



“Ya había un acuerdo con él”

Larrea exigió 9.5 mil mdp por el tramo férreo, acusa el Presidente

● “No se expropia, sino que se recupera la parte concesionada en Veracruz”

● “Siguen sin problema negociaciones para que compre Citibanamex”

● “Ojalá comprenda que se pone por delante el interés público”

● Ratifica Grupo México que mantiene el proceso de adquisición



AMLO: Larrea exigió \$9 mil 500 millones por el tramo ferroviario

Por ser vías concesionadas no se trata de una expropiación, indica

ALONSO URRUTIA
Y EMIR OLIVARES

El decreto para lograr el control gubernamental del tramo ferroviario Medias Aguas-Coatzacoalcos pretende recuperar la concesión para la nación, lo cual dista de ser una expropiación, sostuvo el presidente Andrés Manuel López Obrador. La decisión se adoptó ante la imposibilidad de alcanzar un acuerdo con Grupo México, que cambió su postura de buscar un arreglo a exigir un pago de 9 mil 500 millones de pesos.

Desvinculó el desencuentro en torno al tren con la operación de compra de Citibanamex, en la cual Grupo México es el principal postor. "No hay ningún problema en el caso del banco. No es un asunto personal, no es un pleito con Germán Larrea. Ojalá y comprendan, no sólo esta empresa, sino otros empresarios, ojalá y en un momento de sensatez piensen que un gobernante tiene que representar a todos y cuidar el interés público. Es un servidor público, no es un empleado, no es un gerente".

López Obrador subrayó que el control gubernamental y la entrada de efectivos de la Secretaría de Marina tendrán carácter temporal en función "de la actitud de la empresa". Preciso que los trenes de Grupo México siguen entrando sin problema, "les damos el derecho de paso, pero la vía, que es de la nación", y la presencia militar es para evitar que haya un sabotaje y se les responsabilice.

Ante las críticas contra su decisión a partir de publicar el decreto el pasado viernes, aseveró que no se trata de una expropiación. "Porque

dicen: 'Se expropió'. ¿Qué se expropió? Lo que es propiedad privada, es muy distinto recuperar una concesión que es de la nación".

Mostró mapas de las obras ferroviarias de su gobierno en el sureste que conectan al Tren Maya con el Transistmico y su ramal hasta la frontera sur, subrayando el carácter estratégico que tienen para canalizar inversiones a esa región. Es un área donde el activismo legal de grupos opositores se ha intensificado: "Tenemos información de que querían pararnos la obra o que no concluyéramos en este gobierno y no pudiésemos inaugurar en diciembre el Tren Maya".

Recordó que hace décadas, el trayecto del tren del Istmo se consideraba un asunto de seguridad nacional, lo cual se modificó en este tramo que opera Ferrosur (propiedad de Grupo México). Al cancelarles un decreto (la Suprema Corte de Justicia) se abrió la posibilidad de detener labores, por lo que se declaró la región como de seguridad nacional.

La inversión ha detonado el empleo en esta zona, "¿por qué detener el desarrollo, el progreso con justicia y perjudicar a la gente? Están trabajando 100 mil obreros en todas las obras. Por eso decidimos protegerlas, porque no estamos actuando de manera autoritaria, sino de conformidad con la Constitución y las leyes".

Detalló los diversos acercamientos con Grupo México, incluso personalmente con Larrea. De hecho, ya estaba a punto de firmarse el acuerdo para recuperar la vía, pero estaban mal aconsejados por sus abogados, dijo, entre ellos el ex secretario de Gobernación Fernando

Gómez-Mont.

Posteriormente "ya ni las llamadas le tomaban al secretario de Gobernación, Adán Augusto López, y vienen con una propuesta: que les pagáramos 9 mil 500 millones de pesos. Así ya no se puede".

-¿O sea que se lo querían vender?
-Sí, pero ni siquiera a un precio justo, sino un abuso.

-¿Qué sería lo justo de pago?
-Que se haga, después del procedimiento legal, la autoridad competente mande a hacer un avalúo y se pague una indemnización, si es que les corresponde. Imagínense, pagar 9 mil 500 millones.

Narró que la semana pasada ya estaba preparado el decreto para publicarlo, pero Larrea confirmó su asistencia a una comida con un grupo de connotados empresarios y se consideró inapropiado emitirlo ese día, cuando acudió a Palacio Nacional. Por lo pronto, no tiene previsto reunirse con él.

En cuanto a la adquisición de Banamex, la postura no ha variado y no hay objeciones si se cumplen los cuatro criterios de origen: que sea capital nacional mayoritario, que quienes participen en la operación no tengan adeudos fiscales, que se paguen los impuestos correspondientes y que el patrimonio cultural de la institución financiera permanezca en México.



▲ El presidente López Obrador reiteró que no existe problema en que Grupo México adquiera Banamex. Foto Cristina Rodríguez

Grupo México, de Larrea, sigue en el proceso para adquirir Citibanamex

BRAULIO CARBAJAL

La ocupación temporal del gobierno federal de las vías de Ferrosur, propiedad de Grupo México, no ha parado las negociaciones con Citigroup para adquirir Banamex. "El proceso continúa su curso y hasta el momento no hay ninguna otra señal", dijeron fuentes de la empresa propiedad del multimillonario Germán Larrea, quien es el principal candidato para adquirir Banamex por un precio de alrededor de 7 mil millones de dólares. No obstante, la ocupación temporal del gobierno federal de algunas instalaciones de Grupo México Transportes en el sur, iniciada el viernes pasado, despertó rumores sobre una posible caída de la transacción.

El Consejo de Empresas Globales —que agrupa a firmas que representan 40 por ciento de la inversión extranjera en el país— exhortó al gobierno federal "a ser consciente de las consecuencias que pueden tener decisiones que vulneren el estado de derecho, la confianza de los inversionistas y la reputación de México en el mundo". Lo anterior en respuesta a la ocupación temporal que hizo la Secretaría de Marina de las vías concesionadas a Ferrosur, de Grupo México.

Destacó que México podría ser el receptor de 2 a 4 millones de empleos formales y cerca de 30 mil millones de dólares derivados del fenómeno de relocalización conocido como *nearshoring*, pero ve "con preocupación el creciente deterioro de la certidumbre jurídi-

ca necesaria para que esas y otras inversiones lleguen al país".

Explicó que las empresas internacionales tienen responsabilidades fiduciarias ante distintos públicos, y para generar confianza y promover la inversión es fundamental que el Estado brinde "un entorno estable y predecible" para la operación de las firmas.

La Canacinttra advirtió que la ocupación temporal del gobierno federal de las líneas ferroviarias concesionadas e instalaciones de Ferrosur en el tramo Medias Aguas-Coatzacoalcos tendrá

efectos negativos en la región, dado que manda un "terrible mensaje" para el impulso económico en Veracruz y todo el sur del país.

En un comunicado, la Canacinttra indicó que actuar precipitadamente, tomando instalaciones, independientemente de los argumentos, para acelerar las obras del Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec, generará un efecto contrario al que se busca: atraer inversión privada para generar empleos, desarrollo económico y bienestar que acabe con la desigualdad de una de las regiones más pobres de México.

