS A SOBSE
URBE POLÍTICA.COM/ 20/01/15***

Un sinnúmero de críticas para el Gobierno Federal ha levantado el proyecto de obras necesarias para la construcción del Tren Interurbano México-Toluca, pero las autoridades de la Ciudad de México tienen un caso homólogo del que nada se ha dicho, hasta el momento.

Laura Ballesteros Mancilla, quien funge más como presidenta de la Comisión de Movilidad que como secretaria de ésta, señaló que vecinos de diversas colonias afectadas por el deficiente proyecto se han acercado a su grupo de trabajo para solicitar apoyo.

Anunciado desde el mes de septiembre de 2013 por el secretario de Obras del DF, Alfredo Hernández García, se advirtió un tiempo de 18 meses de obras. No obstante, tan sólo se habló de la creación de un "trazo doble deprimido de poco más de un kilómetro de longitud que pasará por debajo de Insurgentes para conectar al oriente con el poniente de la ciudad. Antes de llegar a la avenida Insurgentes se deprime y saldrá exactamente al puente de Universidad, pasamos por abajo de Barranca del Muerto y Moras", pero no se dieron mayores detalles sobre las necesidades de la obra ni de las afectaciones medioambientales.

En tanto, el perredista Leonel Luna –jefe delegacional de Álvaro Obregón- y el panista Jorge Romero –jefe delegacional de Benito Juárez-, así como una parte importante de los vecinos, consideran necesarias obras para agilizar el tránsito y la seguridad. Pero los reclamos se centran en la falta de transparencia respecto del proyecto y las alternativas viales y ambientales necesarias durante las obras y posterior a ellas. Y es que la Sobse se ha limitado a un video en el que se muestra el hipotético túnel terminado, pero atañe a la Secretaría de Movilidad (Semovi) y de Medio Ambiente (Sedema) la responsabilidad de enunciar respuestas adyacentes.

"La crítica específica hacia este proyecto es opacidad, por un lado que no se comparte el proyecto como tal con los vecinos, y tampoco se les dice de qué manera se va a integrar con el contexto de las colonias en la obra", añadió la legisladora panista.

Mientras el conjunto de dependencias del Gobierno a cargo de Miguel Ángel Mancera, vecinos de las colonias San José Insurgentes, Mixcoac, Merced Gómez, Insurgentes Mixcoac, Extremadura Insurgentes, San Juan, Crédito Constructor, Actipan, Acacias, Guadalupe Inn, y Florida, se han organizado para detallar anomalías que debían ser contestadas desde la presentación del proyecto.

Añadidas a las ya mencionadas, en conjunto con la secretaria de la Comisión de Movilidad, los afectados llaman la atención sobre la falta de un estudio de costo-beneficio, mismo que resulta necesario antes de cualquier licitación.

Finalmente, las afectaciones no serán sólo para los vecinos, ya que, como puede advertirse en el video antes mencionado, la Línea 1 del Metrobús no funcionará en el tramo mencionado. De ahí la necesidad de que se conozca el trayecto temporal para que los miles de usuarios del sistema de transporte puedan tomar precauciones.

"Quisiera pedirle a la Secretaría de Obras que en los siguientes días haga públicas las medidas de integración que le exige el estudio costo beneficio, para que los vecinos puedan saber qué es lo que sus estudios están recomendando como obras para resarcir sus daños específicamente. Además, es necesario vincular el Túnel Mixcoac con una propuesta de mejora de la Línea 1, entre otras cosas", concluyó.

L12: HAY CONDICIONES PARA OPERAR PERO RECOMIENDAN CAMBIAR TRENES
URBE POLITICA.COM/ 20/01/15

A casi un año de cerrado el tramo elevado de la Línea 12 del Metro, no existen dictámenes contundentes sobre lo que se debe hacer para que vuelva a funcionar. Mientras tanto, el GDF dilapida recursos en análisis de una y otra empresa.

