

Mexico Energy Chatter

30 de septiembre de 2026

El déficit de almacenamiento de diésel de México se topa con la amenaza de exportación de Washington

Mientras el gobierno se preparaba para presentar las primeras conclusiones del consejo que estudia si México debería recurrir al fracking para elevar la producción de gas natural, la presidenta Claudia Sheinbaum subrayó que el tema iba más allá de lo económico, hacia la seguridad energética. La elección de la palabra importaba: seguridad, y no solo soberanía, el concepto distintivo del movimiento de Andrés Manuel López Obrador. Citó el riesgo de que Washington pudiera cortar el flujo de gas natural hacia México, un escenario que ha cobrado relevancia en el segundo mandato de Donald Trump, luego de que amenazara con restringir las exportaciones de diésel de EE.UU.

La contenida prohibición de exportación de diésel de EE.UU. (que iría en contra del T-MEC, aunque eso no ha detenido antes a Trump) por ahora parece más una señal política que una política real, orientada a mostrar preocupación por el aumento de los precios de combustibles en EE.UU. de cara a las elecciones intermedias, más que un cambio de política efectivo. Pero para México es un recordatorio incómodo de qué tan dependiente sigue siendo su sistema energético de EE.UU.

Resulta obviamente incontestable que, si México refinara más de su propio crudo, necesitaría importar menos combustible. Esa fue, de hecho, la justificación de la refinería de Dos Bocas, aun cuando su costo ha superado los US\$21,000 millones, frente a una promesa original de alrededor de US\$8,000 millones. Pero incluso después de esa enorme inversión, México sigue expuesto a cualquier interrupción seria en el suministro estadounidense.

De acuerdo con el Observatorio Ciudadano de la Energía (OCE), la dependencia de México de las importaciones de diésel estadounidense, legales e ilegales, cayó de alrededor de 70% del consumo en 2021 a 44% en la primera mitad de 2026. Es una mejora significativa, pero todavía lejos de la autosuficiencia que alguna vez prometió el gobierno.

El contrabando de combustible complica el panorama. Francisco Barnés de Castro, del OCE, estima el huachicol fiscal comparando el diésel que EE.UU. reporta haber exportado a México con el volumen que México registra como importado legalmente. Sus cifras muestran que el contrabando cayó tras su pico de 2021, cuando llegó a cubrir cerca de una cuarta parte de la demanda mexicana de diésel. Desde entonces ha

fluctuado dentro de un rango que Barnés describe como razonablemente constante, y en los últimos meses ha comenzado a repuntar de nuevo.

Las importaciones ilegales promediaron cerca de 47,000 barriles diarios en 2025, o 10% de la demanda. En la primera mitad de 2026 promediaron 55,000 barriles diarios, alrededor de 11%. Sus cifras muestran un incremento más pronunciado recientemente, a cerca de 80,000 barriles diarios en el segundo trimestre de 2026, o alrededor de 16% del consumo. Estima que alcanzaron 102,000 barriles diarios solo en junio, la cifra mensual más alta desde enero de 2025 y 24% por encima de un año antes.

El repunte es menos un nuevo auge que un regreso a los niveles de finales de 2024 y principios de 2025, después de una caída inusual en la segunda mitad de 2025, cuando el contrabando bajó a alrededor de 24,000 barriles diarios en el tercer trimestre. Aun así, resulta llamativo, porque la economía del negocio debería estar volviéndose menos atractiva. El huachicol fiscal tradicionalmente ha dependido en gran medida del arbitraje fiscal: los importadores clasifican mal el combustible o de otra forma evaden el IEPS y el IVA antes de venderlo en México. Pero conforme han subido los precios internacionales del petróleo y del diésel estadounidense, México ha reducido progresivamente la carga del IEPS y ahora aplica un estímulo del 100% al IEPS más un subsidio directo adicional.

En consecuencia, el diésel al menudeo en México promedia alrededor de 27 pesos por litro, mientras que el promedio nacional de EE.UU., de aproximadamente US\$6.41 por galón, equivale a tipos de cambio actuales a cerca de 30.6 pesos por litro. El diésel mexicano es, por tanto, casi 12% más barato en la bomba que en EE.UU. La comparación no mide el margen mayorista real de un contrabandista, pero muestra cuánto se ha reducido el arbitraje tradicional de precio-impuesto.

