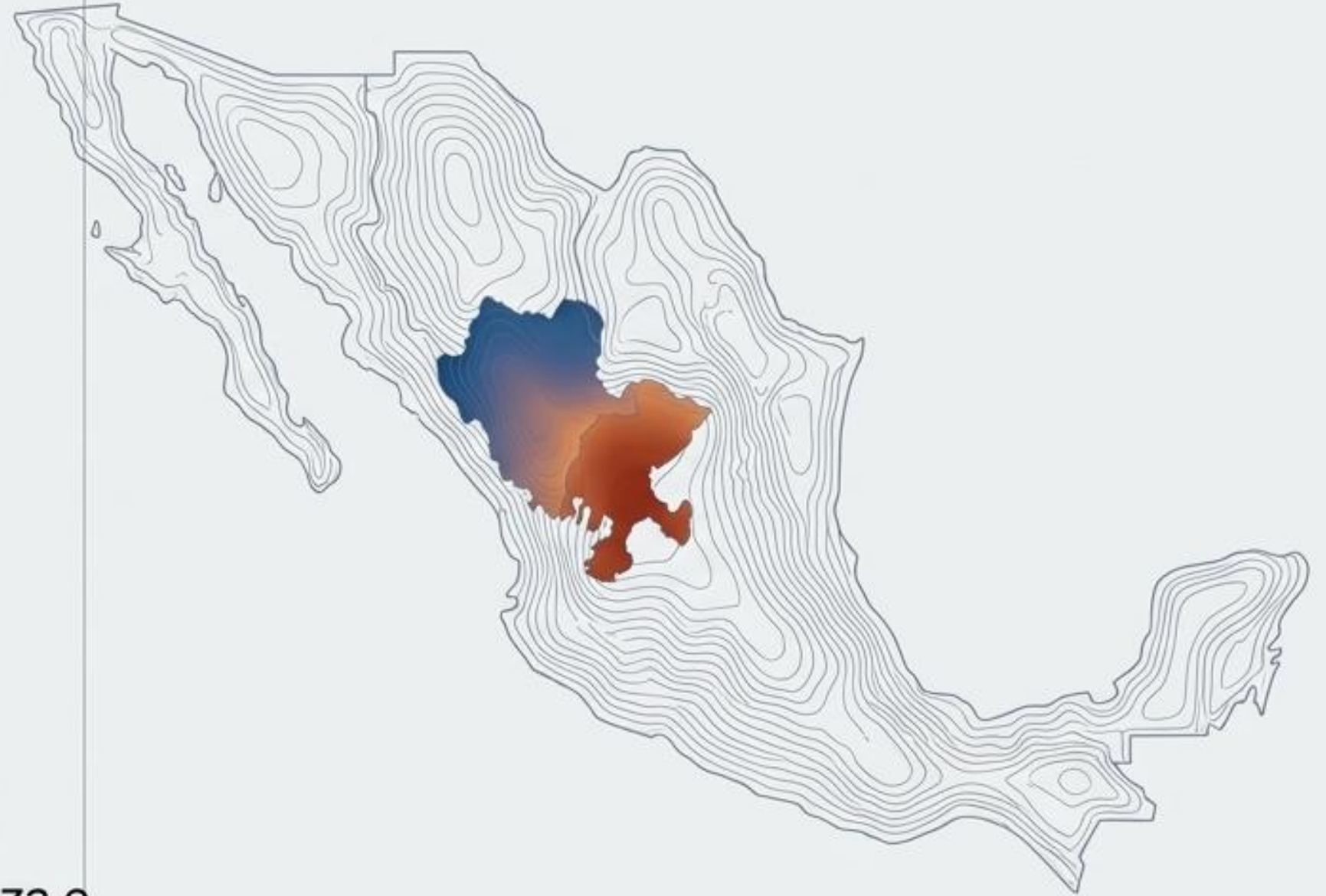


Diagnóstico de Competitividad Regional y Metropolitana: El Caso Durango

Evaluación Integrada del ICR e ICU 2026
(IMCO) bajo la lente de la eficiencia espacial.