Desde que a inicios del pasado mes de marzo de 2014 se diera a conocer el cierre de 11 de las 22 estaciones de la Línea Dorada por, según se dijo "razones de seguridad" diversas voces plantearon diferentes causales para

tal decisión. Por antecedentes, tanto la versión que señala defectos de fabricación y especificaciones de las instalaciones como la que señala a la Dirección del Sistema de Transporte Colectivo Metro, a cargo de Joel Ortega, han tenido razones de peso para ser sostenidas como agentes combinados para el desastre.

Tras decenas de reuniones y comparecencias, los argumentos se asientan sobre los estudios realizados por las empresas TSO, Systra y ahora TÜV Rheinland. Tan sólo para las labores de Systra, el Gobierno del Distrito Federal ha destinado más de 50 millones de pesos. No obstante, acudió a la tercera empresa que, en comunicado oficial enviado a la Comisión Especial Investigadora de la L12 de la **Asamblea Legislativa** del Distrito Federal, señala que "las modificaciones propuestas por SYSTRA pueden mejorar la inscripción en las curvas, pero de todas maneras el tren no cumple con el diseño de la vía para la Línea 12".

Cuauhtémoc Velasco, legislador local por Movimiento Ciudadano, quien ha pugnado por mantener el servicio con las precauciones necesarias, recordó que, de los trabajos conjuntos entre Systra y TSO hacia el último tercio de 2014, se determinó: 1) que "Los resultados de los ensayos de seguridad son elevados pero aceptables...", 2) "El tren puede operar en seguridad" y que 3) "Desde el punto de vista del retorno de experiencia, la inscripción de bogies es segura".

Por tanto, en contra de lo que ha sido la bandera verbal de Miguel Ángel Mancera –quien se limita a reiterar la seguridad como primer paso-, no existe riesgo concluyente de descarrilamiento si se da el mantenimiento preventivo y correctivo a las instalaciones.

"Se confirma que es posible modificar el tren actual con objeto de obtener una mejor inscripción con el trazo de la Línea 12. No obstante los resultados del informe, ahora se nos presenta una opinión, que afirma estar basado en opiniones emitidas durante 2014, que señala que el tren no cumple con las especificaciones adecuadas, y brevemente concluye que Systra está equivocada, punto de vista anterior al informe de ésta, en enero de 2015", abundó el diputado local.

Lo anterior, en respuesta a la "recomendación" que emite la empresa TÜV Rheinland por medio de su Gerente de Proyecto Guido Wallraff, misma que dicta "evaluar la posibilidad de cambiar el material rodante con una configuración de tren adecuada a la línea 12 del metro de la Ciudad de México (sic)".

Y es que, por lo pronto, el Secretario de Movilidad (Semovi), Rufino León Tovar –quien se niega a dar declaración alguna respecto de sus responsabilidades directas-, declaró que es posible evaluar la posibilidad de cambiar los convoyes de la Línea 12 "si es que técnicamente se demuestra que es necesario hacerlo". Sin embargo, la decisión tendría que ser sometida a análisis ante los miembros del Consejo de Administración del STC Metro.

SUGIEREN CAMBIAR LOS TRENES DE LA LÍNEA 12
PORTAL MILENIO.COM/ 20/01/15

La empresa certificadora en seguridad de los trabajos de rehabilitación de la Línea 12 del Metro, TÜV Rheinland, recomendó al gobierno capitalino cambiar los trenes de la Línea 12 del Metro para que se eviten problemas una vez que se reanude la operación de esa ruta.

De acuerdo con la opinión sobre el material rodante que emitió esa empresa alemana, a petición de la Secretaría de Obras y Servicios capitalina, y de la cual MILENIO tiene copia, se indica que el material rodante férreo contratado a la empresa española CAF tiene problemas que impactan directamente en el desgaste excesivo de ruedas y rieles, debido a que hay un emparejamiento desfavorable.

"Recomendación: Evaluar la posibilidad de cambiar el material rodante con una configuración de tren adecuada a la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México", indica la certificación presentada el pasado 8 de enero a la Secretaría de Obras y Servicios, encargada de la rehabilitación de la Línea 12, y a la Comisión Investigadora de las fallas de la Línea Dorada en la **Asamblea Legislativa**.

