

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

15 de marzo de 2024



Sempra anuncia el proyecto eólico Cimarrón de 550 millones de dólares en Baja California

La estadounidense con operaciones en México, Sempra Infraestructura tomó la decisión final de inversión positiva para el desarrollo, construcción y operación del proyecto eólico Cimarrón, la tercera fase del complejo eólico Energía Sierra Juárez (ESJ), en Baja California.

La estadounidense con operaciones en México, **Sempra** Infraestructura tomó la decisión final de inversión positiva para el desarrollo, construcción y operación del **proyecto eólico Cimarrón**, la tercera fase del complejo eólico **Energía Sierra Juárez (ESJ)**, [en Baja California](#).

La inversión estimada de Cimarrón será de 550 millones de dólares y se espera que el proyecto comience a [generar energía](#) a finales de 2025.

El proyecto Cimarrón tendrá una capacidad total aproximada de 320 megawatts y cuenta ya con un acuerdo de compra de energía por 20 años con Silicon Valley Power para suministrar energía renovable a largo plazo a la ciudad de Santa Clara, California.

Este proyecto tiene también un acuerdo de precio fijo con la fabricante de componentes para generación eólica **Vestas** para la compra, instalación y suministro de 64 aerogeneradores, así como un acuerdo de precio fijo con Elecnor para ingeniería, procura y construcción del [parque eólico](#).

El proyecto Cimarrón utilizará la línea de transmisión de alta tensión transfronteriza de Sempra Infraestructura, que interconecta el complejo eólico ESJ directamente con el **Operador Independiente del Sistema de California** (CAISO, por sus siglas en inglés).

“Nos entusiasma poder ampliar el complejo eólico Energía Sierra Juárez de manera eficiente para contribuir a las necesidades de energía limpia y renovable de **Silicon Valley Power**,” dijo Justin Bird, director general de Sempra Infraestructura, “se espera que el proyecto Cimarrón genere retornos financieros sólidos, y representa un importante paso para materializar nuestra misión de convertirnos en la empresa de infraestructura energética líder en Norteamérica”.

La energía que producirá Cimarrón equivale al consumo anual de más de 84,000 hogares y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero equivalentes a 210,000 toneladas métricas de dióxido de carbono (CO₂e) al año, aseguró Sempra.

Se espera que la construcción de este nuevo parque genere más de 2,000 empleos directos e indirectos y cuenta con una inversión adicional en la comunidad, como parte del compromiso de inversión social y de sustentabilidad de Sempra Infraestructura.

Las primeras dos fases del complejo eólico de Energía Sierra Juárez, que suman 263 MW, cuentan con acuerdos de compra de energía de largo plazo con **San Diego Gas & Electric**. Una vez que el proyecto Cimarrón esté en operación, el complejo eólico ESJ tendrá una capacidad instalada total de más de 580 MW, y representará uno de los proyectos eólicos más grandes en México.

Sempra Infraestructura ha ingresado una solicitud de interconexión para contar con 300 megawatts de capacidad adicionales en el activo que, en su totalidad, tiene una oportunidad potencial de expansión de más de 650 megawatts. En caso de desarrollarse este potencial, la empresa contaría con una capacidad instalada de más de 1,200 megawatts de energía eólica en Baja California.

El proyecto Cimarrón es desarrollado por la línea de negocio de soluciones bajas en carbono de Sempra Infraestructura, que se enfoca en comercializar e implementar soluciones bajas en carbono con el fin de satisfacer la creciente demanda de energía más limpia en forma de electrones y moléculas.

La actual cartera de proyectos renovables con la que cuenta Sempra Infraestructura incluye más de 1,000 megawatts de infraestructura de energías limpias, así como proyectos en desarrollo para la producción de hidrógeno y tecnologías avanzadas de captura, uso y almacenamiento de carbono. El Economista

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

15 de marzo de 2024

2

Repunta dependencia de gasolina y diésel importados en el 2023

El año pasado la participación de las importaciones en el consumo de gasolina creció de 66.6% a 68.5%, mientras que en el de diésel se elevó de 64.5% a 66.7%.

