

En Primer Plano

Frenarían subsidios en EU 2 proyectos para autos en México: SE

• En otros ocho estados podrían cancelarse planes de expansión en armadoras para producir autos eléctricos, advierte Clouthier.

● PÁG. 4-5

“Estamos trabajando armoniosamente con EU y sacan este tema los senadores. Hay inversiones detenidas en algunos estados por carros eléctricos que están por llegar”.

Tatiana Clouthier,
SECRETARÍA DE ECONOMÍA.

México | Producción de automóviles sigue a la baja en noviembre

Enero-noviembre (millones de unidades)



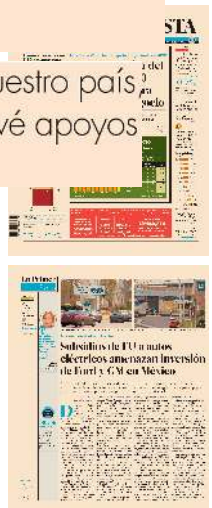
Alertan industriales del sector

Subsidios de EU a autos eléctricos amenazan inversión de Ford y GM en México

• Ambas marcas han invertido o anunciado inversiones para armar unidades eléctricas en nuestro país, mismas que perderían atractivo en el mercado estadounidense si pasa la legislación que prevé apoyos para la compra de este tipo de coches, pero solo para los ensamblados en EU

Lilia González
lilia.gonzalez@economista.mx

De concretarse la iniciativa del gobierno de Estados Unidos para otorgar subsidios para la compra de automóviles eléctricos ensamblados en ese país y con un contenido estadounidense mínimo, se pondrán en



riesgo inversiones como las de Ford y General Motors en México para la construcción de dichos vehículos, así como otras que estarían por llegar, advirtieron la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y la Secretaría de Economía.

Por ello, la industria automotriz mexicana ya trabaja con la Secretaría de Economía documentos que argumenten, que más allá de lograr una integración regional, la medida provocaría “una guerra comercial en Norteamérica”, que no beneficiará, dijo Fausto Cuevas, director general de la AMIA.

En conferencia de prensa virtual, al presentar el reporte automotriz correspondiente al mes de noviembre, el refirió que el crédito fiscal estadounidense afectaría la producción del Ford Mustang E Mach – que ya se ensambla en la planta de la empresa en Cuautitlán, Estado de México – y los planes de General Motors de arrancar el ensamble de modelos eléctricos en el 2023 en su planta de Ramos Arizpe, Coahuila.

En la misma sintonía que la industria, Tatiana Clouthier, secretaria de Economía afirmó ayer en una entrevista con la agencia Bloomberg que de aprobarse los subsidios automotrices que están por votarse en el Congreso estadounidense, se desincentivarían las inversiones en México.

“No puede ser que estemos trabajando tan armoniosamente en unas áreas con Estados Unidos cuando, al mismo tiempo, hacen este tema los senadores”, dijo Clouthier. “Hay afectaciones en términos de inversiones detenidas en algunos estados por carros eléctricos que están por llegar”.

Por su parte, en la conferencia encabezada por la AMIA, Alberto Bustamante, presidente de la Industria Nacional de Autopartes, advirtió que “las asociaciones de autopartes de México, Estados Unidos y Canadá estamos alineadas y pronto se hará llegar la postura del sector al gobierno de la Casa Blanca y a su Congreso, para que sea reconsiderada dicha iniciativa de ley que tendría vigencia hasta el 2030, favoreciendo de manera discriminada a la industria estadounidense”.

Hasta la fecha, la industria nacional ha comercializado al exterior 60,766 unidades eléctricas de su modelo Ford Mustang Mach E (eléctrica), dijo.

“De acuerdo con las reglas de la OMC (Organización Mundial de Comercio), lo que podría hacer el gobierno mexicano es establecer aranceles a la importación de aquellos productos de Estados Unidos y pudieran tener un valor equivalente a la afectación que esto genere a la industria en México”, apuntó Fausto Cuevas.

