

Fecha 10.10.2019	Sección Economía	Página PP-20
---------------------	---------------------	-----------------

Herrera: el consenso es esencial

Aumentar la edad de retiro, tema negociable: Hacienda

- El objetivo es que el trabajador alcance una mejor pensión, subraya el funcionario
- “También se puede lograr que haya mayor ingreso con un aumento en el ahorro”
- Coparmex, por aplicar las 2 opciones; insiste la Amafore en que la cuota pase de 6.5 a 15%
- Una reforma tiene que ser cuidadosa para no presionar las finanzas del país: Consar



Página 1 de 3
\$ 144841.00
Tam: 801 cm2

Continúa en siguiente hoja

TRABAJADORES, EJE DE LA REFORMA A PENSIONES: AMAFORE

Hacienda, abierta a discutir aumento en la edad de retiro

BRAULIO CARBAJAL

Aunque en días pasados el presidente Andrés Manuel López Obrador aseguró que durante su sexenio no iba a incrementar la edad de retiro, Arturo Herrera, secretario de Hacienda y Crédito Público, indicó que el tema se debe platicar con todos los jugadores en el sistema de pensiones del país.

Tras inaugurar la cuarta Convención Nacional de Afores, el funcionario señaló que el gobierno aún tiene una serie de tareas en el tintero, una de ellas es que los trabajadores tengan una mejor pensión, para lo cual, una de las opciones es que tengan que contribuir más y por más tiempo.

“Eso se puede hacer de diversas formas: una es haciendo que se ahorre más, otra con mayor ahorro voluntario o que en algún momento se pudiera considerar, por alguna razón, que hubiera un aumento en la edad de retiro, pero no vamos a poder llegar a una solución sobre eso si no la construimos entre todos”, destacó Herrera.

Detalló que quienes se deben sentar a discutir el tema son los trabajadores, las Afore, los organismos empresariales y el propio gobierno, lo que debe suceder a los largo del siguiente año o año y medio.

Sobre el hecho de que elevar la edad de retiro no es una medida aceptada entre la población, Herrera dijo que el único objetivo es mejorar las pensiones de los trabajadores, pero si ellos no están

de acuerdo con una medida de eso tipo, simplemente no lo harán.

“No vamos a hacer ninguna medida de estas si no es consensuada con los trabajadores”, aseguró.

Por su parte, Gustavo de Hoyos, presidente de la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex), señaló la necesidad de elevar la edad de retiro de los trabajadores, así como la contribución obligatoria de los mismos.

Por su parte, Alejandro Díaz de León, gobernador del Banco de México, señaló que luego de más de 20 años de la reforma al SAR, aún existen retos, pero el principal es alcanzar el empoderamiento de los trabajadores, de modo que se coloquen en el centro del sistema.

Lanzan propuesta

En el primer día de la convención, Bernardo González, presidente de la Asociación Mexicana de Administradoras de Fondos para el Retiro (Amafore), apremió a elaborar una reforma profunda al sistema pensionario mexicano, la cual debe poner en el centro al trabajador y estar sostenida por cuatro ejes.

Resaltó que el eje primordial de la reforma debe aumentar la contribución obligatoria de los trabajadores, la cual ahora está en 6.5 por ciento de su sueldo, cuando debería ser de 15 por ciento.

Asimismo, detalló, es fundamental flexibilizar los requisitos que deben cumplir los trabajadores para obtener una pensión, incluir a las

▲ **“Que los trabajadores tengan una mejor pensión” es un pendiente del gobierno, dijo Arturo Herrera, secretario de Hacienda, en la cuarta Convención Nacional de Afores. Foto tomada de Twitter**

