

Monopolio naviero en el Caribe

Dos años después de la salida del gobierno de Quintana Roo de Roberto Borge Angulo –preso en lento proceso de extradición en Panamá-, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no termina aún de alinear el desorden, vía tráfico de influencias, que dejó en materia del jugoso mercado de transporte naviero en la zona del Caribe. Embargada por la Secretaría de Economía, la empresa naviera denominada Barcos de Caribe, creada en la administración anterior de Félix González Canto y reforzada en la de éste, no hay aún deslinde de responsabilidades sobre el origen del capital aportado.

En el escenario, le acaban de quitar la exclusividad otorgada indebidamente a la Naviera Ultramar, propiedad de Germán Orozco, para operar en exclusiva en los muelles de ferris de San Miguel de Cozumel e Isla Mujeres. La posibilidad está prohibida en la Ley de Puertos, concretamente en el artículo 10, fracciones de la 1 a la 45.

Lo curioso del caso, hasta hoy se enteró la Dirección de Puertos de la dependencia encabezada por Gerardo Ruiz Esparza, es que la naviera operaba con embarcaciones de 48 metros de eslora, lo que excede el marco permitido en los propios puertos de Cozumel e Isla Mujeres... ¡durante 11 años! Dos de sus barcos han sido suspendidos. La firma había sido multada por la Comisión Federal de Competencia Económica por su perfil monopolístico.

La exclusividad, otorgada durante los gobiernos de González Canto y Borge por los titulares de Puertos de Quintana Roo, Javier Zetina y Ercé Barrón, fue cancelada por la Coordinadora de Puertos y Marina Mercante de la SCT, encabezada por Guillermo Ruiz de Teresa, vía el oficio 7.3-2206.17, con folio 04631. Quien opera hoy los puertos de la entidad federativa es Alicia Ricalde. Por cierto que Ercé Barrón está preso en Chetumal para enfrentar acusaciones de corrupción.

El mercado, con un potencial de 8.5 millones de pasajeros al año y una derrama de mil 500 millones de pesos, lo operan fundamentalmente las empresas Barcos Caribe, Golfo Transportación y Ultramar. Las rutas autorizadas son Cancún-Isla Mujeres, Holbox-Chiquila y Playa del Carmen-Cozumel. La primera representa 50% del mercado.

Tras una larga historia de corruptelas, tráfico de influencias e irregularidades sin fin, las aguas empezaron a llegar a su cauce tras la creación de la Autoridad Marítima Nacional a cargo de la Secretaría de Marina. La posibilidad enfrentó una carrera de obstáculos ante usuarios interesados, quienes aducían que militariza los sitios de atraque de barcos turísticos en rutas cortas ahuyentaría al público; que la rigidez impediría la sana operación de las navieras.

Sin embargo, faltan aún más manotazos en la mesa, en un escenario en que la actividad la regulan no solo la SCT sino la Secretaría de Economía. A ésta, por cierto, apunta un punto de acuerdo promovido por el senador Daniel Gabriel Avila Ruiz para fijar reglas inmunes a la discusionalidad de los funcionarios. La ruta de la corrupción.

Regresa ANDSA. ¿Se acuerda usted que hace todavía 20 años existía una empresa paraestatal denominada Almacenes Nacionales de Depósito, cuyo cometido era poner a disposición de los agricultores lugares de acopio para defender los precios? Bien, pues de aprobar el Congreso una Ley de Almacenamiento Rural planteada por el legislador panista José Evanda Bermúdez, la idea regresa intacta, sólo que ahora bajo administración privada. La Secretaría de Agricultura sancionará los almacenes que se pongan a disposición de productores agropecuarios y semovientes, lo que según ello incrementaría la competitividad y productividad del sector.

El ordenamiento había sido aprobado por la Cámara de Diputados, con la novedad de que el Senado lo llevó a la congeladora. La exposición de motivos habla de que con la posibilidad de almacenamiento en producción de maíz, cuya tonelada se cotiza hoy en 3 mil 300 pesos, podría en solo dos meses subir éste 20%, 30% o 40%. En el país existen 27 millones de personas que viven o dependen del campo.