

# OPINIÓN DE NEGOCIOS

REFLEXIONES  
MAURICIO GONZÁLEZ



## Rincón de la Fantasía

La inversión en activos fijos —maquinaria, equipo y construcción— venía desacelerándose desde 2018 y en el transcurso de este año pasó de crecer cada vez menos a retroceder.

Comúnmente se cree que si el Gobierno restituye la confianza perdida, la inversión se normalizará y el País avanzará de nuevo. En las condiciones actuales se va a requerir mucho más que confianza para que así suceda.

Para elevar la producción de bienes y servicios y con ello el ingreso nacional es indispensable que la inversión productiva aumente nuevamente.

La inversión en máquinas e instalaciones es doblemente benéfica para la economía: por una parte conforma una demanda de bienes de capital que estimula la actividad económica y, por otra, eleva la capacidad de producir bienes y servicios en el futuro. En síntesis, la inversión productiva es importante para el crecimiento presente y futuro de la economía nacional.

En las reuniones empresariales se comenta que el arreglo reciente de los gasoductos ha abierto una puerta a la iniciativa privada para dialogar con el Gobierno y convencerlo de facilitar la inversión en áreas donde la ha bloqueado.

Carlos Slim, que mucho sabe del tema, recientemente le ha dado un capotazo al Gobierno de AMLO al afirmar que es intrascendente que el crecimiento económico del País sea cero o dos por ciento este año, frente a la posibilidad (necesidad), de que haya una inversión masiva que genere actividad económica y empleo.

Para que la inversión crezca se necesita confianza y un mejor diálogo entre Gobierno y empresarios podría abonar a ello. No obstante, además de confianza la inversión adicional requiere una visión que en el futuro próximo habrá demanda de bienes y servicios que justifique adquirir nuevas máquinas o ampliar las instalaciones productivas.

Desafortunadamente la economía mexicana está atrapada en un remolino —comentado en este espacio al inicio del año— en el que la falta de inversión productiva obedece a una perspectiva desfavorable del consumo de los hogares y las empresas y esta debilidad del consumo ocurre debido al prácticamente nulo crecimiento del ingreso de la economía, que a su vez se retroalimenta de la carencia de inversión.

Normalizar la inversión productiva significaría que las empresas dedicaran aproximadamente 400 mil

millones de pesos más de lo que harán este año y para estimular esto se necesitaría que el consumo nacional de bienes y servicios aumentara por lo menos un monto similar.

Con confianza o sin confianza, las empresas no expandirán su capacidad productiva mientras los consumidores no den señales que estarán dispuestos a comprar más mercancías y más servicios de los que adquieren actualmente.

Las magnitudes necesarias para dar este giro son tan enormes que solamente podrían provenir de un cambio con sustancia. La 4T podría darle un contenido económico a la transformación que presume —en vez de la retórica hueca de la felicidad y el bienestar con la que se intenta justificar el estancamiento económico— si facilitara la inversión masiva a la que se refiere el ingeniero Slim. En el corto plazo, esta inversión solamente podría ser realmente masiva en el sector energético, en donde a AMLO y a parte de su gabinete (Nahle y compañía), les incomoda ideológicamente.

También existe el riesgo que los (malos) consejeros de AMLO lo convengan que en 2020 sus funcionarios, principalmente en SCT, Energía, Pemex y la CFE, ejercerán plenamente y con celeridad (no observada este año), el presupuesto de obra pública, que conoceremos en pocos días más y que con eso será suficiente para modificar la perspectiva de mayor crecimiento económico para el año. Si AMLO toma la decisión equivocada no podrá quejarse que no tuvo oportunidad de hacer lo correcto, aunque posteriormente se refugie en ese rincón de la fantasía que los presidentes de este País han encontrado casi siempre en Los Pinos y en el Palacio Nacional.

Socio fundador de GEA  
Grupo de Economistas y Asociados

ENRIQUE DÍAZ-INFANTE  
CHAPA

## Evaluando la Política Pensionaria

En ocasión del Primer Informe de Gobierno del Presidente López Obrador, aquí presento una evaluación de su política en materia de pensiones, hasta el momento.

El primer cambio en pensiones se dio a partir del 1 de enero, cuando se universalizó las pensiones para adultos mayores y se aumentó su monto de \$580 a cerca de \$1,300 al mes (la canasta básica a nivel urbano cuesta \$1,517). También se incrementó en 3 años el requisito de edad para poder percibirla: de 65 a 68 años. Con estas adecuaciones se avanzó en la solución de los problemas de monto, baja cobertura y se hicieron adecuaciones consistentes con la mayor expectativa de vida.