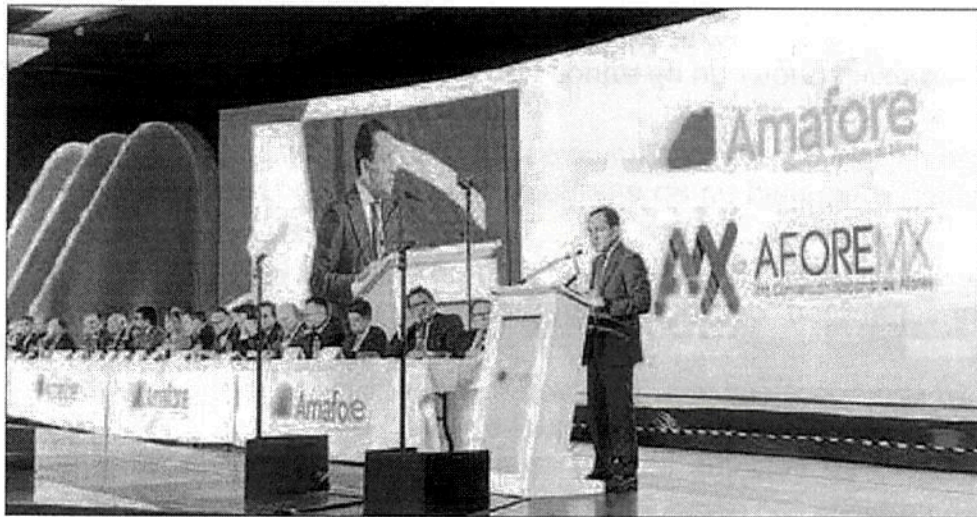
personas que se desempeñan en el mercado informal o por su cuenta e incentivar el ahorro voluntario.

En su participación, Abraham Vela, presidente de la Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro (Consar), advirtió que, al momento de proponer los elementos que debe tener una profunda reforma al sistema, se debe tener cuidado, toda vez que pueden representar presiones para las finanzas del país.

“Suena bien elevar la edad de retiro, aumentar las contribuciones, tener mejores salarios, etcétera, pero si nos son propuestas integrales pueden convertirse en incentivos perversos que pueden tener efectos fiscales negativos. Debemos ser cuidadosos y responsables”, dijo.

En tanto Carlos Noriega Curtis, titular de la Unidad de Seguros y Pensiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, señaló que urge una reforma al Sistema de Ahorro para el Retiro, la cual debe garantizar que sea rentable durante los próximos 50 o 100 años.

Asimismo, adelantó que durante el próximo año se comenzará a discutir la reforma al sistema de pensiones, y una vez que eso suceda, se formarán grupos de trabajo para su elaboración.



Dicen temer terrorismo, traición a la patria, genocidio...

Ocultan por 5 años plan de Sta. Lucía

Argumenta Sedena 'seguridad nacional' y reservan proyectos de nuevo aeropuerto

REFORMA/STAFF

La Secretaría de la Defensa Nacional clasificó como información reservada, durante cinco años, todo lo relacionado con el diseño, construcción, operación y finanzas del nuevo Aeropuerto Internacional de Santa Lucía (AISL).

La reserva implica documentos técnicos como el plan maestro, proyecto ejecutivo, estudios de seguridad y aeronavegabilidad.

La resolución fue realizada por el Comité de Transparencia, integrado por los Generales de División David Córdova y André Foullon, y por el General Brigadier José Ramírez Zúñiga.

"Este Comité confirma y declara formalmente como información reservada

la totalidad de la información relacionada con el proyecto de construcción de un aeropuerto mixto militar/civil de capacidad internacional, en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, su interconexión con el AICM y reubicación de instalaciones militares, permaneciendo con tal carácter por el término de cinco años, pudiendo ser desclasificada cuando se extingan las causas que dieron origen a la reserva", dice la resolución del 18 de septiembre.

El Comité confirmó la clasificación que había realizado la Dirección General de Ingenieros de Sedena, ante una solicitud para entregar "la versión más reciente del plan maestro" del AISL para aportarla como prueba en uno de los amparos que litiga el colectivo #NoMásDerroches.

Como antecedente, el Comité mencionó que el Consejo de Seguridad Nacional, en su primera sesión

de este año, declaró como asunto de seguridad nacional lo relacionado con la construcción del AISL y también reservó toda la información.

El Comité de Sedena expresó una "prueba de daño" para justificar la reserva:

"La divulgación de esta información representa un riesgo real, en virtud de que podría ser utilizada por miembros de la delincuencia organizada para consumir delitos de espionaje, terrorismo, sabotaje, traición a la patria, genocidio, dentro del territorio nacional", afirmó.