El diputado local y presidente de esa comisión, **Jorge Gaviño**, había anunciado la recepción del documento, en el que se indica también que los trenes españoles FE 10 no tienen la configuración adecuada para operar en la Línea 12 con costos de mantenimiento usuales y aceptables.

Los trenes tuvieron un costo aproximado de 18 mil millones de pesos, a un contrato de pago por prestación de servicio por 15 años.

Aunado a esta opinión técnica, la empresa francesa Systra también realizó un diagnóstico y pidió corregir los problemas detectados para contrarrestar el desgaste ondulatorio detectado.

Sin embargo, la empresa alemana TÜV Rheinland señaló que las modificaciones propuestas por Systra podrán mejorar la inscripción en las curvas, que es donde se ha detectado el mayor problema de desgaste ondulatorio, pero de todas maneras el tren no cumple con el diseño de la vía para la Línea 12.

"En términos de seguridad, se puede hacer todas las modificaciones propuestas por Systra al tren actual, con el objeto de obtener una mejor inscripción en las curvas; en nuestra opinión, esto no resuelve completamente el problema de desgaste ondulatorio acelerado ni los esfuerzos generados sobre radios de curvas pequeñas", indica el documento.

La revisión también descubrió algunas otras equivocaciones e inexactitudes en los modelos, como son elementos colocados en una ubicación errónea y los valores de rigidez rotacional en la suspensión primaria fueron incorrectos.

La Línea 12 se detuvo parcialmente de Tláhuac a Atlalilco, desde el 12 de marzo de 2014.

A partir de ahí, el gobierno capitalino, a través de la Secretaría de Obras, se encarga de tener un proyecto ejecutivo para realizar la rehabilitación de ese tramo de 11 estaciones cerradas, que afecta a 450 mil usuarios por día aproximadamente.

En el primer diagnóstico de este 2015 hecho por la empresa Systra, se indica que los trenes de la Línea 12 pueden operar con seguridad; sin embargo, están a punto de llegar al límite y sufrir un descarrilamiento.

Según el documento, del cual MILENIO tiene copia, hay una mala inscripción en las curvas de radio muy pequeño y aunado a la mala inscripción de bogies se generan vibraciones excesivas.

Slobodan Petrovi, director general de Systra México, señaló en 2014 que las vibraciones excesivas de los ejes de los trenes a una frecuencia de 94 hertz, generaron desgaste ondulatorio.

Además, la mala inscripción de los bogies en las curvas de radio reducido y aparatos de vía, generaron esfuerzos anormales en la vía y por lo tanto una evolución exponencial del desgaste ondulatorio.

La empresa española CAF informó que los trenes de la Línea 12 Metro se fabricaron bajo las especificaciones y supervisión del Sistema del Transporte Colectivo (STC).

"Nunca han representado ningún riesgo para la seguridad de los pasajeros, cumplen con todas las normas aplicables y con los estándares de seguridad internacionales vigentes, según vuelve a establecer el último informe de la empresa Systra y que fue entregado a CAF la semana pasada en la reunión de trabajo que mantuvo con el GDF", señaló en un comunicado.

**ESTUDIOS REPRUEBAN TRENES DE LA LÍNEA 12 DEL METRO
PORTAL EXCELSIOR EN LINEA/20/01/15**

Las pruebas dinámicas que hizo SYSTRA detectaron que el desgaste ondulatorio no se resolverá de fondo, recomienda cambiar el material rodante

Un informe que elaboró la certificadora TÜV Rheinland Services México con base en los resultados de las pruebas dinámicas que realizó SYSTRA en el tramo elevado en agosto del año pasado, señaló la posibilidad de evaluar un cambio de trenes (Cuartoscuro) CIUDAD DE MÉXICO, 20 de enero.-Aunque los 30 trenes de la Línea 12 sean modificados con base en las pruebas dinámicas que se hicieron entre la flota y el sistema de vías, el desgaste ondulatorio no se resolverá a fondo, por lo que las empresas certificadoras recomendaron cambiar en su totalidad la flota.