La autosuficiencia no llega. En medio de los retrasos para la puesta en marcha de la refinería Olmeca y un nuevo descenso en la producción del Sistema Nacional de Refinación de Petróleos Mexicanos (Pemex), en el 2023 repuntó la participación de las importaciones en el abasto nacional de gasolina y diésel.

En el caso de la gasolina, la cobertura creció de 66.6% a 68.5% del consumo aparente (que equivale a la suma de la producción nacional y las importaciones, menos las exportaciones), de acuerdo con cálculos con datos de la Secretaría de Energía (Sener) publicados en su Sistema de Información Energética.

El consumo aparente cayó 1.3% a 802,383 barriles diarios. La producción de Pemex cayó 7% a 252,364 barriles diarios, mientras que la importación total creció 1% a 555,641 barriles diarios y las exportaciones fueron de apenas 5,622 toneles. Pemex realizó el 75% de las importaciones.

El pico de la participación de las importaciones fue en el 2018, cuando la cuota alcanzó 73.8% del consumo aparente. A partir de ahí se observaron reducciones hasta el 2022 y un repunte el año pasado.

En el caso del diésel, la participación del producto importado creció de 64.5% a 66.7% de un consumo aparente de 403,829 toneles diarios.

Aquí, la producción de Pemex bajó 8.1% a 134,563 barriles diarios, las importaciones subieron 1.3% a 269,398 barriles diarios y no hubo exportaciones. La empresa estatal realizó 64% de las importaciones.

Como en el caso de la gasolina, el pico de la dependencia de las importaciones se observó en el 2018, cuando 71.7% del consumo aparente se abasteció con producto foráneo.

Hasta la fecha, la imposibilidad de alcanzar la soberanía en el consumo de combustibles es el correlato de los retrasos en la puesta a punto de la capacidad del sistema refinador de Pemex y en la puesta en marcha de la nueva refinería Olmeca, en Dos Bocas, Tabasco.

El 2023, las seis refinerías que conforman el Sistema Nacional de Refinación de Pemex, procesaron en números redondos 792,303 barriles diarios, lo que significó un uso de capacidad de 48.3 por ciento.

Esta cifra es 11 puntos porcentuales superior a la del 2018, al inicio del sexenio, pero muy inferior a la de 90% que todavía a finales del 2021 Pemex se planteaba alcanzar no en este 2023, sino desde el 2022 (en su documento "10 tareas Pemex", de diciembre del 2021).

En su comparecencia ante el Congreso el pasado mes de octubre, Octavio Romero, director de Pemex recalculó la meta y pronosticó que en el 2024 el uso de capacidad de las seis refinerías de la empresa será de 63 por ciento.

Un año antes, en octubre del 2022, en una comparecencia ante las comisiones unidas de Energía e Infraestructura en la Cámara de Diputados, Romero admitió que no sería en el 2023, sino hasta el 2024, cuando el país dejará de importar combustibles.

Refinería Olmeca, a la espera

Octavio Romero reconoció que la refinería Olmeca, que aportará una capacidad de proceso de crudo de 340,000 barriles a los 1.64 millones de la capacidad actual, producirá 320,000 barriles diarios, pero hasta el cierre del 2024, cuando el plan original era iniciar la producción desde el año 2022.

Esta semana, el presidente Andrés Manuel López Obrador dijo que la refinería iniciará su producción "a finales de este mes de marzo o principios de abril".

En el sexenio, Pemex planea completar poco más de 4,000 millones de dólares en inversiones para rehabilitar sus seis refinerías, incluyendo los gastos para dotar de coquizadoras a las refinerías de Tula y Salina Cruz.

Estas plantas tenían al inicio del sexenio una capacidad no utilizada (por rehabilitar) de alrededor de un millón de barriles diarios.

En tanto, para añadir los 340,000 barriles de nueva capacidad de la refinería Olmeca, el Estado mexicano habrá invertido un monto de alrededor de 20,000 millones de dólares. El Economista

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

15 de marzo de 2024

3

Preocuparse por la herencia, no por la sucesión (Segunda parte)

Mantener la intensidad de gasto y su orientación en el inicio del próximo sexenio, si no son acompañados de mayor generación de ingresos, puede deteriorar la situación que ya de por sí pinta débil.