La aparente contradicción resulta menos marcada una vez que se separan la cronología y la mecánica. El repunte de junio en el huachicol fiscal ocurrió mientras el diésel todavía pagaba gran parte del IEPS, aproximadamente entre la mitad y cuatro quintas partes del impuesto completo durante ese mes, mientras que la exención del 100% del IEPS llegó apenas en septiembre. Incluso con el IEPS en cero, los contrabandistas todavía pueden evadir el 16% del IVA, mientras que el arbitraje relevante es entre los precios mayoristas/de exportación de EE.UU. y los precios mayoristas mexicanos, no los precios al menudeo en la bomba. El propio Barnés ha argumentado que la evasión fiscal no es necesariamente el principal motor: los picos anteriores no han seguido de cerca el diferencial fiscal, lo que sugiere que la aplicación de la ley, el financiamiento, el acceso al mercado y la dinámica del ciclo electoral podrían importar más. Al mismo tiempo, el tope de 27 pesos al precio al menudeo en México ha presionado a los importadores privados legales, lo que podría estar generando brechas de suministro o incentivos más fuertes para declarar mal el combustible. Finalmente, las estimaciones de 2026 son

cálculos residuales, exportaciones de EE.UU. menos importaciones registradas por México, por lo que datos preliminares, cambios de clasificación o retrasos en los reportes podrían exagerar el aparente aumento.

Aun así, el repunte no está del todo explicado. O bien la discrepancia estadística entre EE.UU. y México está sobreestimando el contrabando real (por cuestiones de cronología u otros factores), o factores como la evasión aduanera, el robo de combustible en EE.UU. y redes de distribución arraigadas, ayudadas por una aplicación débil de la ley, están permitiendo que el negocio persista incluso cuando su ventaja fiscal original disminuye.

Otro factor que podría ayudar a explicar las cifras es el aparente aumento en las importaciones de *pale oil*, un subproducto petrolero barato y de baja calidad que puede mezclarse con el diésel, reduciendo el costo promedio del combustible. Otra tendencia es el aumento del robo directo de combustible. Cada vez es más común que camiones que transportan diésel sean detenidos en la carretera y su carga robada, sumando una forma más tradicional de *huachicol* al problema del contrabando fiscal.

El detonante inmediato de las contenidas restricciones a la exportación de EE.UU. es el aumento en los precios del diésel estadounidense. Con el diésel por encima de US\$6 por galón y las elecciones intermedias acercándose, Trump dijo el 22 de septiembre que quería reducir las exportaciones. El secretario del Tesoro, Scott Bessent, confirmó que las restricciones estaban bajo evaluación. Politico reportó que funcionarios estaban considerando una prohibición de 90 días, lo cual la Casa Blanca negó.

Dentro de la administración hay resistencia. El secretario de Energía, Chris Wright, y el secretario del Interior, Doug Burgum, se oponen a una prohibición generalizada, y Wright ha discutido en su lugar restricciones voluntarias con las refinerías. La American Fuel & Petrochemical Manufacturers y el American Petroleum Institute también han instado a la administración a no restringir las exportaciones. Aun así, Trump volvió a decir el 27 de septiembre que la opción seguía bajo consideración seria.

La refinería Deer Park de Pemex no ofrecería escapatoria. Como señaló Roxana Muñoz, analista de Moody's, en el evento Inside LatAm México 2026 de la agencia el 24 de septiembre, la refinería está en Texas y opera bajo la ley estadounidense, por lo que cualquier restricción federal a la exportación también aplicaría a sus envíos a México.

México también ha reducido algunas de sus alternativas. Ernesto O'Farrill Santoscoy, de Bursamétrica, ha argumentado que la cancelación de permisos de importación privados tras los escándalos de huachicol fiscal ha concentrado aún más el suministro

y ha reducido la capacidad de las empresas privadas para responder rápidamente ante una interrupción.

Las consecuencias fiscales ya son visibles. Conforme subieron los precios estadounidenses e internacionales, el gobierno mexicano primero redujo a cero el IEPS al diésel y después activó el estímulo complementario permitido bajo el decreto semanal de la Secretaría de Hacienda. A diferencia de la exención del IEPS, este segundo mecanismo representa un subsidio presupuestario directo.