““En términos de seguridad se pueden hacer todas las modificaciones propuestas por Systra al tren actual con el objeto de obtener una mejor inscripción en las curvas. En nuestra opinión, esto no resolverá completamente el problema del desgaste ondulatorio acelerado, ni los esfuerzos generados sobre los radios de curvas pequeñas”, explica un informe que elaboró la certificadora TÜV Rheinland Services México, del que este diario tiene copia.

Este análisis se realizó con base en los resultados de las pruebas dinámicas que realizó la firma francesa Systra en el tramo elevado de la Línea Dorada, en agosto del año pasado.

En las conclusiones que hace TÜV Rheinland Services México sobre los trenes modelo FE-10, se insiste en que, incluso con las modificaciones que se aplicarían a su diseño, la incompatibilidad entre las ruedas y los rieles no se resolverá por completo.

La certificadora agrega en su sección de recomendaciones que se evalúe la “posibilidad de cambiar el material rodante con una configuración de tren adecuada a la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México”.

La imposibilidad de abatir en su totalidad el desgaste ondulatorio severo que obligó al cierre del tramo elevado de la Línea 12, hace más de 10 meses, el 11 de marzo pasado, fue señalado previamente por Systra en los resultados de los análisis dinámicos que solicitó la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse).

En la sección de conclusiones de sus pruebas dinámicas, que constituyen su tercer informe sobre las fallas en la Línea Dorada, la firma francesa indica que es posible hacer modificaciones a los trenes para mejorar su inscripción con el trazo de la Línea, sin embargo, también apunta que esto no será una solución definitiva.

““No resolverá el desgaste ondulatorio ni los esfuerzos generados sobre la vía en radios de curvas pequeñas, sólo mitigará de forma paliativa el acelerado desgaste”, explica el documento.

Tanto Systra como TÜV también coinciden en que la flota que construyó la empresa CAF, bajo un contrato con valor por mil 588 millones 152 mil 500 dólares, no permite una operación costeable.

Ambas empresas señalan que la configuración actual de los trenes arrojaría costos de mantenimiento fuera de lo usual y en ningún momento aceptables.

El tercer informe de Systra indica que CAF tuvo la posibilidad de haber diseñado un tren más adaptado para las condiciones férreas de la Línea sin dejar de cumplir con las especificaciones que le hizo el Sistema de Transporte Colectivo para su fabricación.

Para lograrlo, detalló que la armadora de origen español debió reducir las energías disipadas 40 por ciento y el ángulo de ataque en 30 por ciento del diseño original, deficiencias que figuran entre las causas de la aparición del desgaste ondulatorio severo.

Los resultados de las pruebas dinámicas en el tramo elevado confirmaron que la mala inscripción en la vía de los bogies, base de la tracción del tren, es la causa del desgaste acelerado de los rieles, de las vibraciones excesivas al paso del tren en la zona de curvas y del origen de otros daños en las vías.

El documento explica que esta mala inscripción o acoplamiento dinámico entre las ruedas de los trenes y los rieles provocan disparidad entre los esfuerzos aplicados a los ejes traseros y delanteros de los bogies, que son muy elevados en los ejes delanteros y provocan su compresión.

Systra señaló que si bien bajo los parámetros originales de diseño los trenes pueden operar con seguridad, el índice de riesgo de descarrilamiento es cercano al límite aceptado, mismo que fue calificado como "elevado" respecto al valor máximo de la norma.

Los documento fueron entregados por la Sobse a la Comisión Investigadora en la **Asamblea Legislativa** del DF, órgano que autorizó a esa dependencia una partida presupuestal por 883 millones de pesos para costear las reparaciones que requiere la Línea 12.

El jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, inauguró la Línea 12 tras haber recibido una certificación por parte de un consorcio alemán de que se encontraba en condiciones óptimas para operar.

Este estudio representó un gasto para la ciudad de 119 millones de pesos

***PIDE COMISIÓN INVESTIGADORA DE L12 EVALUAR CAMBIO DE TRENES
MILENIO DIGITAL.COM/ 09:26 HRS; 20/01/15***

La Secretaría de Obras del Distrito Federal y el Sistema de Transporte Colectivo Metro tienen que evaluar la posibilidad de cambiar los trenes de la Línea 12, afirmó **Jorge Gaviño**, presidente de la Comisión Investigadora de las Fallas en la Línea Dorada en la **Asamblea Legislativa**.