También mencionó posibles actos contra las operaciones militares, el combate a la delincuencia, el personal diplomático, la seguridad de la aviación y las actividades de inteligencia del gobierno.

Sin embargo no hay claridad si la reserva abarcará información sobre contrataciones que serán necesarias para la obra, valuada actualmente en 95 mil millones de pesos.

Los 'riesgos'...

La Sedena enlistó las amenazas "reales" y "demostrables" por parte de la delincuencia organizada si se abre la información del proyecto.



RIESGO DEMOSTRABLE: LA DIVULGACIÓN DE ESTA INFORMACIÓN REPRESENTA UN RIESGO REAL EN RAZÓN DE QUE PODRÍA SER UTILIZADA POR MIEMBROS DE LA DELINCUENCIA ORGANIZADA PARA CONSUMIR DELITOS DE ESPIONAJE, SABOTAJE, TERRORISMO, REBELIÓN, TRAICIÓN A LA PATRIA, GENOCIDIO, EN CONTRA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL, ASIMISMO ACTOS TENDIENTES A OBSTACULIZAR O BLOQUEAR OPERACIONES MILITARES O NAVALES CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA; ACTOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN; ACTOS QUE ATENTEN EN CONTRA DEL PERSONAL DIPLOMÁTICO; TODO ACTO TENDIENTE A CONSUMIR EL TRAFICO ILEGAL DE MATERIALES NUCLEARES, DE ARMAS QUÍMICAS, BIOLÓGICAS Y COMERCIALES DE DESTRUCCIÓN MASIVA; ACTOS TENDIENTES A OBSTACULIZAR O BLOQUEAR ACTIVIDADES DE INTELIGENCIA O CONTRAINTELIGENCIA Y ACTOS TENDIENTES A DESTRUIR O INHABILITAR LA INFRAESTRUCTURA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO O INDISPENSABLE PARA LA PROVISIÓN DE BIENES O SERVICIOS PÚBLICOS.



Aerolíneas usan al AICM como estacionamiento

Provocan retrasos de hasta tres horas en vuelos: autoridades ocupan posiciones de las terminales en horario pico, señalan

NOÉ CRUZ SERRANO
—noe.cruz@eluniversal.com.mx

Los retrasos de vuelos en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), principalmente en el horario de máxima demanda (5:30 a 7:00 horas), se deben a que aerolíneas usan posiciones de las terminales 1 y 2 como hoteles para pernoctar o espacios de estacionamiento para sus aeronaves.

Autoridades del AICM detallan que son unidades que se alojan porque no tienen vuelo asignado, presentan algún problema técnico y no pueden ser retiradas, su destino tiene atrasos y no puede salir o porque la tripulación se demoró por venir de un viaje rezagado.

De acuerdo con un informe del director general de Operaciones del aeropuerto capitalino, Arman-

do Subirats Simón, al que tuvo acceso EL UNIVERSAL, estos eventos "generan una cascada de retrasos que pueden llegar hasta tres horas en algunas posiciones".

Explicó que las demoras representan un costo social por el tiempo adicional que utilizan los pasajeros y por los costos de operación que enfrentan las aerolíneas, además de un detrimento en los ingresos del aeropuerto.

**AEROLÍNEAS
'HOSPEDAN'
SUS NAVES
EN EL AICM**

Los aviones que pernoctan en el aeropuerto saturan las posiciones de contacto y retrasan los vuelos. Para atacar el problema, proyectan construir un estacionamiento.



ARCHIVO EL UNIVERSAL



Página 1 de 4
\$ 149380.00
Tam: 1067 cm2

Continúa en siguiente hoja

AICM

Estacionamiento de las aerolíneas

Pernoctación de aeronaves satura las posiciones de contacto en las dos terminales y retrasa vuelos, dice autoridad; se plantea construir zona de descanso para los aviones

Texto: **NOÉ CRUZ SERRANO**
 noe.cruz@eluniversal.com.mx

El Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AICM) reconoce que los retrasos de vuelos, hasta 120 programados en las primeras horas de la mañana, entre las 5:00 y 7:30 horas, considerado período de máxima demanda, se debe a que las aerolíneas utilizan posiciones en las terminales T1 y T2 y remotas como hoteles para pernoctar o espacios de estacionamiento para sus aviones.