La semana pasada le expuse que existen elementos que podrían prevenir un desajuste de las variables financieras en este periodo de transición de gobierno.

La razón fundamental era la persistencia de una estructura de ajuste de la economía basada en la disciplina fiscal, el bajo endeudamiento, la acumulación de reservas, la apertura de la economía y un esquema de tipo de cambio flexible.

Desde luego, esta aseveración no nos exenta de importantes retos a los que se enfrentará el gobierno entrante, gane quien gane, y que pueden generar una inestabilidad importante. EL principal es el deterioro de las finanzas públicas.

La actual administración navegó hasta el 2023 ajustándose a la máxima de no aumentar el déficit fiscal. Este resultado se logró gracias a un importante aumento en la recaudación de impuestos; entre 2019 y 2023 ésta pasó de equivaler al 11% del Producto Interno Bruto (PIB) a 13 por ciento.

Es plausible el cobro que se hizo de adeudos a grandes empresas y la eliminación de la subcontratación (outsourcing), entre otras medidas; no obstante, otras acciones ayudaron también a obtener recursos, como el agotamiento de Fideicomisos, algunos muy importantes como el Fonden, así como los recortes de presupuesto en muchas entidades de distinta índole en donde destacan las autónomas.

Otro tema es la asignación del gasto. Aquí la disciplina no hace lujo de presencia; las políticas respondieron a decisiones más bien discrecionales.

El gasto se reorientó hacia un esquema de reparto. De acuerdo con el presupuesto 2024, el gasto en los programas prioritarios ascenderá a 741,000 millones de pesos.

Otro rubro hacia donde se desvió el gasto fue en los apoyos a Pemex y las empresas productivas del estado; aquí se propusieron apoyos por 456,000 millones de pesos solo a Pemex y CFE.

A lo anterior hay que sumar los recursos invertidos en las obras emblemáticas como el Tren Maya, la refinería de Dos Bocas o el desarrollo del Istmo de Tehuantepec. De este modo, al final del sexenio, el balance público pasó de un déficit de 1.7% del PIB en 2019 a uno de 5.0% del PIB en el cierre de 2024, de acuerdo a lo presupuestado.

Como puede ver, las finanzas públicas estarán muy apretadas para quien gobierne en el 2025. Resarcir el déficit implicaría medidas que de alguna manera derivan en una mayor probabilidad de incumplimientos de varia índole:

a) Incumplimiento a las promesas de campaña. Revertir el crecimiento que implica el traslado de recursos a la población, el pago de pensiones a adultos mayores y los programas sociales, o bien, aumentar impuestos.

b) Incumplimiento en la entrega de obras. Los proyectos emblemáticos no estarán finalizados para dentro de 7 meses; ello implica que necesitarán recibir recursos en cantidades que posiblemente sigan siendo cuantiosas, algo que luce más difícil.

c) Incumplimiento en la estabilidad de las empresas productivas del estado. El gobierno ha apoyado a Pemex con 1.65 billones de pesos desde el 2019. Seguramente la ineficiencia operativa seguirá demandando recursos, lo mismo que otras entidades paraestatales.

d) Incumplimiento en la generación de una base de crecimiento de largo plazo. Reposicionar el sector salud, la educación y apuntar a un ambiente de mayor seguridad necesitan no solo una política adecuada, sino mucho dinero.

Mantener la intensidad de gasto y su orientación en el inicio del próximo sexenio, si no son acompañados de mayor generación de ingresos, puede deteriorar la situación que ya de por sí pinta débil.

No hace falta tener el tamaño de la deuda que tienen países como Estados Unidos u otros desarrollados, basta que se acelere el crecimiento de la misma forma para que haya repercusiones en las opiniones de las calificadoras y en la demanda de mayor premio por riesgo por parte de los inversionistas globales.