La certificadora alemana TÜV Rheinland sugirió al gobierno capitalino cambiar los trenes de la Línea 12 porque hay un emparejamiento desfavorable que impacta directamente en el desgaste excesivo de ruedas y rieles. Antes, la empresa francesa Systra pidió corregir los problemas detectados en los trenes para contrarrestar el desgaste.

"Hay forma de solucionarlo, nos dice Systra, pero va a ser por un costo elevado. ¿Este costo será aceptable? Si sabemos que va a poder funcionar como se está planteando, el problema es cuánto nos va a costar el mantenimiento de esta manera", cuestionó **Gaviño** en entrevista con Milenio Televisión.

Aseguró que la Línea 12 volverá a operar, pero hay que evaluar "cuánto nos va a costar una vía y cuánto nos va a costar la otra".

Dijo que será la Secretaría de Obra, con opinión directa del STC Metro, quien decida qué alternativa es la más viable, para lo que deben determinar "cuáles serían los costos para la ciudad y cuáles serían los costos para el gobierno de la ciudad".

"Nosotros (la comisión investigadora) nos vamos a reunir esta semana, haremos una serie de cuestionamientos tanto a la secretaria como al Metro", dijo **Gaviño**. "Seguramente la próxima semana tendremos una respuesta".

***INFORME SYSTRA CONSIDERA NO EXISTE RIESGO DE DESCARRILAMIENTO EN L12: VELASCO
RADIO FÓRMULA/ 17:35 HRS; 20/01/15***

Cuauhtémoc Velasco, diputado de la **Asamblea Legislativa** del Distrito Federal, se dijo sorprendido ante la intención del Servicio de Transporte Colectivo Metro en desacreditar el resultado final presentado por la empresa Systra sobre la situación de la Línea 12.

El coordinador del grupo parlamentario del Movimiento Ciudadano en la ALDF, recordó que a la francesa Systra se le pagaron 50 millones de pesos y ahora el STC Metro intenta "desacreditarlo mediante una opinión de dos cuartillas de la empresa TUV Rheinland, que participó en la certificación original de la vía".

El asambleísta citó que en la página 29 del informe de Systra, así como en sus conclusiones contenidas en las páginas 50 y 51 del mismo, señala que: "Los resultados de los ensayos de seguridad son elevados pero aceptables... El tren puede operar en seguridad" y que "desde el punto de vista del retorno de experiencia, la inscripción de bogies es segura".

El legislador capitalino hizo hincapié en que el documento establece que el coeficiente de seguridad al descarrilamiento está dentro de los niveles aceptables, por lo que incluso se pone en entredicho el cierre de la Línea 12, al no establecerse un riesgo para los usuarios.

También, cita que en las conclusiones "se confirma que es posible modificar el tren actual con objeto de obtener una mejor inscripción con el trazo de la Línea 12".

Velasco sentenció: "No obstante los resultados del informe, ahora se nos presenta una opinión, que afirma estar basada en opiniones emitidas durante 2014, que señala que el tren no cumple con las especificaciones adecuadas, y brevemente concluye que Systra está equivocada, punto de vista anterior al informe de ésta, en enero de 2015".

El integrante de la Comisión Investigadora de la Línea 12 creada por la ALDF explicó que se trata de un manejo "muy delicado" pues se pretende descalificar a una empresa a la que el propio GDF contrató y ahora busca imponer un cambio de trenes en la Línea 12, lo cual significará que seguirá detenida hasta que se resuelva el arbitraje internacional, a que sin duda dará lugar.

Finalmente, **Velasco Oliva** señaló que esta manipulación tendrá también un importante efecto en el juicio que se sigue en contra del consorcio constructor de la Línea 12, integrado por Alstom-ICA y Carso Infraestructura, ya que "responsabilizar exclusivamente a CAF, llegando al extremo de pedir un cambio de trenes, será una prueba que el consorcio podrá utilizar para ser eximido de toda responsabilidad en la construcción de la Línea".