Luego, el pasado 28 de abril, la Cámara de Diputados aprobó modificaciones a la Ley del Sistema de Ahorro para el Retiro para posibilitar el aumento en el rendimiento del ahorro en las Afores. Las reformas establecen incentivos para que las Administradoras busquen lograr mejores rendimientos. En ese mismo sentido, se les permite tomar mayores riesgos en valores de renta variable y en títulos extranjeros. Asimismo, se transforman las sociedades de inversión (Siefores) en Fondos de Inversión, con lo que se disminuirán los

costos administrativos. Esperamos el Senado pronto también las avale.

Finalmente, la Consar acaba de aprobar hace unos días, un acuerdo para reducir las comisiones. En dicho acuerdo se establecen políticas para ubicarlas en .70% hacia finales del sexenio. El nivel actual promedio es de .98%. Esto —a decir del Gobierno— pudiera significar hasta \$100 mil millones de ahorro conjunto para los trabajadores que cotizan en las Afores.

En general evaluaría positivamente estos cambios pues avanzan incrementalmente en la dirección correcta. El primero y más importante efecto es que implícitamente han ayudado a desterrar temores de posibles expropiaciones del ahorro para el retiro propiciados por la iniciativa de ley del PT, del 22 de noviembre pasado que proponía que el ahorro para el retiro fuera administrado por el Estado.

Por otra parte, la 4T está avanzando en la solución parcial, pero correcta, de problemas de cobertura y rendimiento. En 2018 más de la mitad de la población en México carecía de algún tipo de pensión. La universalización de las pensiones ayuda a resolver este problema.

En relación con el monto de la pensión, las me-

didadas propuestas también son buenas, aunque insuficientes. La generación que empezó a cotizar a partir de 1997, y que por lo mismo se va a retirar con su Afore tendrá, en el mejor de los casos, una pensión de alrededor del 26% de su último sueldo. El monto de aportaciones que se requiere realizar durante 40 años para obtener una pensión del 50% del último sueldo es de entre 13 y 18% del salario base de cotización. Por lo mismo, urge subir las aportaciones obligatorias que actualmente son de apenas 6.5%. Una posible solución sería darles a los trabajadores la opción de destinar sus aportaciones del 5% al Infonavit, para que las canalicen mejor a su Afore.

Los cambios hasta ahora realizados no resuelven tampoco el problema de sostenibilidad. El pasivo actuarial pensionario conocido (habría que realizar un inventario de pensiones, calculando su pasivo actuarial y revisando su nivel de fondeo) se calcula, sin considerar el de las pensiones asistenciales, en alrededor de 120% del PIB. Esto equivale a que anualmente se gasten más de 3.5% del PIB, el cual va creciendo aceleradamente. Esto es mucho, si consideramos que en salud se gasta 2.6% del PIB. Toda una injusticia intergeneracional. Por lo mismo, urge una Reforma Hacendaria que permita generar los recursos tributarios para pagar la seguridad social universal.

En conclusión, los cambios hasta ahora hechos son positivos pero insuficientes. Queda pendiente de realizarse los políticamente más difíciles. López Obrador debe usar su capital político para sacarlos adelante.

Investigador del CEEY  
Twitter: @ediazinfante  
enrique.diazinfante  
@ceey.org.mx

### Afecta tensión con China a intercambio comercial

# Cae carga aérea México-EU

Se reduce 12.3% volumen movilizado por aerolíneas estadounidenses

AZUCENA VÁSQUEZ

La carga que las aerolíneas estadounidenses mueven entre México y Estados Unidos tuvo una caída de 12.3 por ciento en los primeros siete meses de este año.

De enero a julio de este año las aerolíneas comerciales y las cargueros de Estados Unidos transportaron 106 mil 787 toneladas, casi 15 mil toneladas menos que en igual periodo de 2018, de acuerdo con estadísticas de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

La autoridad aeronáutica del País destacó que recientemente, Alexandre de Juniac, consejero y delegado de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por

sus siglas en inglés), comentó que el comercio mundial continúa deteriorándose en medio de un escenario donde las tensiones comerciales, particularmente entre Estados Unidos y China, se agravan e impiden el crecimiento de los mercados de carga aérea.

“En una guerra comercial no hay ganadores. Eliminar las barreras y facilitar el comercio global son clave para impulsar el crecimiento sostenible y la prosperidad. Y nuestros líderes políticos deben ser conscientes de ello”, expuso De Juniac, según el documento Indicadores de la Aviación Mexicana, enero-junio, publicado por la autoridad aeronáutica.

De acuerdo con las cifras oficiales mexicanas, la carga movilizada entre ambos países representa 21.6 por ciento de toda la carga que se mueve en el territorio, con lo que se ubica como la de mayor

participación en el mercado nacional.