La pérdida de tracción en los motores urbanos (Durango 4° y La Laguna 11°) evidencia cuellos de botella estructurales en movilidad, gobernanza e innovación industrial. **Urge una recalibración de la inversión pública y privada.**



Índice de Competitividad Regional 2026 del IMCO

Regiones



Noroeste

Baja California, Baja California Sur, Chihuahua, Durango, Sinaloa, Sonora y Zacatecas



Noreste

Coahuila, Nuevo León, San Luis Potosí y Tamaulipas



Bajío

Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit y Querétaro, Aguascalientes



Centro

Ciudad de México, Estado de México, Hidalgo y Morelos



Istmo

Guerrero, Oaxaca, Puebla, Tlaxcala y Veracruz



Maya

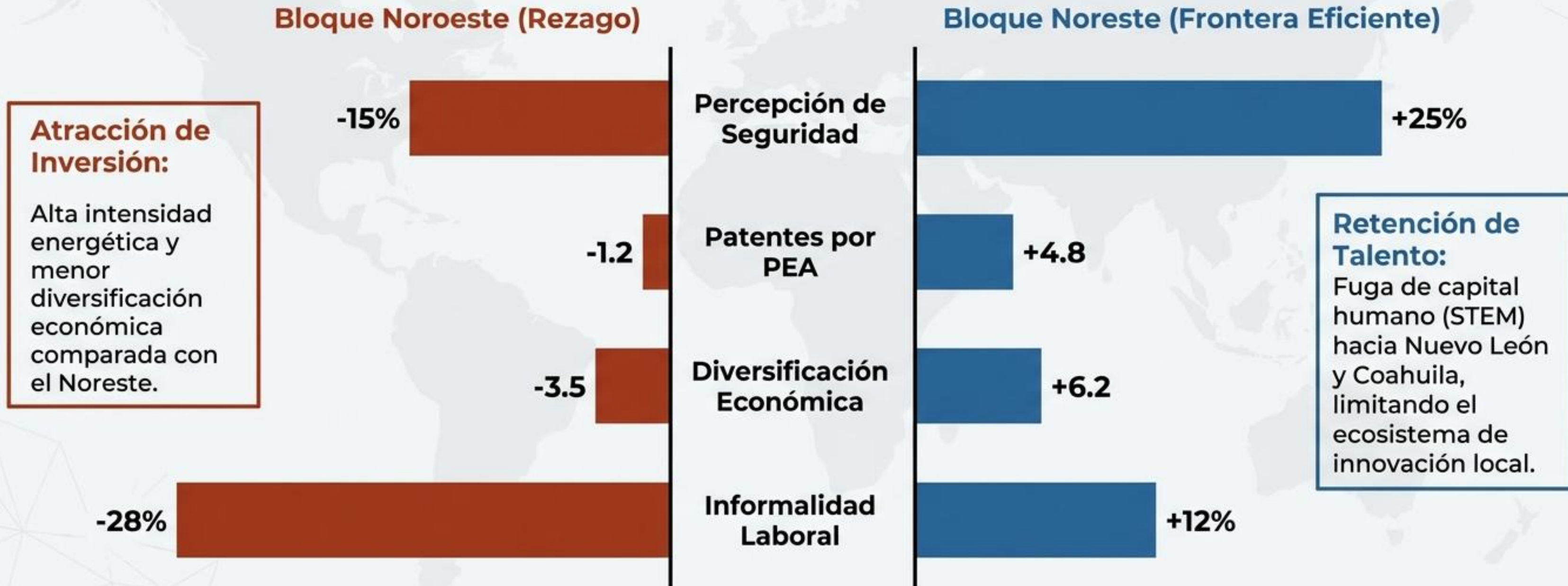
Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán.

Resultados generales ICR 2026

Región			Posición ICR 2026
Noreste		68.18	1
Noroeste		62.33	2
Bajío		54.22	3
Centro		49.11	4
Maya		34.19	5
Istmo		29.66	6

Costo de Frontera Interno: El rezago estructural del bloque Noroeste frente a la frontera eficiente.

El **bloque Noreste** (1º lugar, 68.18 pts) opera como una frontera eficiente y un ecosistema exportador altamente integrado. En contraste, el **Noroeste** (2º lugar, 62.33 pts) opera con un alto costo de **oportunidad** para **Durango**, lastrado por la dispersión espacial y asimetrías operativas.



