Panorama para la Atracción de Inversiones en Electromovilidad en Sinaloa

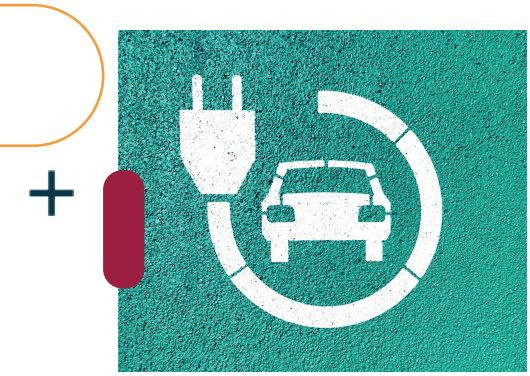
La electromovilidad transforma de forma estructural la industria automotriz global y reubica su cadena de suministro hacia Norteamérica. Este documento analiza los activos de Sinaloa, identifica los segmentos donde puede insertarse y propone una ruta de entrada por fases.

20.5 M
Vehículos eléctricos vendidos en el mundo en 2025, casi 7 veces el nivel de 2020

624,984
EV ensamblados en México entre 2020 y agosto de 2025

453
Empresas en el mapeo nacional de electromovilidad.

172,359
Vehículos descargados en el puerto de Mazatlán en 2025, de 11+ marcas

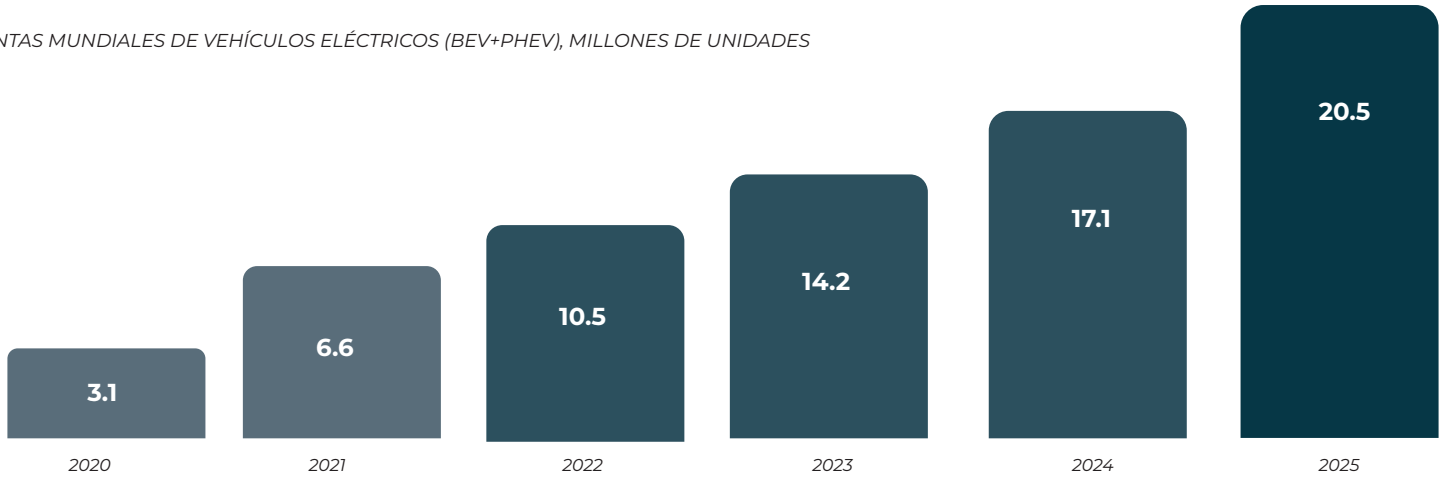


La cadena de suministro del sector se está reorganizando en Norteamérica a favor del T-MEC y del nearshoring, y desde enero de 2026 un arancel de hasta 50% a vehículos ligeros de países sin tratado convierte el ensamble local de oportunidad en necesidad. Sinaloa aún no aparece en el mapeo nacional de proveedores, pero ya manufactura componentes para programas EV y posee el segundo puerto automotriz del Pacífico mexicano.

01 Un mercado que se multiplicó en cinco años

En 2025 las ventas mundiales de vehículos eléctricos superaron los 20 millones de unidades, un crecimiento cercano al 20% respecto a 2024. Por primera vez, uno de cada cuatro autos nuevos vendidos en el mundo fue eléctrico y cerca de 40 países alcanzaron una participación de al menos 10%. El parque global ronda ya los 80 millones de unidades y la AIE proyecta que podría alcanzar 510 millones hacia 2035: la demanda de capacidad de manufactura será sostenida durante al menos la próxima década.