Fernando Gómez, analista de la industria de la aviación, sostuvo que esta caída tiene relación con los problemas en comercio exterior que ambos países han enfrentado este año.

En los primeros siete meses de este año también cayó la carga que las empresas nacionales movieron al extranjero, aunque en este caso la baja fue de 7 por ciento anual.

Sin embargo, no hay cifras de toneladas movilizadas a cada país.

De acuerdo con cifras del Buró de Estadísticas del Transporte de Estados Unidos, de enero a junio pasados, últimos datos disponibles, el valor comercial de las mercancías movilizadas vía aérea entre ambos países ascendió a 8 mil 36 millones de dólares o 153 mil 987 millones de pesos, 7.5 por ciento menos que en igual periodo de 2018.

Volando bajo		En los primeros siete meses del año, la carga movilizada por aerolíneas internacionales desde o hacia el País ha caído.		
CARGA MOVILIZADA POR AEROLÍNEAS SEGÚN NACIONALIDAD		2018	2019	VAR. %
Estadounidenses		121.7	106.7	-12.3%
Europeas		84.9	82.0	-3.4
Asiáticas		59.4	55.1	-7.2
Centro y Sudamericanas		19.9	17.5	-12.1
Canadienses		4.0	1.4	-65.0
<b>TOTAL</b>		<b>290.1</b>	<b>262.9</b>	<b>-9.4</b>



En contraste, el valor transportado por vía terrestre, que tiene la mayor participación, tuvo un alza de 3 por ciento al pasar de 210

mil millones de dólares o 4 billones de pesos a 216 mil 573 millones de dólares o 4.1 billones de pesos.

En tren también hubo un

incremento, en este caso de 7.6 por ciento, mientras que el valor de carga movilizada por buque reportó un aumento anual de 5.1 por ciento.

## Alistan licitación para rieles de Tren Maya

RENATA TARRAGONA

La licitación para la fabricación de los rieles para el Tren Maya está próxima a salir, una vez que se den las últimas observaciones por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), afirmó Rogelio Jiménez Pons, titular de Fonatur.

Ello permitirá realizar un primer pedido de rieles para que los primeros ganadores de la licitación para la construcción de los tramos de vía procedan con su colocación de forma inmediata y se ahorre tiempo.

“En diciembre se entre-

gan los resultados de la ingeniería básica y se inicia el proceso de contratación para las empresas que van a realizar los tramos grandes, los rieles son un insumo muy importante que tiene que pasar los más altos estándares de calidad”, comentó el director del Fonatur.

“Esta licitación (de los rieles) está en búsqueda, sabemos que hay rieles de muchas calidades en el mundo, nosotros estamos obligados a estar bajo la norma americana (...) Arema, son trenes que van a rodar sobre rieles de 115 libras”, explicó.

Empresas de Estados

Undios, Japón, China, así como de Alemania son líderes en producción de este tipo de rieles, expuso.

Jiménez Pons mencionó que Fonatur está en proceso de contratación de las empresas certificadoras, en este caso suizas por ser las mejores en cuestiones de ferrocarriles, para certificar el riel desde su construcción.

Los gobiernos estatales por donde pasará el tren proporcionarán estudios complementarios geofísicos y ambientales para adherirse a la ingeniería básica, en proporción al recorrido que éste hará en su territorio.

## Ampliarán Epccor y Sacyr la T2 del AICM

AZUCENA VÁSQUEZ

Epccor y Sacyr ganaron el contrato para la expansión de la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), con un monto de 430 millones 993 mil pesos con IVA.

Las empresas obtuvieron el contrato por presentar la oferta económica más baja de las 10 que se dieron en la licitación, según el fallo del concurso LO-009KDN002-E60-2019.

En el proceso, el Aeropuerto Internacional sostu-

vo que esta propuesta resultó solvente y técnicamente viable.

El Gobierno federal tenía previsto destinar para esta obra alrededor de 750 millones de pesos; sin embargo, al final pagará una cifra menor.

El contrato que se adjudicó a Epccor y Sacyr será para la construcción de posiciones de contacto, con lo cual los pasajeros podrán ir directo de la terminal al avión sin usar autobús en la zona conocida como Dedo L de la Terminal 2 del Ae-

ropuerto Capitalino.

Las obras deberán concluir en diciembre de este año.

Epccor, junto con Aldesa, construyó el llamado Paso Exprés de Cuernavaca, donde en 2017 dos personas murieron por un socavón que se abrió.

Además, tanto Epccor como Sacyr ganaron el contrato para la construcción de la losa de cimentación del Centro Intermodal de Transporte Terrestre del cancelado Nuevo Aeropuerto Internacional de México.