Pero al manifestar su rechazo a la medida, Alberto Bustamante, de la INA matizó su impacto inmediato pues afirmó que, de momento, son muy pocos los vehículos estadounidenses que serían candidatos para comprarse a través del programa de subsidios propuesto por la Casa Blanca. Se trata de apenas dos modelos de un menú de 50 que pueden adquirirse actualmente en Estados Unidos. El programa plantea que son sujetos de subsidio los vehículos ensamblados en Estados Unidos con un componente estadounidense de 50%, con algunos bonos extra si la batería está producida en ese país y si la mano de obra que ensambló la unidad está sindicalizada.

“Sí puedes tener un crédito fiscal no significa que la gente deje de comprar otras marcas por el incentivo fiscal, obviamente es atractivo y eso lo hace tenebroso; pero al limitar la compra a los vehículos eléctricos ensamblados en Estados Unidos y contruidos por los empleados que están protegidos por un sindicato y aplicar estas limitaciones propuestas, al menos sólo 2 de más de 50 vehículos eléctricos calificarían para el crédito fiscal completo”.

Bustamante agregó que la asociación que preside está brindando la información necesaria de datos a la Secretaría de Economía, a fin de unificar una posición de la mano de productores estadounidenses y canadienses. “Estamos alineados con las contrapartes de Estados Unidos y Canadá, las tres asociaciones estamos alineados en la postura que estaremos dando en los próximos días, no solamente al propio gobierno de la Casa Blanca, sino al poder legislativo de Estados Unidos, un escrito don-

de damos los motivos por los cuales deben basarse en dar incentivos fiscales a todos los vehículos eléctricos, sin condición”, informó el presidente de los industriales de autopartes en México.

Según la iniciativa, incluida en el plan *Build Back Better* del presidente

Biden, el crédito fiscal para vehículos eléctricos reducirá el costo de un vehículo eléctrico fabricado en Estados Unidos con materiales estadounidenses y mano de obra sindical en hasta 12,500 dólares para una familia de clase media. los incentivos incluyen adicionalmente 500 dólares en el caso de que la batería sea producida también en los Estados Unidos.

La medida fue ya aprobada por la Cámara de Representantes de Estados Unidos y debe ser votada el próximo 13 de diciembre en el Senado. (con información de Roberto Morales)



¿Cómo funcionaría *Build Back Better*?

LA PROPUESTA proporciona a las familias estadounidenses un crédito máximo de 12,500 dólares para un nuevo vehículo de motor de propulsión eléctrica enchufable bajo las siguientes condiciones:



Para vehículos adquiridos antes del 1 de enero de 2027, el monto del crédito base sería de 4,000 dólares y un crédito suplementario de 3,500 dólares estaría disponible para vehículos con una capacidad de batería de no menos de 40 kilovatios hora y dicho vehículo tiene una capacidad de tanque de gasolina no mayor de 2.5 galones.



Para vehículos adquiridos después del 31 de diciembre de 2026, el monto del crédito base sería de 4,000 dólares y un crédito complementario de 3,500 dólares estaría disponible para vehículos con una capacidad de batería de no menos de 50 kilovatios hora y dicho vehículo tiene una capacidad de tanque de gasolina no mayor a 2.5 galones.



El monto del crédito base se incrementaría en 4,500 dólares adicionales para los nuevos vehículos de motor de propulsión eléctrica enchufables calificados para los cuales el ensamblaje final se realiza en una instalación ubicada en Estados Unidos y dicha instalación está operando bajo un acuerdo de negociación colectiva negociado por una organización de empleados.



El monto del crédito base se incrementaría aún más en 500 dólares para los nuevos vehículos motorizados de propulsión eléctrica enchufables calificados con celdas de batería fabricadas en Estados Unidos.

La Industria Nacional de Autopartes anunció que trabaja con sus similares de EU y Canadá para comunicar una posición común de rechazo a estos subsidios.



60,766

AUTOMÓVILES

del modelo eléctrico Mustang Mach-E se han ensamblado y exportado desde México, principalmente a EU.



“Hay afectaciones en términos de inversiones detenidas en algunos estados por carros eléctricos que están por llegar”.

Tatiana Clouthier,

SECRETARÍA DE ECONOMÍA





El crédito fiscal estadounidense afectaría, por ejemplo, la producción del Ford Mustang E Mach, y los planes de GM para su planta de Ramos Arizpe. FOTOS: ESPECIAL Y REUTERS