El apoyo complementario saltó de 0.1501 pesos a 1.8361 pesos por litro en la semana del 19 al 25 de septiembre, su nivel más alto en cuatro años, antes de moderarse a 1.1896 pesos para el periodo del 26 de septiembre al 2 de octubre.

El analista energético Ramsés Pech estima que el apoyo fiscal a los combustibles costó 108,400 millones de pesos entre el 28 de febrero y el 25 de septiembre, con el diésel representando 57.3%. Ahora estima que el estímulo del IEPS a los combustibles podría costar alrededor de 226,000 millones de pesos durante todo el año.

Esto crea una disyuntiva difícil para el presupuesto 2027. Los mayores precios del diésel en EE.UU. obligan a México a elegir entre permitir que los precios internos suban, sumándose a la inflación, o gastar más recursos públicos para contenerlos. Con el endeudamiento costoso y el espacio fiscal limitado, el subsidio finalmente tiene que financiarse mediante menor gasto, mayor deuda o ingresos adicionales en otro rubro.

La propuesta de Ley de Ingresos de la Federación 2027 intenta atacar el otro lado del problema. Exigiría a comercializadores, distribuidores, transportistas y estaciones de servicio de combustible pagar el IEPS sobre cualquier exceso mensual de litros vendidos respecto a los litros legalmente adquiridos. La intención es hacer que los volúmenes de combustible no explicados resulten costosos fiscalmente y reducir el espacio para que el producto de contrabando entre al mercado formal. Sin embargo, como señala Pech, su eficacia dependerá de la aplicación de la ley y de la confiabilidad de los controles volumétricos.

Además, el gobierno está prohibiendo el uso de efectivo en las gasolineras bajo la nueva ley de Digitalización. En teoría, eso debería dificultar que las gasolineras vendan gasolina ilegal, ya que las autoridades podrán comparar más fácilmente los ingresos contra el combustible comprado. (En la práctica, aún está por verse qué tan efectiva será la aplicación de la ley, y desde luego algunas gasolineras podrían simplemente vender gasolina de contrabando en efectivo y gasolina oficial con tarjeta.)

La contenida prohibición a las exportaciones de diésel de EE.UU. también ha puesto el foco en las limitadas reservas de almacenamiento de México. La consultora

energética y exfuncionaria de la SENER Rosanety Barrios dijo en el mismo evento de Moody's que México no cuenta con una gran reserva estratégica nacional de combustible comparable con la de EE.UU. Los inventarios combinados de Pemex y privados equivalen a aproximadamente 13 días de consumo de diésel, estimó, frente a que en Washington se discuten restricciones que podrían durar hasta tres meses.

Tampoco el almacenamiento disponible está necesariamente ubicado donde sería más útil. Barrios destacó la Península de Yucatán, que sigue siendo particularmente vulnerable porque el diésel también se usa para generación eléctrica. Inversionistas privados construyeron infraestructura de almacenamiento en Tuxpan y otros puertos, pero el desarrollo y la operación de parte de esa capacidad se vieron limitados durante la administración de López Obrador.

EE.UU. puede responder ante escasez mediante sus reservas estratégicas de petróleo y un sistema de refinación y almacenamiento mucho más profundo. La principal defensa de México ha sido, cada vez más, de carácter fiscal: subsidiar el precio al consumidor.

Durante años, el debate energético de México se concentró en quién debía ser propietario de las plantas de generación, los ductos y las refinerías, y en el objetivo político de la soberanía energética. Se prestó mucha menos atención al almacenamiento y la resiliencia. La amenaza del diésel de Trump es un recordatorio de que la pregunta más inmediata podría ser más simple: ¿qué pasa cuando la energía de la que depende México deja de cruzar la frontera de un momento a otro?

59 millones de litros: el operativo antihuachicol que aparentemente salió mal

El 17 de septiembre, la delegación de la Fiscalía General de la República (FGR) en Guanajuato anunció el aseguramiento de 59,036,870 litros de gasolina y diésel en una terminal de almacenamiento en La Fragua, en el municipio de San José Iturbide. Fue el mayor aseguramiento de hidrocarburos reportado bajo la administración actual y se presentó como el golpe más duro contra el huachicol del sexenio. En cuestión de días, el caso había comenzado a desmoronarse.