***SE DEBEN COMPRAR NUEVOS TRENES PARA LA LÍNEA 12
AZTECA NOTICIAS.COM/ SELENE FLORES; 20:40 HRS; 20/01/15***

Los 30 trenes de la Línea 12 del Metro, que se adquirieron por un jugoso contrato, en la administración de Marcelo Ebrard, no sirven y hay que cambiarlos.

Así lo señala un informe de TÜV Rheinland, la empresa que se encargará de certificar en seguridad los trabajos de rehabilitación de la Línea Dorada.

"Estos estudios, el día de hoy, con la empresa Rheinland que da el último dictamen que fue contratado por el gobierno del DF, confirman que no hay compatibilidad entre los trenes, nos parece verdaderamente algo sorprendente porque estamos hablando de un contrato de más de 21 mil millones de pesos", señaló **Héctor Saúl Téllez** de la Comisión Investigadora de la Línea 12.

TÜV Rheinland recomendó al Gobierno capitalino evaluar la posibilidad de cambiar los 30 trenes, pues aseguran el mantenimiento de los mismos, con todo y su rehabilitación, sería demasiado costoso y no se terminaría jamás con el desgaste ondulatorio.

Así lo señaló también la empresa Systra, en un tercer informe, quien se encargó de evaluarlos los daños de la Línea Dorada.

"No resolverá el desgaste ondulatorio, ni los esfuerzos generados en radios de curvas pequeñas, solo mitigará en forma paliativa el acelerado desgaste. Es decir el desgaste ondulatorio se reduciría con estas medidas siempre y cuando la empresa de los trenes cumpla con lo que dice Systra", comentó **Jorge Gaviño**, Presidente de la Comisión Investigadora de la Línea 12.

Comprar nuevos trenes para la Línea 12 implicaría la recesión del jugoso contrato por más de 21 mil millones de pesos con la empresa CAF, quien fabricó los trenes.

Pero hasta hoy la empresa no acepta la incompatibilidad de sus unidades.

"Claro que hay contratos suscritos. Tendremos que entrar seguramente a la evaluación de la recesión de este tipo de contratos y seguramente terminaremos en un arbitraje internacional, pero eso no puede tener al GDF cautivo de un pago que a todas luces hoy es completamente obsoleto", pronunció **Saúl Téllez**

El Jefe del GDF, Miguel Ángel Mancera, dijo que "parte de la información que tiene el informe de Systra está orientada a este problema de la inscripción de la rueda-riel, entonces la instrucción a la Secretaría de Obras así como al Sistema de Transporte Colectivo Metro es analizar en toda su dimensión todas estas opiniones profesionales".

La comisión investigadora de la Línea 12 del Metro aseguró que pedirá a la Contraloría General de Distrito Federal ponga su lupa sobre quién o quienes autorizaron la compra de estos trenes para que con nombre y apellido se hagan responsables del millonario daño patrimonial que le causaron a los ciudadanos del Distrito Federal.

***EL STC MANIPULA INFORMES Y ANALISIS DE LA LÍNEA 12, ASAMBLEÍSTAS
LA CRÓNICA EN LÍNEA/ 21/01/15***

Para el diputado por Movimiento Ciudadano en la **Asamblea Legislativa, Cuauhtémoc Velasco Oliva**, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, encabezado por Joel Ortega, "manipula" los informes y análisis realizados sobre la Línea 12, que funciona de manera parcial desde marzo de 2014.

En un comunicado, **Velasco Oliva** aseguró que el STC intenta descalificar el trabajo de la empresa francesa Systra, contratada por el GDF para determinar las causas que llevaron a la suspensión del servicio en 20 estaciones, con una opinión de dos cuartillas de la empresa TUV Rheinland, que participó en la certificación original de la vía.

Explicó que en la página 29 del informe de Systra, así como en sus conclusiones contenidas en las páginas 50 y 51 del mismo, se señala textualmente que "los resultados de los ensayos de seguridad son elevados pero aceptables... El tren puede operar en seguridad" y que "desde el punto de vista del retorno de experiencia, la inscripción de bogies es segura".