La preocupación sobre una afectación de la transición en las variables financieras se centra más en el 2025 y 2026, no en el evento específico de las elecciones, de ahí el título de esta colaboración.

El siguiente gobierno debiera considerar el regreso de algunos esquemas como las asociaciones público – privadas para la inversión en proyectos, así como reorientar algunas políticas para que impliquen una menor carga financiera. El margen de maniobra de la continuidad es bastante estrecho.

El Economista

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

15 de marzo de 2024

4

Litio ya representa el 8% de los envíos totales de Chile

El litio está de moda. Y con razón. Incrementó su peso en la canasta exportadora chilena pasando de ser el 1.1% de los envíos hace solo tres años a representar el 8% de las ventas al exterior el año pasado, cuando totalizó 7,823 millones de dólares, y eso que en 2023 anotó una disminución respecto del año previo, cuando se alcanzó un récord de 8,140 millones de dólares.

El litio está de moda. Y con razón. Incrementó su peso en la canasta exportadora chilena pasando de ser el 1.1% de los envíos hace solo tres años a representar el 8% de las ventas al exterior el año pasado, cuando totalizó 7,823 millones de dólares, y eso que en 2023 anotó una disminución respecto del año previo, cuando se alcanzó un récord de 8,140 millones de dólares.

Sin embargo, comparado con el resto de las ventas mineras -que en 2023 sumaron 46,380 millones de dólares el litio solo concentra el 14.4% de los envíos al exterior, según detalla un estudio de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales (Subrei).

¿Quién compra el litio chileno? Fundamentalmente Asia, revelaron las cifras oficiales. El 94% de las exportaciones del estratégico mineral se fueron al continente asiático, donde destacan las compras de China, que por sí misma adquiere el 64.7% del litio chileno. Aunque el precio del mineral está bajando y el Gobierno australiano estima que no se repetirán los peaks vistos en 2022, la demanda del estratégico mineral seguirá fuerte debido a los requerimientos de la industria automotriz eléctrica, y es que Goldman Sachs proyectó que los vehículos eléctricos sigan expandiéndose. El Economista



Ganan firmas regias con el 'boom' solar

Según la CRE, el esquema de Generación Distribuida acumuló 3 mil 361 Megawatts, un alza de 27.8 por ciento anual.

El crecimiento cercano al 30 por ciento que registró la instalación de paneles solares en México durante 2023 fue de gran beneficio para firmas regiomontanas dedicadas a la instalación de centrales fotovoltaicas.

Una de ellas es Energías Limpias de México, que entregó recientemente en Zacatecas una central fotovoltaica de 0.5 megawatts para un supermercado, lo que equivale a sembrar 12 mil árboles cada año y un ahorro anual de 2.5 millones de pesos.

Y que, para este inicio de 2024, están ya por terminar de instalar un proyecto de 400 kilowatts en el Club Deportivo San Agustín, en San Pedro Garza García, en beneficio también del medio ambiente.

De acuerdo con la Comisión Reguladora de Energía (CRE), el esquema de Generación Distribuida (centrales de paneles solares en techos) acumuló 3 mil 361 Megawatts (MW), un incremento de 27.8 por ciento anual.

El número de contratos también aumentó, al pasar de 334 mil 984 a 411 mil 085, un avance de 22.7 por ciento, según el reporte "Solicitudes de interconexión de centrales eléctricas con capacidad menor a 0.5 megawatts", elaborado por la misma CRE.

Expertos explican que la Generación Distribuida es un esquema donde los privados pueden generar, a través de paneles solares en techos, energía eléctrica que no rebase los 500 kilowatts.

El beneficio de esta modalidad, señalan, es que no requieren de permiso de generación de la CRE, sino sólo el trámite de interconexión con la Comisión Federal de Electricidad (CFE).

Cabe destacar que Jalisco es la entidad que lidera la generación distribuida mediante paneles, con 74 mil 261 contratos, y Nuevo León (NL) ocupa el segundo sitio.

La empresa Energías Limpias de México, socia del Clúster Energético de Nuevo León, cuyo propósito es disminuir la contaminación, cerró el año pasado concretando proyectos importantes en su cartera de clientes.