Z.M. La Laguna: La trampa de valor en la manufactura tradicional frente a la escala global.

Descenso a la posición 11 (Metrópolis >1M hab.). Presenciamos la paradoja del desarrollo urbano: alta resiliencia estática en infraestructura básica, pero una severa incapacidad dinámica para transicionar hacia la complejidad económica.



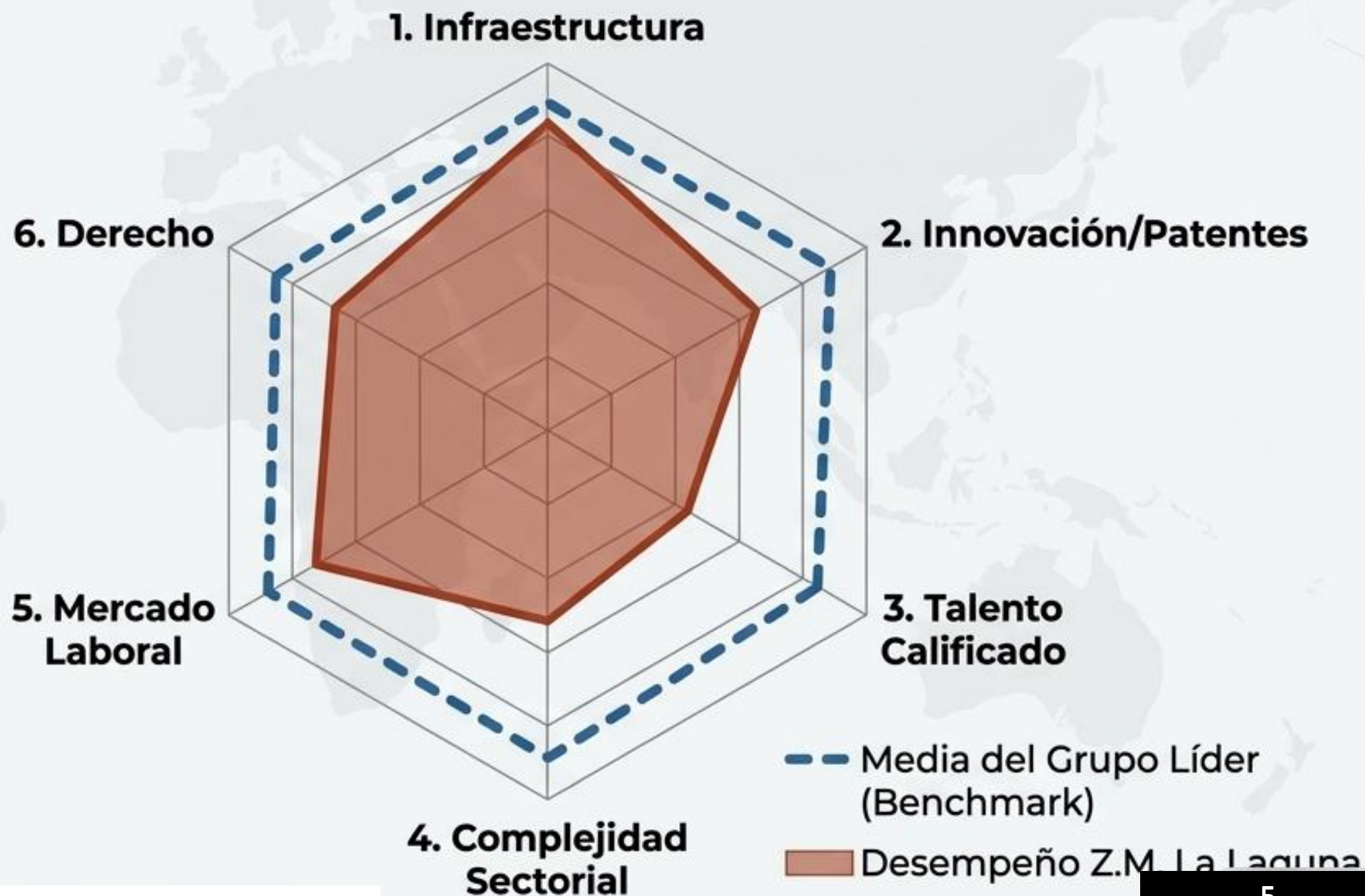
Anclaje Positivo

Cobertura de red e inclusión financiera altamente competitivas. Mercado de trabajo robusto.



