



Piden incentivos para impulsar electromovilidad

• Lento avance hacia la meta de autos eléctricos en el 2030.

• PÁG. 32

50% del parque vehicular debería ser eléctrico en el 2030.

Rumbo a una política integral

Urgen a impulsar leyes para detonar la electromovilidad

• Legisladores y miembros de las automotrices piden asignar un presupuesto federal e incentivos fiscales para cumplir con la meta del 50% de autos eléctricos en el parque vehicular al 2030

Lilia González

lilia.gonzalez@eleconomista.mx

México se encuentra en “pañales” en materia legislativa para transitar a una política pública de electromovilidad; de modo que, si el gobierno federal asumió el compromiso de reducir emisiones y tener el 50% del parque vehicular de autos eléctricos hacia el 2030, es urgente “actuar” para asignar un presupuesto federal, dotar de incentivos fiscales y generar energías limpias, coincidieron legisladores, empresarios y diplomáticos.

Durante el Foro Construyendo el Futuro de la Electromovilidad en México, organizado por la Cámara de Diputados, la presidenta de la Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad de la Cámara baja, Edna Gisel Díaz adelantó que se prepara una minuta de ley para dotar de incentivos a la industria automotriz y consumidores que permita incremen-

tar la participación de los autos híbridos y los eléctricos en México, la cual podría quedar definida en diciembre próximo, pues no implicaría grandes cambios al presupuesto de ingresos.

“(Con dicha iniciativa) Se pretende estimular a la industria automotriz para que se produzcan en México, y se exploren estímulos fiscales, reducción aranceles, periodos de gracia en exención de impuestos, bonos a la chatarrización, reducción a los impuestos de los vehículos eléctricos importados, mecanismos garantías crediticias, así como generar un IEPS al carbono”, abundó la legisladora perredista.

Sin embargo, ese sería un primer paso, ya que el presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la cámara de Diputados, Víctor Manuel Pérez, urgió a trabajar coordinadamente entre la Iniciativa Privada, gobierno federal, academia y partidos políticos para definir leyes de electromovilidad



basada en energías limpias y que genere empleos, sobre todo salud en la población. “Tenemos un reto, que el gobierno federal tome conciencia de que las energías limpias son el futuro y que no actuemos contrario a eso; tenemos otro reto, hay que planear en el presupuesto y la construcción de la infraestructura necesaria para que podamos producir muchos más vehículos”, dijo el legislador.

Como invitado especial, el embajador de Japón en México, Noriteru Fukushima, destacó la importancia de México, que “es uno de los países muy importante para lograr la electromovilidad. Tenemos más de 1,300 empresas en México, 80% de esas empresas ya tiene más de 60 años experiencias y Toyota también sobre cómo producir, además está Honda, Nissan y otras”, pero cada país tiene condiciones dife-

rentes para emprender los cambios

Luis Lozano, presidente de Toyota, mencionó que “no sirve de nada tener vehículos eléctricos, si no hay energías limpias. La política integral de electromovilidad se trata en tener energías limpias y cargadores e infraestructura. También el poder de compra, que haya incentivos, porque hoy son caros”.

Al ser cuestionado sobre que busca el sector privado para llevar a cabo la electromovilidad, José Zozaya, presidente de la AMIA, respondió: energía limpia suficiente, disponible y a precios competitivos. “El desarrollo de la electromovilidad tiene distintas etapas que requieren de acciones muy coordinadas: un marco regulatorio de promoción e incentivos que permita a las empresas invertir en nuevas plantas de producción o en la reconversión de las actuales”.



En la Cámara de Diputados se llevó a cabo el Foro “Construyendo el Futuro de la Electromovilidad en México”.