De acuerdo con directivos, este 2024 iniciaron con el pie derecho con varios proyectos en la entidad, entre ellos la instalación de una central en el restaurante Martins, ubicado en San Pedro Garza García, misma que suministrará una parte significativa de su consumo eléctrico. El Economista

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

15 de marzo de 2024



5

Pemex incursionará en el negocio de las energías renovables a partir de 2030

El Plan de Sostenibilidad presentado por Pemex señala que buscarán encontrar nuevas oportunidades de negocio de bajo carbono en el corto, mediano y largo plazo, que mejorará las emisiones de alcance 3.

[Petróleos Mexicanos \(Pemex\)](#) dio a conocer su Plan de Sostenibilidad con el que buscará consolidar una ruta hacia un desempeño sostenible, por lo que buscará incursionar en nuevas líneas de negocio mediante tecnologías renovables ante el inminente decremento de la producción petrolera que se presentará en los próximos años.

Uno de los pilares del Plan de Sostenibilidad de Pemex será encontrar **nuevas oportunidades de negocio de bajo carbono** en el corto, mediano y largo plazo, que mejorará las emisiones de alcance 3.

En un mediano plazo, que podría ocurrir entre 2030 y 2035, la petrolera mexicana **buscará importar hidrógeno verde** proveniente de la Costa Norteamericana del Golfo de México a Nuevo León, mientras que a partir de 2035, **tratará de contar con producción nacional de hidrógeno** y exportar los excedentes.

Además, la petrolera **no ve con ‘malos ojos’ comenzar a convertirse en una empresa de energías limpias** tan pronto como en el 2030, ya que tratará de expandir su portafolio de cogeneración e iniciar a instalar estaciones de servicio con carga para vehículos eléctricos.

Dentro de 11 años, Pemex buscará expandirse a otras energías renovables, aunque en el Plan de Sostenibilidad no se detalla cuáles.

En el negocio de los biocombustibles, **Pemex tiene contemplado que a partir de 2030 comenzará a producir diésel renovable en el Sistema Nacional de Refinación (SNR)** y en [Deer Park](#), mientras que a partir de 2035 buscará producir combustible sostenible de aviación y diésel y gas natural renovable.

En el documento también se puede leer que después de 2035, **Pemex buscará crear refinerías enfocadas en la elaboración de productos petroquímicos.**

Pemex aceptó que el mercado nacional de combustibles está expuesto a riesgos asociados a políticas públicas, cambios tecnológicos y que los consumidores cada vez preferirán más productos asociados a la transición energética.

Incluso, en uno de sus escenarios llamado ‘Inflections’, **consideró que la demanda de petrolíferos, como las gasolinas, comenzará a desacelerarse a partir del 2030**, ya que comenzarán a impulsarse políticas públicas que incentivarán la electrificación de flotas de transporte y políticas privadas de empresas automotrices.

“Pemex ha llevado a cabo una evaluación sobre el impacto financiero de estos factores de riesgo y considera que el impacto potencial sobre los ingresos a largo plazo es significativo”, advirtió la petrolera.

De hecho, **Pemex ya le dijo ‘adiós’ a la idea de llegar a producir un promedio de 2 millones de barriles de hidrocarburos diarios**, ya que para 2024, estima una producción de apenas 986 mil barriles.

Otras metas en el radar

Entre las principales metas que se fijó Pemex se puede observar que **a partir de 2024 alcanzará un nivel mínimo de aprovechamiento de gas** en Exploración & Producción del 98 por ciento.

También buscará alcanzar una reducción de emisiones de metano del 30 por ciento, así como establecer cero quemas rutinarias de gas en actividades de Exploración & Producción.

Para 2050, Pemex buscará ser una empresa de emisiones netas cero respecto a los alcances 1 y 2.