Fricción Tecnológica

Rendimientos decrecientes en la retención de talento. Fuerte estancamiento en el crecimiento del PIB manufacturero complejo y patentes.



Índice de Competitividad Urbana 2026

Entre 500 mil a un millón de habitantes

Durango

Posición: **4**

 Innovación y Economía

Posición: 7

 Infraestructura

Posición: 7

 Mercado de trabajo

Posición: 5

 Sociedad y Medio ambiente

Posición: 2

 Derecho

Posición: 6

 Sistema político y Gobierno

Posición: 11

Índice de Competitividad Urbana (ICU 2026) del IMCO

- Durango se ubica en la 4ª posición dentro de la categoría de 500 mil a un millón de habitantes, alcanzando un nivel de competitividad media-alta.
- Su mayor fortaleza se registra en el subíndice de Sociedad y Medio Ambiente (2º lugar), impulsada por la cobertura educativa y la capacidad de tratamiento de agua.

- En contraste, su principal rezago está en Sistema Político y Gobierno (11º lugar) debido a la percepción de corrupción, sumado a retos en movilidad urbana y niveles salariales.

Durango Capital: Fricción operativa, externalidades negativas y el agotamiento del modelo urbano.

Retroceso crítico al 4° lugar nacional (Rango 500k-1M hab., Competitividad Media-Alta). La pérdida del liderato histórico es producto de **fallas de mercado en conectividad** que operan como un impuesto oculto a la productividad total de los factores.

Falla de Mercado (Punto de Dolor Logístico):

- **Impuesto logístico:** Promedio de 17 accidentes viales diarios. Destruye valor mediante externalidades negativas masivas (tiempo perdido, disrupción en cadena de suministro).
- **Concentración sectorial:** Alta vulnerabilidad ante la falta de diversificación productiva (HHI elevado).

Los indicadores críticos como ciudad:

Tasa de
Siniestralidad Vial

Diversificación
Sectorial (HHI)

