


GENTE DETRÁS DEL DINERO
ATRAPI Y EL APAÑE DE LOS TRENES
POR MAURICIO FLORES
mauricio.flores@razon.com.mx / [@mfloresarellano](https://twitter.com/mfloresarellano)
En memoria de Benito Flores, el mejor perro del mundo.

Toda una voltereta de 360 grados resulta el reciente cambio de concesiones al de asignaciones de operación ferroviaria otorgadas por el Estado; a diferencia del modelo de concesión que tomó el Gobierno de Ernesto Zedillo para atajar las crecientes pérdidas y los pasivos laborales acumulados por lo que fue Ferrocarriles Nacionales (Ferroales) seleccionando por subasta a inversionistas nacionales y extranjeros, el nuevo modelo le permitirá al gobierno asignar de manera directa y a quien le parezca conveniente los diversos trabajos que establezca la recién creada Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (Atrapi).

La nueva entidad que será sectorizada en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT), en términos prácticos significa una mayor centralización gubernamental en las decisiones del sistema de carga y pasajeros: el Estado tendrá mayor peso en la actividad ferroviaria y sustituirá las decisiones operativas y de inversión privada.

No se trata de una estatización inmediata, pero significa que al concluir la vigencia de las actuales concesiones el modelo cambiará radicalmente para ser uno de asignaciones gubernamentales que podrán ser restringidas y/o unívocas.

Pero para que el modelo de asignaciones sustituya las concesiones vigentes tendrán que pasar alrededor de 15 años para que concluyan los contratos pactados con Ferromex a cargo de Alberto Antonio Vergara Perrillia y con la red que actualmente tiene concesionada en México el Canadian Pacific Kansas City que dirige Oscar

del Cueto. Ciertamente que en 15 años muchas, muchas, situaciones pueden acontecer.

Sin embargo, el modelo de asignaciones tiene efectos inmediatos sobre los primeros tramos de los trenes de pasajeros que este lunes —de manera preliminar— se sabrá qué consorcio construirá tras el fallo emitido por la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, de Andrés Lajous.

Y bueno, como se ha comentado en este espacio: si la construcción y operación se le asigna a compañías extranjeras por considerar que son mejores que las nacionales, siguiendo esa lógica habría que contratar funcionarios también extranjeros.

Queda la gran interrogante: qué sucedería con el Tren Maya, concesión otorgada a la Secretaría de la Defensa Nacional. La red de pasajeros más extensa, del general Oscar Lozano Águila, ¿se mantendrá dentro de la órbita la Defensa nacional o pasará a control de los civiles de la SICT?

Cozumel: Muelle 4, vigencia en suspenso... voluntario. Los integrantes del Partido Verde Ecologista de México —entre ellos Karen Castrejón como líder nacional, el dirigente estatal en Quintana Roo, Renán Sánchez Tajonar, el coordinador de diputados federales Carlos Puente y la senadora Virginia Magaña— celebraron, no sin razón, la suspensión del proyecto del cuarto muelle en Cozumel para cruceros.

Sin embargo, fue una suspensión voluntariamente aplicada por la empresa a cargo del proyecto, Muelles del Caribe, que dirige José Luis Cervantes, la cual ganó el juicio contra las demandas en contra la obra (entre otras cosas, al demostrar jurídicamente que no había afectación a arrecife coralino). La suspensión se aceptó para que la Secretaría del Medio Ambiente, a cargo de Alicia Bárcena, revise y compruebe que todos los permisos, autorizaciones, manifestaciones y programas de remediación ambiental están en tiempo y forma.

Tiene razón el diputado Sánchez Tajonar en que las inversiones en el estado deben atenerse a criterios de conservación ambiental y de las leyes establecidas en torno a ello a fin de dar seguridad jurídica. Lo que resulta difícil de asimilar es que tales inversiones se autoricen mediante "consulta pública"... pues es sabido que la conseja popular suele estar disociada del consejo científico y del marco legal vigente. El NAIM, Constellation Brands y otras decenas de casos son ejemplos claros.

Basta considerar que en 2026 las navieras de crucero por el Caribe cambiarán sus flotas hacia barcos cuyas dimensiones y capacidad prácticamente duplican las embarcaciones estándar actuales; esos navíos de grandes dimensiones ya apuntan hacia otros destinos en el Caribe en

Honduras, Belice y Bahamas donde los muelles —ambientalmente certificado— les ofrecen abrigo y certeza jurídica. Ya le contaré.

Grilla y "tiroteo" farmacéutico. La Cámara Nacional de la Industria Farmacéutica (Canifarma) no está exenta de las grillas, dimes y diretes de los juegos de influencia y poder: se comenta entre pasillos y mesas que Jaime López de Silanes, con su fiel escudero Guillermo Funes —presidente de la entidad— parecen haber tomado las riendas de la cámara a su antojo, manejándola como una extensión más de sus intereses, desplazando de sus funciones al director de la misma, Rafael del Gual quien fue designado para cumplir un ciclo más y que vence en 2027.

Lo que se rumora es que ese desplazamiento parece ser una estrategia meticulosamente orquestada entre López de Silanes y Funes para colocar a un peón en el lugar de Gual... nada menos que a Ricardo del Olmo, presidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Fabricantes de Medicamento.

Claro, ello no sucedería con un chasquido de dedos, pues se requiere de la aprobación del consejo directivo y de la asamblea general. Pero la movida no es casual: con Del Olmo al frente, se asegurarían de perpetuar su control absoluto sobre la Cámara, garantizando que sus decisiones y prioridades sean las que prevalezcan, por encima de los intereses de la industria en su conjunto.

La pregunta que flota en el aire es obvia: ¿Hasta cuándo permitirá la industria farmacéutica que la Canifarma sea una extensión de los intereses de un grupo específico de empresarios y no una representación gremial? El tiempo y los bolsillos de los involucrados, lo dirán.