Pemex contó con el acompañamiento de [Standard & Poors's](#) Global Commodity Insights para la elaboración de este Plan de Sostenibilidad. El Financiero

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

15 de marzo de 2024

6

Buscan acelerar instalación de productoras de baterías en el país

Estados Unidos desarrolla 20 de estas fábricas, tres se edifican en 'suelo azteca' y dos se levantarán en Canadá en los próximos años

[Autoparteras, inversionistas e industriales](#) buscan que México se 'ponga las pilas' para desarrollar al menos tres plantas productoras de baterías de [autos eléctricos](#).

Armando Cortés, director general de la Industria Nacional de Autopartes (INA) informó que **actualmente México tiene en desarrollo tres proyectos para la producción de pilas de litio**, lo cual representa 12 por ciento de las inversiones previstas en Norteamérica hacia el 2030, de acuerdo con información del Departamento de Energía de Estados Unidos.

"Cualquier estado de la República puede ser susceptible de tener **una planta de manufactura de baterías**, aproximadamente una planta que tenga una capacidad de 1 Gigawatt-hora (GWh) **requiere una inversión entre 130 y 500 millones de dólares** (...) el reto es empezar a tener este diálogo en la industria a nivel regional", aseguó.

Anticipó que **las tres fábricas se encuentran en Chihuahua, Coahuila y Jalisco**, sin embargo, se desconoce más información sobre su capacidad, inversión y avance, mientras que en [Estados Unidos existen por lo menos 20 proyectos y en Canadá dos](#).

Recientemente Bloomberg informó que **Contemporary Amperex Technology**, el mayor fabricante mundial de baterías para vehículos eléctricos, **considera ubicaciones en Ciudad Juárez, en Chihuahua, y Saltillo, en Coahuila**, para establecer una planta que abastecería a [Tesla](#) y Ford. La compañía contempla una inversión de hasta 5 mil millones de dólares en el proyecto, comentaron las personas que pidieron el anonimato.

CATL, como se conoce a la empresa con sede en China, también considera dividir su inversión en dos ubicaciones: una en EU y otra en México, comentaron las personas.

Cortés destacó que se busca fortalecer el trabajo junto a sus contrapartes en EU y Canadá, así como con el gobierno mexicano para promover a la industria, en medio de una creciente demanda de autos eléctricos en la región.

"Estamos trabajando junto a la Secretaría de Economía federal para tratar de tener todos los componentes requeridos para fabricar baterías. **La mayoría de estos proyectos están en curso, no son proyectos que ya estén terminados**", dijo el director general de la INA.

Agregó que se debe hacer **un importante esfuerzo por impulsar al sector y en particular a la producción de baterías de autos eléctricos** en la región, para sustituir a las autopartes asiáticas y aumentar el contenido regional.

"Al amparo del T-MEC tenemos que cumplir con reglas de origen y alcanzar el 75 por ciento de integración regional y en el caso de los vehículos eléctricos, el valor de la batería puede alcanzar entre el 30 y el 40 por ciento del valor del vehículo, por lo cual es muy importante tener producción de baterías en la región (...) Actualmente, una gran cantidad de baterías si no es que la mayoría provienen de Asia y esto significa que tenemos que tener esta reconversión", insistió Cortés.

Pondrá a prueba a industria

La producción de autopartes y componentes para vehículos eléctricos **pondrá a prueba a otras industrias como la minería, metalmecánica, inyección de plástico, aluminio, el acero, vidrio, electrónica**, entre otras, por lo que buscan transformar la cadena de suministro y proveedores para que corra a la misma velocidad que la producción y ventas de autos eléctricos.

René Mendoza, presidente de la [Cadena de Proveedores de la Industria en México \(Capim\)](#) explicó a [El Financiero](#) que **la transformación de la industria no avanza al mismo ritmo que la de vehículos eléctricos** en México.

"Los plásticos de ingeniería y el aluminio van a sustituir casi al 100 por ciento al acero, en la nueva generación de autos eléctricos, por el peso y demás, yo veo muy claro un proceso de transición entre una armadora y un Tier 1, en el 2030 el 85 por ciento de vehículos va a ser eléctricos, pero del Tier 2 para abajo yo no veo a la empresa metalmecánica ya trabajando en la compra de máquinas o de proceso productivos", dijo.