De acuerdo con El País, el operativo se construyó con inteligencia de la policía estatal y fue ejecutado por la delegación estatal de la FGR. Comenzó cuando un pipa en otra parte del estado no pudo comprobar el origen de 33,000 litros de combustible. Tras cateos en San Luis de la Paz y Dolores Hidalgo, los agentes allanaron una terminal operada por Gas Natural del Noroeste, subsidiaria de Grupo Simsa. Ahí aseguraron sus diez tanques de almacenamiento, con capacidad de hasta 100 millones de litros de gasolina y diésel. El anuncio se dio un día antes de que la presidenta Claudia Sheinbaum visitara Guanajuato

junto con el secretario de Seguridad, Omar García Harfuch, cuando el gobierno prometió que seguirían detenciones.

Grupo Simsa respondió al día siguiente. Dijo que la terminal cuenta con permisos y licencias vigentes, que son de acceso público, y que sus operaciones están reguladas y supervisadas a nivel federal, estatal y municipal. También afirmó haber entregado a los investigadores toda la documentación necesaria para comprobar el origen legal del combustible, y añadió que el combustible pertenece a sus clientes, no a la empresa.

El 25 de septiembre, García Harfuch confirmó que la FGR había removido a su delegado en Guanajuato, Juan Francisco Vera Ayala, quien ahora está bajo investigación. Dijo que se habían encontrado irregularidades. El operativo se había realizado alrededor de dos semanas antes de que se anunciara, la información detrás de él no había sido plenamente verificada y los reportes que declaraban ilícito todo el combustible asegurado ahora estaban en duda. Sheinbaum dijo que el delegado había llevado a cabo la investigación y el operativo por iniciativa propia. La fiscal general Ernestina Godoy Ramos había asumido el caso tras el comunicado de Simsa. La unidad de delincuencia organizada de la FGR (FEMDO) está revisando ahora la documentación de las empresas para establecer si se cometió algún delito. Una semana después de anunciado el aseguramiento, la FGR aún no determinaba si el combustible era de origen ilícito. Se espera que Vera Ayala, quien asumió el cargo el 28 de enero, sea sustituido por Norma Quevedo Vázquez.

El historial de Vera Ayala ya había atraído escrutinio. De acuerdo con El País, previamente trabajó en la extinta Procuraduría General de la República (PGR) y encabezó unidades antisequestro en Puebla y Tabasco. Estuvo entre los funcionarios señalados por el director del documental de Netflix Duda razonable en relación con un caso de secuestro de 2015 en Tabasco. La Suprema Corte más tarde encontró ese caso plagado de fallas de investigación, y los tres hombres acusados fueron liberados en 2022.

El episodio encaja de forma incómoda con la narrativa de mano dura del gobierno sobre el robo de combustible. Expone el riesgo de lanzar operativos de alto perfil sin el sustento legal y técnico necesario para sostenerlos. También importa para la aplicación fiscal: las medidas de trazabilidad de combustible propuestas para 2027 dependen de la capacidad de las autoridades para distinguir entre volúmenes lícitos e ilícitos, y San José Iturbide sugiere que esa capacidad sigue siendo desigual.

Las gasolineras no quieren apresurar la transición a lo totalmente digital

El 8 de septiembre, el Ejecutivo federal envió al Congreso una Ley de Economía Digital para Pagos Digitales y Electrónicos como parte del Paquete Económico 2027, y la Cámara de Diputados publicó la iniciativa en su Gaceta Parlamentaria. La iniciativa tiene 22 artículos y cinco disposiciones transitorias, y todavía está en revisión de comisiones. El Artículo 13 facultaría a la SHCP para designar sectores y actividades estratégicas en los que el pago digital sería el único método aceptado. El gobierno ha dicho anteriormente que estos incluirían gasolineras y casetas de cobro.