El legislador, cercano a Marcelo Ebrard, hizo hincapié en que el documento también establece que el coeficiente de seguridad al descarrilamiento está dentro de los niveles aceptables, por lo que incluso se pone en entredicho el cierre de la Línea 12, al no establecerse un riesgo para los usuarios.

***ASAMBLEÍSTA VIAJA A WASHINGTON
PORTAL EXCÉLSIOR.COM/ 21/01/15***

Muy contenta vimos a la asambleísta del PAN **Laura Ballesteros**, viajó a Washington con la delegación que acompañó al jefe de gobierno del DF, Miguel Ángel Mancera, regresaron con el compromiso del banco mundial, el Bid y el banco de desarrollo de América, de que se otorgará un crédito de 250 millones de dólares para reemplazar microbuses y apoyar la calidad del aire en el DF, un triunfo para la causa por la que ha luchado denodadamente: la movilidad en la ciudad de México.

***GÓMEZ DEL CAMPO SE CONTRAPONA A MANCERA
PORTAL URBEPOLÍTICA.COM/ 21/01/15***

A unos días de haber sido dadas a conocer las declaraciones patrimoniales de los miembros del gabinete más cercano a Miguel Ángel Mancera, la mediocridad de éstas y el carácter "voluntario" de éstas provoca una reacción contraria a la deseada.

El pasado 14 de enero, la Contraloría General del DF presentó en su página de internet los documentos correspondientes a las declaraciones patrimoniales enviadas por los miembros del gabinete, más no las que ya se encontraban en su poder cuando los implicados tomaron el cargo. Es decir que, como pudo advertirse al analizar los documentos, la información ha sido sesgada en cuanto a la información sustancial respecto del cómo y cuándo se compraron las distintas posesiones y bajo qué régimen, además de las características de éstas.

De esto han emanado un sinnúmero de críticas para el actual jefe de Gobierno, dado que en diciembre pasado anunció esta información como un ejercicio de transparencia sin precedente y forzoso para todo aquel trabajador afín a su causa que pretenda conservar su cargo. Sin embargo, el mediocre ejercicio ya ha sido calificado como "patético" por parte del presidente de la Comisión de Transparencia a la Gestión de la **Asamblea Legislativa** del Distrito Federal (ALDF), **Gabriel Gómez del Campo**.

"Este tipo de versión pública no te da absolutamente ninguna información real de lo que tiene el funcionario, lo único que están haciendo es hacer mención, hacer una relatoría de lo que se tiene, pero no hay montos. Se sabe que llega con dos, tres casas, siete casas, pero ¿con qué casas te vas? Una declaración tan escueta, tan vaga, tan opaca, lo único que hace es que en aras de la transparencia, lo que están logrando es mucha mayor opacidad de la que existía al estar reservada toda la información... Tampoco se hace mención de dependientes económicos, ni de los esposos o esposas de los funcionarios, entonces ahí se genera mucho más opacidad, porque puede haber corrupción y poner todo a nombre de la esposa, de los hijos y que no ocurra absolutamente nada", señaló.

Por el contrario de lo que ha defendido Mancera al celebrar este ejercicio "opcional y voluntario" de transparencia, el panista advierte que el conocimiento público de las posesiones de los funcionarios públicos no debe estar sujeto a una "voluntad política" de un actor político en particular sino que ha de establecerse como una obligación por ley, "ya que es un compromiso con la ciudadanía".

"Tiene que ser una obligación; como es una facultad, tienes posibilidad de hacer lo que hicieron Mancera y sus funcionarios. El objetivo es que sea una obligación y que por ley se tenga que abrir esta información en versión pública y a partir de eso ya poder ejercer el cargo", aseguró.

No obstante, añadió que información como: domicilios, números de cuentas bancarias, incluso hasta el nombre de la empresa, pueden permanecer con velo al público, más no así el número de acciones y los correspondientes montos de éstas. Lo anterior, también, como una contraparte a la negativa del jefe de Gobierno para dar a conocer cuánto gana o invierte al ser cuestionado en entrevista.

"Nosotros hacemos mención de montos, él no hace mención absolutamente de nada. No sabemos con cuánto llega y con cuánto se va a ir", sentenció.