Son aeronaves que pasan ahí la noche y que no cuentan con un vuelo asignado durante las dos primeras horas; que pernoctan porque tienen algún problema técnico y no pueden ser retirados de la posición de contacto; o bien, cuyo destino tiene atrasos y no pueden salir, pero que tampoco son retirados; o cuya tripulación se demora (vienen de un vuelo retrasado) y no son retirados de la posición de contacto.

El problema de estacionamiento o pernocta es que estas aeronaves utilizan posiciones de contacto, "las cuales cada vez son más demandadas dentro del aeropuerto capitalino", reconocen las autoridades de la principal terminal aérea del país.

Actualmente, estos aviones ocupan 56 espacios de 80 disponibles para pernoctar. Los otros corresponden a posiciones en terminales y posiciones remotas.

Dichos eventos, de acuerdo con información del director general de Operaciones del AICM, Armando Subirats Simón, a la cual tuvo acceso EL UNIVERSAL, "generan una cascada de retrasos que pueden llegar hasta tres horas en algunas posiciones".

"Dichos retrasos representan un costo social derivado del tiempo adicional que utilizan los pasajeros y los costos de operación que enfrentan las aerolíneas, además de un detrimento en los

ingresos del aeropuerto, toda vez que la tarifa que cobra el AICM por el estacionamiento o pernocta es menor que la tarifa de movimiento operacional durante el proceso normal de embarque y desembarque de las aeronaves", añade el organismo.

Precisa que el personal del aeropuerto capitalino detectó que en dos ocasiones en lo que va del año, "se ha estado a punto de decretar el cierre del aeropuerto debido a que no hay posiciones disponibles para estacionar los aviones".

Vuelos de bajo costo

En el diseño original del aeropuerto Benito Juárez, las posiciones remotas se usaban principalmente para las aeronaves que se estacionan o que pasan la noche (pernocta) a la espera de asignación de posición de contacto.

Sin embargo, con la llegada de los vuelos de bajo costo que migraron del aeropuerto de Toluca hacia el AICM, se han utilizado las posiciones remotas para embarque y desembarque de pasajeros, por lo que se incrementó la problemática de falta de espacios para posiciones de estacionamiento.

El número de vuelos atendidos ha crecido sustancialmente, subraya la Dirección General de Operaciones del AICM. En 2018 se contabilizaron 158 2

Continúa en siguiente hoja

mil 588 vuelos en las dos terminales (T1 y T2), de los cuales 412 mil 202 corresponden a pasajeros.

Para tender estos vuelos existen dos procesos básicos:

El avión tiene un origen y un destino, llega (por ejemplo, de Monterrey), desembarca, embarca y va a su destino (en este caso, regresa a Monterrey)

El otro proceso es que la aeronave tiene un origen (por ejemplo, Monterrey), pero no tiene destino, en este segundo caso, la unidad se queda en el aeropuerto, ya sea para "estacionarse" y esperar un nuevo destino, para pasar la noche (pernoctar) o para ser atendido en algún hangar.

De acuerdo con datos del aeropuerto Benito Juárez, actualmente se tienen en promedio mil 150 operaciones diarias, de los cuales 80 aviones en promedio se quedan para estacionarse o pernoctar, "aunque se han presentado eventos extremos en los que se han requerido espacios para 33 naves de una sola aerolínea para pernoctar".

Además de las 120 posiciones que se están utilizando para los aviones sin movimiento, "no todas son aptas para pernoctar, por ejemplo, Aduanas se especializa en carga; la plataforma norte de Mexicana, conocida como MRO, está en renta, y las plataformas Tango son espacios destinados a las aeronaves pequeñas como las que uti-

liza Aeromar tipo C.

En total, el aeropuerto capitalino dispone de 56 posiciones para pernoctar.