VENTAS MUNDIALES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (BEV+PHEV), MILLONES DE UNIDADES



Fuente: AIE, Global EV Outlook 2026, y Cluster Industrial B2B 2025.

China concentra alrededor del 60% del suministro mundial de vehículos eléctricos; Europa y Norteamérica aportan cerca del 15% cada una. Esa concentración, y las tensiones arancelarias que genera, está empujando la relocalización de capacidad hacia Norteamérica.

PRODUCCIÓN NACIONAL Y MAPA DE PROVEEDURÍA



México ensambló 624,984 vehículos eléctricos acumulados entre 2020 y agosto de 2025, con un salto marcado a partir de 2024: ese año se produjeron 206,870 unidades, un crecimiento de +88.6% frente a 2023. La producción se concentra en plantas de Coahuila, Estado de México y Sonora. Del lado del consumo, el mercado se electrifica por la vía de la hibridación: en 2025 las ventas de eléctricos puros (BEV) se moderaron (−14%), mientras que los híbridos enchufables (PHEV) crecieron +71.2% y los híbridos convencionales (HEV) +21.8%.

El Mapeo de Electromovilidad de Cluster Industrial B2B registra **453 empresas activas** en 29 subcategorías técnicas y tres niveles. La actividad se concentra en el Bajío y el noreste —Guanajuato, Nuevo León, Coahuila, Querétaro y San Luis Potosí—, con Durango y Puebla emergiendo con nuevas capacidades.

02 La cadena de suministro del vehículo eléctrico

El vehículo eléctrico no es una variante del automóvil de combustión: reorganiza el valor alrededor de la batería, la electrónica de potencia y la gestión térmica, pero conserva segmentos de alto componente laboral donde la barrera de entrada es baja.

TIER 1 *Barrera muy alta — apuesta de largo plazo*

Celdas y baterías (BMS) · Tren motriz eléctrico
Unidad de control de potencia.

+

TIER 2 *Barrera media — escalamiento*

Gestión térmica · Arneses y cableado
Estampado y carrocería.

+

TIER 3 *Barrera baja — la puerta de entrada*

Interiores y polímeros · Asientos y tapicería.

Fuente: elaboración CIT Sinaloa con base en el Mapeo de Electromovilidad de Cluster Industrial B2B (2.ª ed., 2025).

03 Dónde entrar: barreras y encaje territorial

Competir por celdas de batería o tren motriz exige capital muy alto, transferencia tecnológica compleja y proveedores ya cautivos en otros estados. Los segmentos de alto componente laboral, en cambio, ofrecen baja barrera y alto encaje con los activos existentes del estado.

FASE 1 BARRERA BAJA + LOGÍSTICA
Arneses y cableado, asientos y tapicería, post-venta, logística puerto–planta y ensamble SKD.

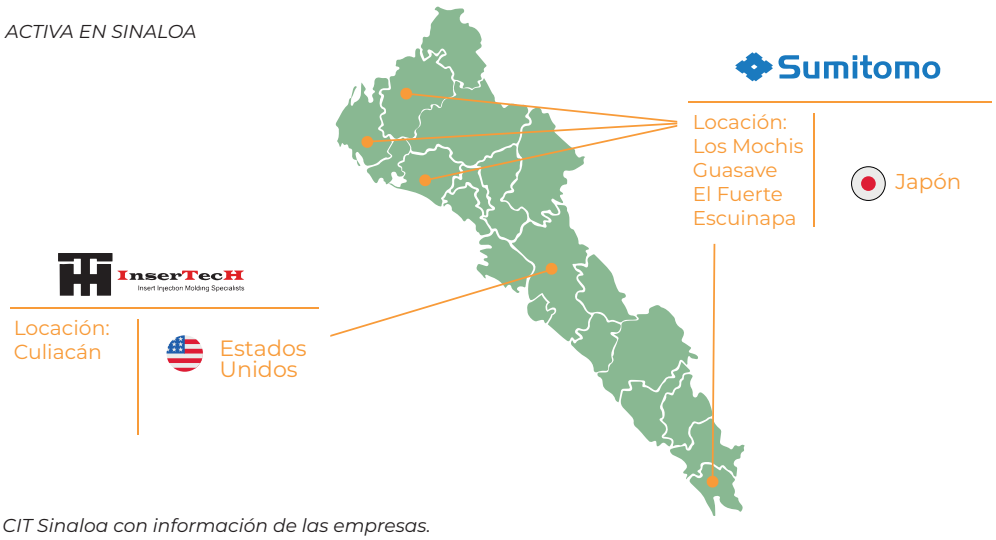
FASE 2 BARRERA MEDIA
Plásticos e interiores, estampado y carrocería, gestión térmica; acumulación de contenido local.