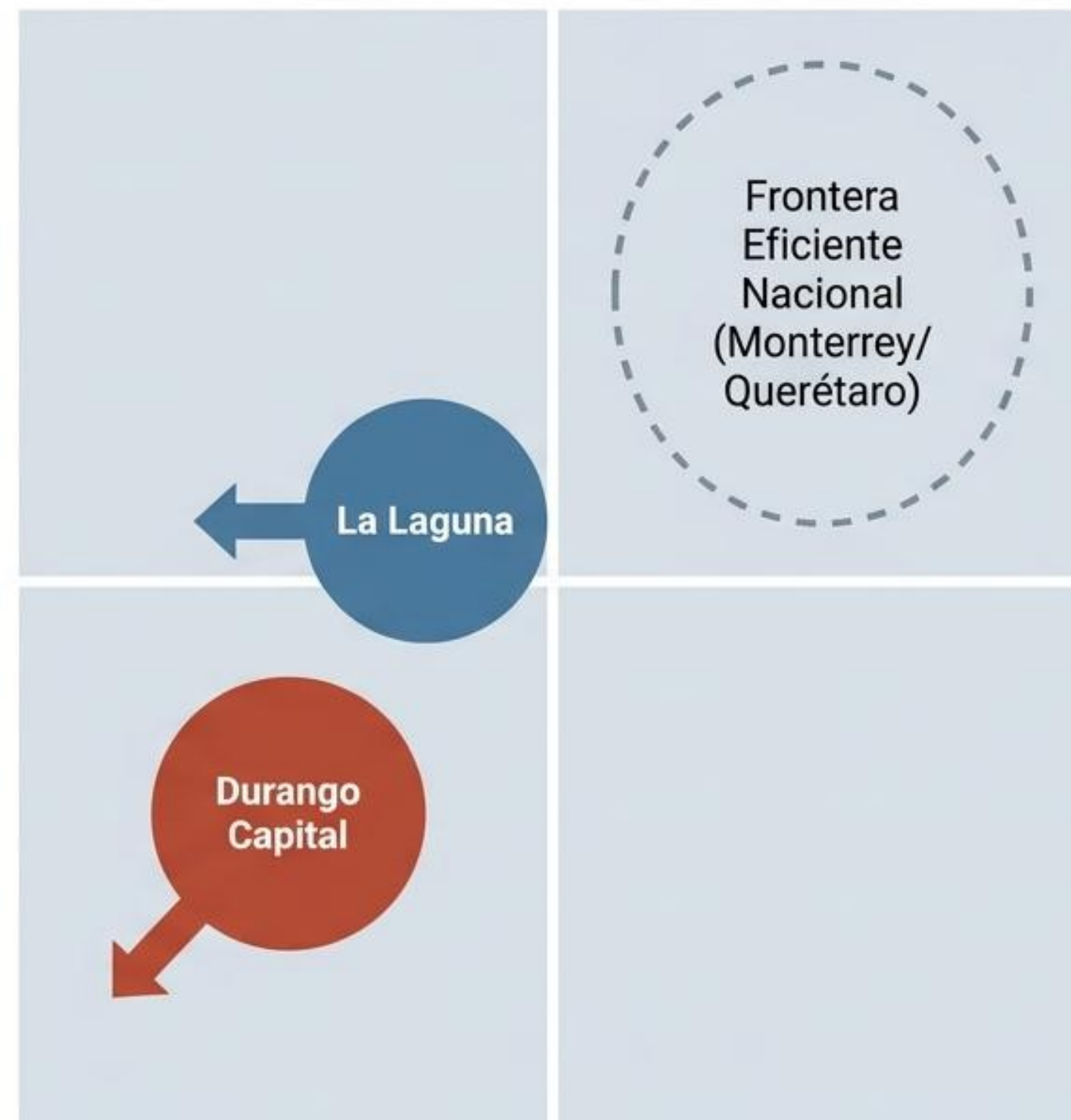
Ingreso Promedio
Mensual

*HHI = es el Índice Herfindahl-Hirschman. Mide el grado de concentración de mercado o industria, donde un puntaje elevado señala una alta concentración o un entorno con reducida competencia. Durango se ubica en alta concentración del sector primario básico.

Asimetría Espacial: El costo de oportunidad de no operar como una red territorial sinérgica.

Durango adolece de una estructura dual desconectada que impide las economías de aglomeración. La Laguna exporta pero pierde sofisticación; la Capital provee servicios pero asfixia su logística. Ningún polo captura el valor máximo posible, fragmentando las cadenas de suministro locales.

Eficiencia en Infraestructura y Servicios
(Baja a Alta)



Dinamismo Económico e Innovación
(Bajo a Alto)

Mitigación de Costos de Transacción: Intervenciones estructurales a mediano plazo.



Plan Integral de Movilidad (Durango Capital)

Mecanismo: Reingeniería de nodos viales conflictivos y despliegue de sistema BRT (Bus Rapid Transit).



Sistemas de Autobuses de Tránsito Rápido

ROI Económico: Reducción directa de la tasa de siniestralidad (17 accidentes/día), recuperación de ventajas comparativas en costos logísticos y reducción de la prima de riesgo operativo.



Desregulación y Ventanilla Única (Z.M. La Laguna)

Mecanismo: Homologación asimétrica de normativas y trámites entre los municipios de Durango y Coahuila.



ROI Económico: Reducción drástica del costo de compliance. Eliminación de la frontera burocrática interna para acelerar la atracción y maduración de IED.

Horizonte 2030: Transición hacia la frontera de sofisticación y complejidad tecnológica.

Estrategia 1: Sofisticación Industrial Orientada (La Laguna)

Política industrial focalizada para transicionar el ecosistema metalmecánico actual hacia subsectores automotrices avanzados (movilidad eléctrica) y manufactura verde. Cierre de brecha de productividad frente al Bajío.

Estrategia 2: Ecosistemas de Retención de Talento e IA (Dual)

Triángulo de Sabato modificado. Beneficios fiscales condicionados a la inversión corporativa en I+D local e infraestructura física para centros de datos.
Objetivo: Freno a la fuga de talento STEM.