Piden estudios

Por ello, y dada que la necesidad de espacios para estacionar o pernoctar aviones ha ido en aumento y que el espacio dentro del aeropuerto es limitado, las autoridades de la terminal aérea proponen realizar los estudios necesarios para construir un estacionamiento u hotel de aeronaves y un puente elevado para desplazar los aviones del AICM a esta nueva zona.

El estudio, cuyo costo se calcula en 53.5 millones de pesos, tendrá que licitarse entre empresas especializadas, dado que el aeropuerto no cuenta con personal suficiente para ello, y debe estar listo en enero de 2020 para tomar la decisión de la construcción de este nuevo espacio del AICM.

En este terreno —no se proporciona la superficie— se prevé la construcción de una nueva vialidad y un puente para salir del aeropuerto, cruzar la calle Vía Tapo y llegar a la nueva zona de descanso de las aeronaves.

El proyecto, que ya fue presentado a la Unidad de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), permitirá "liberar 100% las 120 posiciones actuales, tanto en edificio como remotas, para destinarlas exclusivamente para abordaje y desembarque de pa-

sajeros, facilitando la operación y disminuyendo tiempos de traslado, además de incrementar el nivel de servicio del aeropuerto".

La información tampoco detalla el costo total de las obras, aunque se presume que pueden ser financiadas con los ingresos provenientes de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) que se cobra en el AICM. ●

"Los retrasos representan un costo social derivado del tiempo adicional que utilizan los pasajeros y los costos de operación que enfrentan las aerolíneas"

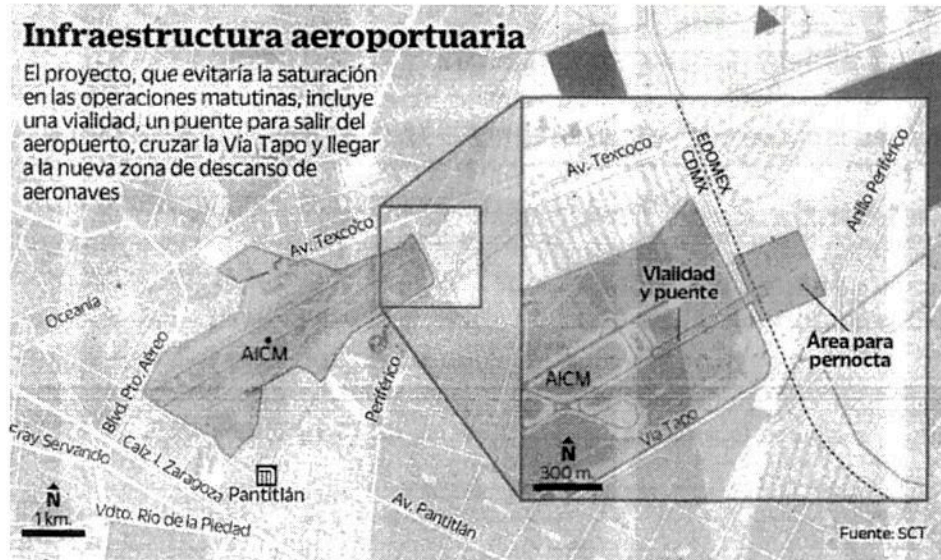
DIRECCIÓN GENERAL DE OPERACIONES DEL AICM

458,588

VUELOS se contabilizaron en las dos terminales del AICM durante el año pasado, de los cuales 412 mil 202 corresponden a pasajeros.

Infraestructura aeroportuaria

El proyecto, que evitaría la saturación en las operaciones matutinas, incluye una vialidad, un puente para salir del aeropuerto, cruzar la Vía Tapo y llegar a la nueva zona de descanso de aeronaves



Continúa en siguiente hoja

Fecha 10.10.2019	Sección Cartera	Página PP-30-34
---------------------	--------------------	--------------------



ARCHIVO EL UNIVERSAL

Los aviones que pernoctan en el AICM lo hacen porque tienen algún problema técnico y no pueden ser retirados, su destino tiene atrasos y no pueden salir, o vienen de un vuelo retrasado, entre otras causas.