FASE 3 BARRERA ALTA / OEM
Ensamble CKD, módulos de batería y sistemas de gestión de batería (BMS), y tren motriz.

04 La plataforma de activos de Sinaloa

El estado no figura aún en el mapeo nacional, pero **ya manufactura componentes para tres programas EV e híbridos de alcance norteamericano**. CONTEC, del grupo japonés Sumitomo Wiring Systems, es el mayor empleador industrial del estado, con plantas en Los Mochis, Guasave, San Blas y El Carrizo y más de 8,000 empleos en arneses. Insertech, en Culiacán, es especialista en moldeo por inserción e inyección con certificación automotriz.

PROVEEDURÍA EV YA ACTIVA EN SINALOA



Fuente: elaboración CIT Sinaloa con información de las empresas.



DIAGNÓSTICO COMPETITIVO DEL ESTADO

F

FORTALEZAS

- Puerto de Mazatlán: 2.° puerto automotriz del Pacífico mexicano.
- Ecosistema logístico-aduanal en operación.
- Mano de obra disponible y de costo competitivo.
- Proveeduría EV ya activa y vocación industrial creciente.

O

OPORTUNIDADES

- Arancel de hasta 50% a vehículos de países sin tratado (desde enero de 2026)
- Nearshoring y reglas de contenido regional del T-MEC
- Demanda creciente en micromovilidad, last-mile y utilitarios eléctricos

D

DEBILIDADES

- Sin presencia en el mapeo nacional de electromovilidad.
- Clúster automotriz incipiente frente al Bajío y el noreste.
- Brecha en formación técnica especializada.
- Infraestructura de carga pública limitada.

A

AMENAZAS

- Estados consolidados capturan las inversiones Tier 1.
- Incertidumbre arancelaria y geopolítica.
- Volatilidad en metas de electrificación y precios de baterías.
- Riesgo de quedar sólo como punto de paso logístico, sin captura de valor industrial

05 Las dos vías de entrada

De la ruta por fases se desprenden dos vías de entrada complementarias, ordenadas de menor a mayor barrera: manufacturar componentes de alto contenido laboral, donde Sinaloa ya tiene proveeduría activa, y ensamblar vehículos bajo esquemas SKD/CKD, apalancados en el puerto de Mazatlán.

Vía 1 · Manufactura de componentes (Tier 3 / Tier 2)

La vía de menor barrera donde Sinaloa ya tiene proveeduría en operación. Blancos inmediatos: arneses y cableado (Yazaki, Sumitomo Electric, Aptiv, LEONI, Draexlmaier), asientos y tapicería (Lear, Adient, Forvia, Magna Seating) e interiores y polímeros (Grupo Antolin, Yanfeng, Motherson). En segunda fase, estampado y gestión térmica.

Vía 2 · Ensamble de vehículos (SKD / CKD)

Apalancada en el puerto de Mazatlán y en el ecosistema logístico-industrial en desarrollo a su alrededor: una planta de ensamble por contrato (hasta 2,000 camiones de carga o 4,000 vehículos de pasajeros), un operador logístico con capacidad para más de 35,000 unidades y flotilla propia de madrinas, y un puerto seco habilitado como Recinto Fiscalizado Estratégico.



EL ACTIVO DIFERENCIADOR: EL PUERTO SECO COMO RECINTO FISCALIZADO ESTRATÉGICO

El RFE permite ingresar mercancía extranjera con suspensión del pago de impuestos al comercio exterior, transformarla o ensamblarla, y reexportarla o destinarla al mercado nacional pagando el arancel sólo cuando sale del recinto. Significa diferimiento de aranceles e IVA —los kits CKD/SKD no generan pago hasta salir ensamblados—, reexportación simplificada hacia EE.UU., Canadá o LATAM, sin arancel mexicano de importación, y trámites concentrados con autoridades en sitio. Es una ventaja logística que se suma a la ubicación portuaria del estado.

Hallazgos centrales

1 **Enfoque por nivel de barrera**
Entrar por baja barrera y logística, escalar a barrera media y dejar Tier 1/OEM como meta de largo plazo.

2 **Insumos prioritarios**
Arneses y cableado, asientos y tapicería, y un centro logístico y de post-venta para LATAM.

3 **Activo diferenciador**
Explotar el binomio puerto de Mazatlán + puerto seco con figura de RFE como ventaja fiscal-aduanal.

4 **Réplica de modelo**
Usar el caso estatales de SKD por contrato como plantilla, apalancado en la capacidad de ensamble y logística en desarrollo en Mazatlán.

Consulte el documento completo

20 páginas: mapeo nacional de proveedores, matriz de priorización, casos estatales de réplica, blancos de prospección y calendario de eventos 2026–2027.

DESCARGAR PDF