Al presentar la ley en la conferencia matutina de la presidenta el 24 de septiembre, José Antonio Peña Merino, titular de la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones (ATDT), dijo que la eliminación gradual del efectivo ya había comenzado en sectores estratégicos, citando gasolineras y carreteras. La ley se apoyaría en los sistemas de transferencias instantáneas SPEI y CoDi, permitiendo a los comercios cobrar por teléfono móvil sin comisión y recibir los fondos de inmediato. El pago digital también se adoptaría en todos los niveles de gobierno. La presidenta Claudia Sheinbaum argumentó que usar menos efectivo mejoraría la seguridad y la eficiencia y respaldaría la formalización, ya que un registro de pagos en una cuenta bancaria puede ayudar a un negocio a formalizarse. Señaló que ahora se pueden abrir electrónicamente en cualquier banco cuentas de hasta 130,000 pesos.

Onexpo, la asociación nacional de gasolineras, dice que respalda la digitalización y sus beneficios para la seguridad, la eficiencia, la trazabilidad y la inclusión financiera. Quiere que la transición se construya sobre el diálogo, la gradualidad, incentivos al consumidor y la continuidad garantizada del suministro. En declaraciones recogidas por El Economista y Energy Magazine, argumentó que la elección del método de pago le pertenece al consumidor, no a la estación. La adopción, dijo, debería lograrse mediante mejores precios, recompensas y conveniencia, en lugar de imponerse mediante sanciones a las gasolineras. Ningún automovilista debería quedarse sin poder cargar combustible por una falla tecnológica fuera de su control o del de la estación. Tampoco las estaciones deberían asumir costos, riesgos u obligaciones que corresponden a los bancos, los procesadores de pago y los proveedores de telecomunicaciones. Citando datos de la Asociación de Bancos de México (ABM), Onexpo dijo que más de 25 millones de personas, 19% de la población, permanecen fuera del sistema bancario.

Los principios de implementación propuestos por Onexpo comienzan con un despliegue regional, iniciando en zonas bien conectadas y llegando a zonas rurales y carreteras solo una vez que la infraestructura esté lista. También quiere mecanismos de contingencia, incluido el uso de efectivo cuando sea necesario, y salvaguardas para mantener los costos de la digitalización fuera de los precios de los combustibles. Las opciones de pago deberían ser tecnológicamente neutrales entre CoDi, Domo y tarjetas. Reglas claras de responsabilidad deberían proteger a las estaciones de sanciones por fallas de

terceros. Finalmente, quiere indicadores verificables sobre cobertura, penetración bancaria, disponibilidad de terminales y tasas de falla del sistema de pagos.

Las dos posturas coinciden más de lo que sugieren los titulares. La promesa del gobierno de un cobro por CoDi sin comisión atiende parte de las preocupaciones de costo de las gasolineras, aunque persisten las comisiones de tarjeta y las brechas de conectividad fuera de las principales ciudades. La propuesta también llega en un momento delicado para las gasolineras, que ya están absorbiendo pérdidas bajo el tope voluntario al precio del diésel. También podría reforzar el impulso contra el contrabando fiscal de combustible. El pago exclusivamente digital dejaría un rastro de la transacción en la bomba, complementando las medidas de trazabilidad de combustible propuestas en la Ley de Ingresos de la Federación 2027.

Sheinbaum interviene ante las fallas eléctricas en Tabasco

Al hablar en su conferencia matutina en Villahermosa el 25 de septiembre, la presidenta Claudia Sheinbaum se comprometió a que la CFE pondría fin a las fallas eléctricas que han afectado a Tabasco desde el apagón del 25 de agosto. También instruyó a Pemex a atender de inmediato las quejas por malos olores provenientes de la quema de gas, después de que manifestantes lograran un acuerdo con las autoridades para controlarlo.

El apagón dejó a cerca de 180,000 hogares sin electricidad hasta la mañana del 26 de agosto, principalmente en Centro, Comalcalco, Cunduacán, Jalpa de Méndez, Huimanguillo y Nacajuca. La CFE inicialmente culpó a las fuertes lluvias por dañar líneas de transmisión de 115 kV, pero el gobernador Javier May dijo después que la falla se originó en una planta de Pemex. El corte también hizo que se desconectarán las unidades de cogeneración del complejo procesador de gas Nuevo Pemex (CPG), deteniendo las entregas de gas al gasoducto Mayakán de ENGIE. Esto mostró cómo una falla en el punto donde la red regional se conecta con las instalaciones de Pemex puede interrumpir tanto el suministro eléctrico como el de gas hacia el sureste.

