



Confesiones de priistas a sus aliados del PAN

• El PRI, partido bisagra, se ha mantenido en la indefinición sobre el sentido de su voto.

Morena llevaría la Reforma Eléctrica al pleno de la Cámara de Diputados después de que se apruebe el Paquete Económico para el 2022. Es decir, durante las dos primeras semanas de diciembre.

Es lo que dijo el diputado **Ignacio Mier**, jefe de la bancada de Morena en San Lázaro, a integrantes de los grupos parlamentarios de oposición, según legisladores del PAN.

Entre éstos, sin embargo, corre la versión de que la iniciativa sólo llegaría al pleno para su discusión y votación, si Morena amarra con el PRI los 56 votos que le faltan para alcanzar la mayoría calificada (dos tercios de los presentes).

La reforma de **López Obrador** propone modificaciones a los artículos 25, 27 y 28 de la Carta Magna. Entre sus objetivos está asegurar el 54% del mercado eléctrico a la CFE, y desaparecer los órganos regulatorios (CRE, CNH, Cenace).

Establece también el monopolio del Estado en la explotación del litio, un mineral que se utiliza en las baterías para celulares, grasas para lubricar automóviles, etcétera.

El PRI, partido bisagra, se ha mantenido en la indefinición sobre el sentido de su voto. No es un secreto que su bancada está dividida en ambas cámaras.

La senadora **Claudia Ruiz Massieu** tuvo un gesto de valentía. Con franqueza declaró que no votará a favor de la reforma.

Explicó: "Vamos a tener apagones, aumento en las tarifas, menos empleo, menos crecimiento económico, menos desarrollo, además de un cúmulo de litigios de inversionistas y de Estados con los que tenemos libre comercio de inversión".

Otros diputados del tricolor han manifestado a sus aliados panistas sus dudas sobre la reforma y confiesan sus deseos de que Morena decida no votarla y congelarla en comisiones. Eso les ahorraría señalamientos de que están entregados con el presidente **López Obrador**.



• Vimos muy contento a **Manuel Espino**, comisionado del Servicio de Protección Federal. Tenía motivos. Ya se entrevistó con **Mario Delgado**, presidente nacional de Morena.

Continúa en siguiente hoja



luego de que el mismísimo presidente **López Obrador** diera luz verde al expanista para buscar la candidatura de Morena al gobierno de Durango.

El propio **Espino** nos contó la forma tan singular que utilizó para comunicar a **AMLO** sus aspiraciones. En la madrugadora reunión del gabinete de seguridad, el 9 de septiembre pasado, puso una tarjeta en el lugar donde se sienta el Presidente informando de sus intenciones.

Observó cuando la leía **López Obrador**. En principio no le dijo nada, pero luego el propio Presidente hizo público el contenido de la tarjeta. "Así que nos dejás", le dijo, sonriente, el primer mandatario, y le dio luz verde.

Espino no es militante de Morena. Encabeza un movimiento civil llamado Ruta Cinco, que respalda a la 4T desde la sociedad civil.

Ese no es el único obstáculo que enfrenta el exdirigente nacional del PAN. Tiene otros: no se ha definido si el partido guinda llevará a un hombre o una mujer a la contienda y no es el único aspirante. El senador guinda **José Ramón Enríquez** y el petista **Gonzalo Yáñez** también quieren.



* El dramático testimonio de la diputada federal del PRI **Lorena Piñón** resucitó la cruzada contra los tráileres do-

ble remolque, que hace más de un lustro inició **Héctor Gandini**, exfuncionario de la Secretaría de Gobernación, luego de la muerte de su hijo en un accidente similar en el Paso Expres de Cuernavaca.

Al presentar, el martes, una iniciativa para prohibir la circulación en carreteras a vehículos conocidos como doble remolque, **Lorena** dijo:

"El 29 de octubre mataron al papá de **Santi**, mi hijo. ¿La causa? Un tráiler conducido por una persona en estado de ebriedad que invadió el carril de alta velocidad en la carretera. Mi familia y yo nos quebramos y mi pequeño se quedó sin padre a los cinco años de edad...".

Un episodio más de esa larga y difícil cruzada que enfrenta poderosos intereses de empresas nacionales y transnacionales que utilizan estos vehículos que, a menudo, sobrepasan las dimensiones o la carga permitida.

En México, por ejemplo, hay camiones doble remolque de hasta 31 metros de largo, con cargas que llegan hasta 75.5 toneladas de peso. En Estados Unidos tienen un máximo de 24 metros, sin exceder las 40 toneladas.

Los accidentes provocados por ese tipo de vehículos alcanzan un promedio de 1,600 al año, con un saldo de 1,000 defunciones, según la legisladora.

La iniciativa fue enviada a comisiones. Ojalá esta vez no la dejen en la congeladora.