Así mismo, **la industria de autopartes intenta impulsar esfuerzos con la academia y el sector para desarrollar más proyectos de baterías** y toda su cadena de valor.

"Todo lo que son el litio, el cadmio, el grafito, toda esa serie de componentes que se requieren para la elaboración de baterías pues necesitamos tener fuentes y suministros adecuados, esto requiere una gran colaboración entre el sector gubernamental, entre la industria también estamos trabajando con el sector académico en el tema de capacitación para ver cómo es necesario abordar el tema de cambio de las baterías o darle mantenimiento", puntualizó. El Financiero

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

15 de marzo de 2024

México rezagado en crear una Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde

7

Ven potencial de atracción de inversiones por más de 20,000 millones de dólares en esta industria

México está rezagado en la elaboración de una **Estrategia Nacional de hidrógeno Verde** en comparación con otras regiones del mundo, por lo que la industria volvió a urgir en la necesidad de crear un documento en este sentido.

Desde 2017, varios países de diversas regiones del planeta cuentan con una Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde, o similar. El primero que emitió un documento de este tipo fue **Japón** en ese año y para 2019 le siguieron **Australia y Corea del Sur**.

En 2020, la **Unión Europea** emitió una Estrategia regional como parte de una serie de estrategias energéticas y climáticas, con la intención de incluir al hidrógeno verde en su sistema eléctrico integrado.

Adicionalmente, ese mismo año **Francia, Alemania, Holanda, Noruega, Portugal y España** dieron a conocer sus propias Estrategias Nacionales en la materia. **Hungría** lo haría un año después.

En América, **Chile y Canadá** publicaron sus Estrategias en 2020, en tanto que en 2023 **Argentina y Estados Unidos** harían lo mismo.

De acuerdo con un documento del **World Energy Council (WEC)** titulado “*Hidrógeno en el horizonte: ¿Preparados, listos, ya? Estrategias Nacionales*” de 2021, en ese entonces **Egipto, Marruecos, China, Nueva Zelanda, Singapur, Uzbekistán, Austria, Bélgica, Italia, Polonia, Federación Rusa, Suecia, Eslovaquia, Reino Unido, Brasil, Colombia, Uruguay, Omán y Arabia Saudita** estaban en etapa de preparación de sus respectivas Estrategias Nacionales de Hidrógeno Verde, en algunos casos, con una hoja de ruta elaborada.

Potencial de inversiones, 20,000 millones de dólares

La industria del hidrógeno limpio en México volvió a urgir para que se elabore la Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde, con la finalidad de **que comiencen a concretarse los proyectos para producir este energético**.

En esta ocasión, la empresa FH2 México alzó la voz para que se acelere e impulse una Estrategia para detonar y desarrollar de una manera eficiente y acelerada a la industria energética limpia y aseguró que existe un potencial de atracción de inversiones por **20 mil millones de dólares**.

*“La visión de FH2 México para 2024 y 2025 es impulsar la implementación a gran escala de proyectos de Hidrógeno Verde en México. Estos proyectos no solo fortalecerán la seguridad energética del país, sino que también desempeñarán un papel esencial en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y en la mitigación del cambio climático, estos proyectos pueden traer por más de 20 mil millones de dólares y toda la industria podría generar más de 3 millones de empleo”, señaló **Andrés Caballero**, director general.*

Asimismo, la empresa hizo un llamado a acelerar la transición hacia un modelo energético más sostenible y aseguró que México se encuentra en un momento crucial **para aprovechar al máximo las oportunidades que ofrece el Hidrógeno Verde** y que se debe explorar la rentabilidad y financiamiento de los proyectos, centrándose en la fijación de precios, reducción de costos, aspectos clave de financiamiento, normatividad y requisitos reglamentarios, así como en los instrumentos financieros relevantes.

En ocasiones anteriores, la **Asociación Mexicana de Hidrógeno, Almacenamiento y Movilidad Sostenible (AMH2)** se ha pronunciado por la necesidad de crear una Estrategia Nacional en este mismo sentido y ha resaltado precisamente el avance que existe en otras partes del mundo. EAD