Cerca de dos semanas después, la CFE y Pemex sostuvieron una sesión técnica conjunta en Nuevo Pemex, que el plan de desarrollo de hidrocarburos (PLADESHi) ubica entre las instalaciones más importantes del país. Las empresas dijeron haber revisado la infraestructura vinculada al suministro eléctrico y haber acordado acciones de mejora para fortalecer la Red Nacional de Transmisión. Pemex dijo que estaba revisando los sistemas de protección de la planta de cogeneración del complejo y de la subestación principal, con el apoyo técnico de la CFE, para cumplir con los requisitos del Código de Red. No fue suficiente para contener el malestar.

Las protestas se nutren de reclamos más antiguos. El 4 de septiembre, de acuerdo con La Silla Rota, habitantes de Tamulté de las Sabanas y comunidades indígenas yokot'an de los alrededores, al norte de Villahermosa, iniciaron un bloqueo indefinido de la carretera federal Villahermosa–Frontera, la ruta hacia Ciudad del Carmen. Acusan a la CFE de cortes prolongados y fluctuaciones de voltaje que han quemado medidores y electrodomésticos. También exigen la subestación que el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador prometió a la zona en 2020. El mal suministro también ha afectado los sistemas de agua locales: el gobierno estatal trasladó un generador a la planta de tratamiento de agua de Chilapa, en Centla, y la CFE contrató otro. Los residentes bloquearon la misma carretera en julio de 2024 y durante alrededor de dos días en mayo de 2025.

Chatter Box

AMIGO LNG tiene su permiso. Aún así no puede construir. Un juez federal en Sonora otorgó una suspensión definitiva que bloquea la construcción del proyecto de exportación de AMIGO LNG cerca de Guaymas, mientras avanza un amparo promovido por Nuestro Futuro y ARTICLE 19. La distinción importa: la ASEA ya había autorizado la manifestación de impacto ambiental del proyecto el 13 de abril, antes de las suspensiones emitidas en mayo, lo que significa que la orden judicial no revoca el permiso, sino que impide la construcción mientras esa autorización misma es objeto de revisión judicial. La ASEA dice que su evaluación incluyó 4,804 comentarios durante la consulta pública e impuso condiciones que incluyen monitoreo de mamíferos marinos, compensación por biodiversidad, restricciones estacionales a la construcción marina y un máximo de 60 arribos de buques metaneros al año.

Esa última cifra también pone en contexto algunas de las estimaciones más dramáticas en torno al proyecto. Los opositores han citado una futura segunda fase que superaría 7.8 Mtpa y hasta 175 buques de GNL al año, mientras que la descripción pública actual de AMIGO ubica la capacidad en 4.2 Mtpa y la autorización de la ASEA limita los arribos a 60 al año. El tema de fondo ahora es legal, más que administrativo: AMIGO cuenta con su autorización ambiental, pero no puede usarla hasta que los tribunales decidan si el proceso de permisos y consulta resiste la revisión judicial, lo que convierte al caso en una prueba importante para los proyectos de GNL del Pacífico que buscan llevar gas estadounidense a los mercados asiáticos.

Moody's vuelve a cuestionar la trayectoria fiscal de México. En el foro Inside LatAm México 2026, Renzo Merino, vicepresidente de riesgo soberano de Moody's, señaló el apoyo federal a la deuda de Pemex como un lastre para la calificación de la deuda soberana. De acuerdo con Bloomberg, el apoyo estatal ha reducido la deuda de

Pemex de 9.3% del PIB en 2016 a 4%; pero, como dijo Merino, esa carga simplemente se trasladó al soberano. Sobre el papel, el paquete económico 2027 proyecta superávits de 95,100 millones de pesos para Pemex y 25,049 millones de pesos para la CFE. Como se reportó previamente, el superávit de Pemex descansa en gran medida en el apoyo federal: incluye una transferencia de 81,100 millones de pesos para cubrir amortizaciones de deuda previa, sin la cual caería a 14,000 millones de pesos. La CFE recibirá transferencias de 90,400 millones de pesos, estables en términos reales. La inversión física de Pemex se ubica en 255,500 millones de pesos, aunque el gasto en exploración geológica caería 40.6%, de 39,495 millones a 23,452 millones de pesos, de acuerdo con Ramsés Pech, quien advierte que esto pone en riesgo nuevos descubrimientos y la producción futura. Los 61,000 millones de pesos de inversión física propuestos por la CFE se comparan con necesidades de infraestructura eléctrica que la SENER ubica en más de 980,000 millones de pesos para 2026–2030. Óscar Ocampo, del IMCO, argumentó que la inversión mixta por sí sola no puede compensar los insuficientes presupuestos de inversión de ambas empresas.

