



Afectaria horizonte de inversiones

# Industria automotriz ve riesgo en abasto eléctrico si pasa reforma pro-CFE

• La empresa estatal ha demostrado insuficiencia e ineficiencia para atender el mercado y los capitales ya no llegarán al país si no hay seguridad de largo plazo en un suministro eléctrico limpio y de bajo costo, coincidieron la AMDA y la ANPACT

Ilia González  
ilia.gonzalez@eleconomista.mx

La industria automotriz en México exhortó a los diputados a rechazar la iniciativa de reforma eléctrica del Ejecutivo, para que se proceda a la elaboración de una propuesta que corrija los problemas que existen en el mercado eléctrico, bajo la garantía de suministro de energía limpia, competitiva y que permita la transición del sector hacia las unidades eléctricas, a fin de que incremente la llegada de nuevas inversiones.

“Esta iniciativa de reforma eléctrica que se encuentra en el debate de Cámara de Diputados y que se pretende votar esta misma semana, no cumple con los elementos citados, no garantiza la producción suficiente ni a precios competitivos, cierran la competencia en el mercado, favorece a la Comisión Federal de Electricidad que ha demostrado la insuficiencia e ineficiencia para suministrar la energía a precios competitivos”, aseguró Guillermo Rosales, presidente de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA).

Destacó que la industria automotriz requiere garantizar en un horizonte de largo plazo, al menos en los próximos 50 años, un suministro de energía que permita no sólo la operación de la planta industrial asentada en México, sino la expansión de la fábrica que atienda el potencial que tiene nuestro país.

La iniciativa de reforma eléctrica del gobierno federal pretende devolver a la Comisión Federal de Electricidad (CFE) la exclusividad en el mercado de venta de electricidad al consumidor final, lo que le permitirá recuperar el mercado de los grandes consumidores electricidad del país, en donde su participación se ha reducido a solo 31%, debido a la competencia con el autoabastecimiento y el mercado eléctrico mayorista.

Además, el proyecto plantea modificar el orden del despacho eléctrico para dar prioridad a la electricidad producida por la CFE y relegar la generada por privados, lo cual implicaría que las centrales fósiles de la empresa estatal se despachen primero que las eólicas y fotovoltaicas privadas.

Miguel Elizalde, presidente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), aseveró, “lo que requerimos como industria es el suministro seguro, confiable, competitivo que atienda el potencial de crecimiento; energía suficiente, limpia y a precios competitivos. Estamos en favor de tener un marco normativo que nos permita seguir siendo competitivos y nos impulsa a continuar en este liderazgo que tenemos a nivel mundial”.

El sector automotor que contribuye con el 3.5% al PIB y casi 20% al PIB manufacturero, demanda de no sólo energía eléctrica sino también de gas

natural suministrado a precios competitivos, respecto al entorno internacional y principalmente teniendo como referencia de competencia al sureste de Estados Unidos.

Como industria automotriz, desde autopartes, ensamble de autos ligeros y pesados, así como distribuidores, “hemos manifestado la petición al Congreso de La Unión para que rechace esta iniciativa (del presidente AMLO) y proceda a un acuerdo de todas las fuerzas políticas representadas en el Congreso para elaborar una reforma que corrija las desviaciones que puedan existir en el mercado, pero que cumpla con la satisfacción de los elementos, como suficiencia en el abasto a precios competitivos, incrementando la generación de energía a partir de energías limpias”, expresó Rosales.

El dirigente de la AMDA resaltó que toda la industria automotriz se encuentra inmersa en la transición hacia la electromovilidad, “estamos viviendo hacia los vehículos eléctricos y no será suficiente tener capacidades de manufacturar, es una condición impuesta por los países de Europa a lo que está avanzando también Estados Unidos y el propio gobierno chino, a que la producción de sus vehículos eléctricos deberá hacerse en una cadena que abarca desde la producción de las autopartes, el ensamble final del vehículo eléctrico, con fuente de energía suministrada de forma limpia”.



**La iniciativa** de reforma eléctrica de la 4T pretende devolver a la CFE la exclusividad la venta de electricidad al consumidor final, lo que le permitirá recuperar el mercado de los grandes consumidores, en donde su participación se ha reducido a 31%, debido a la competencia con el autoabastecimiento y el mercado eléctrico mayorista.



Esta iniciativa de reforma eléctrica que se encuentra en el debate de Cámara de Diputados y que se pretende votar esta misma semana, no cumple con los elementos citados, no garantiza la producción suficiente ni a precios competitivos.”

**Guillermo Rosales,**  
PRESIDENTE DE LA AMCA



Lo que requerimos como industria es el suministro cetero, confiable, competitivo que atienda el potencial de crecimiento; energía suficiente, limpia y a precios competitivos”.

**Miguel Elizalde,**  
PRESIDENTE DE LA ANPACT

### En reversa

La industria automotriz mexicana sumó en 2021 cuatro años en caída, en cuanto a producción se refiere.

**México | Producción anual de vehículos ligeros** | MILLONES DE UNIDADES



**Top 10 de productores mundiales de vehículos en 2021\*** | MILLONES DE UNIDADES



VARIACIÓN % ANUAL

\*Incluye camionetas, SUV y autobuses.

FUENTES: INEGI Y OICA

GRÁFICO EE

**20%**

**DEL PIB**

manufactureiro, es la contribución de la industria automotriz en México.

**3.5%**

**DEL PIB**

es la contribución de la industria automotriz en México.



**PERIÓDICO**

**PÁGINA**

**FECHA**

**SECCIÓN**

**22**

**12/04/2022**

**LEGISLATIVO**