Acusaciones de contrabando de combustible. Un reportaje de The New York Times ha atraído renovada atención hacia referencias a Andrés Manuel López Beltrán, hijo del expresidente Andrés Manuel López Obrador, en expedientes relacionados con el creciente escándalo de contrabando de combustible en México. Fiscales mexicanos alegan que redes que involucran a funcionarios corruptos de aduanas y de la Marina importaron diésel estadounidense declarado falsamente como otros productos petroleros, evadiendo miles de millones de pesos en impuestos. De acuerdo con expedientes federales revisados por el periódico, un testigo colaborador afirmó que un importante aseguramiento de diésel en 2025 resultó de un choque político que involucraba al ‘hijo del presidente’; abogados defensores de los oficiales navales acusados en el caso han dicho que esa referencia era a López Beltrán.

Las acusaciones siguen siendo solo eso, y de hecho la nota del NY Times llamó la atención por la notable falta de detalles específicos. López Beltrán no ha sido acusado de ningún delito, y los fiscales mexicanos dijeron en agosto que las referencias en los expedientes eran insuficientes para justificar abrir una investigación en su contra. La presidenta Claudia Sheinbaum también ha dicho que las autoridades no tienen evidencia que lo vincule con actividad delictiva. The Times escribió que dos agencias estadounidenses de procuración de justicia están ‘analizando acusaciones’ de supuestos vínculos entre López Beltrán, el crimen organizado y el contrabando de combustible, pero ‘no han iniciado investigaciones formales’. Esto resulta bastante decepcionante como nota periodística, ya que presumiblemente (y es de esperarse) las autoridades estadounidenses están analizando acusaciones todo el tiempo.

Actis regresa para otra ronda de renovables en México. El gigante de infraestructura y capital privado Actis, ahora parte del grupo General Atlantic, lanzó Yeltica Energy, una

nueva plataforma renovable mexicana anclada por tres proyectos solares con almacenamiento adjudicados en la primera Licitación de Inversión Mixta de la CFE. El portafolio inicial suma alrededor de 330 MWp de capacidad solar y 255 MWh de almacenamiento en baterías, respaldado por PPA a 25 años, denominados en dólares y ajustados por inflación, con la CFE, con Yeltica apuntando en última instancia a más de 2 GW. Actis previamente invirtió y salió de Zuma Energía, Saavi Energía y Atlas Renewable Energy, actualmente posee la plataforma de gas natural Valia Energía, de 3.2 GW, y dice haber acumulado una capacidad de 7.3 GW en México. Su regreso a las renovables es, por tanto, un voto de confianza útil para el nuevo modelo del gobierno: el capital privado está dispuesto a regresar bajo ingresos de largo plazo respaldados por la CFE, incluso cuando el Estado conserva el papel central en la planeación eléctrica.

Agua oscura, pero todavía sin culpable definitivo en Madero. Pemex y las autoridades ambientales federales están investigando descargas de agua oscura observadas junto a la refinería de Madero tras las fuertes lluvias que comenzaron el 25 de septiembre. La ASEA, la Profepa y la Marina han inspeccionado el sitio, mientras que Pemex desplegó barreras, unidades Vactor y skimmers alrededor del sistema de drenaje de la refinería y el canal Varadero. Pemex dice que los mayores niveles de agua y flujos de efluentes podrían haber arrastrado sedimentos acumulados hacia el río, pero no había publicado resultados de laboratorio al 28 de septiembre que establecieran la composición, el volumen, la fuente precisa o el impacto ambiental del material. Por ahora, se trata de un incidente ambiental bajo investigación, no todavía un derrame de hidrocarburos confirmado atribuible a una unidad específica de la refinería.