



La Ciudad de México (CDMX) es una economía sobresaliente, pero atípica en muchos sentidos. Ninguna otra ciudad de la región combina su densidad empresarial, su ecosistema de servicios avanzados, su infraestructura logística, aérea y aduanera, y su posición como centro de decisión corporativa para México y buena parte del continente.

La capital del país aportó en 2024 el 15.3% del crecimiento económico nacional, según datos de la [Secretaría de Economía](#) y del [INEGI](#); también concentró el [0.7%](#) de las exportaciones nacionales y atrajo [el 40%](#) de toda la inversión extranjera directa (IED) del país en ese año. SE comunicó recientemente que en 2025, la CDMX se mantuvo como el principal destino de la IED al recibir [22,381 mdd](#), [una participación del 54.8%](#) del total nacional. Al mismo tiempo, es un enorme mercado, una plataforma logística indispensable, un polo financiero vanguardista y el nodo de innovación más importante del país, especialmente en los sectores de servicios financieros, biotecnología, salud, investigación y desarrollo para la industria y servicios profesionales. Es precisamente esta complejidad la que define las oportunidades económicas en esta megalópolis.

El dinamismo y los retos persistentes se suman a esta complejidad. Por un lado, con un crecimiento de [2.6% del producto interno bruto \(PIB\)](#) en 2024, la capital superó al desempeño nacional. Su economía es mayormente terciaria, pero contiene nichos industriales estratégicos: farmacéutica, dispositivos médicos, electrónica de precisión y ensamblajes especializados. Estos sectores, aunque no representan

volúmenes manufactureros comparables a los de regiones como el Bajío o de estados como Nuevo León, generan valor agregado de alto impacto y la conectan con las cadenas de suministro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (T-MEC).

Las exportaciones de mercancías de la CDMX alcanzaron 993 millones de dólares en el tercer trimestre de 2025, de acuerdo con datos recientes del INEGI. Ello representó una caída anual de 5.2% y una participación cercana a 0.7% del total nacional. La estructura exportadora de la ciudad se concentró abrumadoramente en manufacturas, que explican más de 90% del valor exportado. El dato refleja el papel de la capital del país como nodo de integración corporativa, servicios industriales y manufactura especializada de alto valor, más que como plataforma fabril intensiva.

La CDMX es una de las ciudades más competitivas y sofisticadas del país; sin embargo, esa complejidad convive con una paradoja: en ella existen dificultades para instalar o expandir operaciones industriales. La disponibilidad limitada de suelo, la fragmentación normativa, los costos administrativos y los tiempos de resolución de trámites generan fricciones que inhiben su potencial de inversión.

Las ineficiencias regulatorias tienen un costo económico real. Cada día de retraso en trámites estratégicos —uso de suelo, licencias, impactos urbanos, ambientales o de operación— implica costos de oportunidad que se acumulan a nivel empresa y también a nivel ciudad, multiplicados por el tamaño del ecosistema productivo capitalino.



En un contexto en el que la CDMX alberga 2,322 corredores industriales y un tejido empresarial altamente especializado, estos cuellos de botella pueden significar proyectos cancelados, inversiones pausadas o procesos de relocalización que terminan en otras entidades del país, incluyendo su propia Zona Metropolitana donde confluyen las economías del Estado de México e Hidalgo.

En sentido contrario, eventos temporales, como la oportunidad de ser ciudad sede del Mundial 2026, pueden ser aprovechados por las autoridades locales para diseñar políticas públicas y regulaciones que impulsen la competitividad para el largo plazo por medio de inversión en infraestructura y la creación de sinergias con el sector privado.

Este estudio parte de una premisa clara: para que la Ciudad de México se fortalezca como motor de atracción de inversión industrial, es indispensable entender cuáles son los obstáculos normativos que enfrentan las empresas interesadas en invertir en esta metrópoli. Esto es crucial sobre todo en actividades de alto valor en manufactura avanzada y logística especializada. Para ello, se debe determinar cuál es el costo derivado de trámites y regulaciones en términos de espera de autorizaciones, y cómo podrían corregirse las restricciones existentes. Nuestro análisis busca proporcionar evidencia concreta sobre la magnitud de estas barreras, identificar áreas prioritarias de mejora y ofrecer una ruta para que la capital aproveche plenamente su posición estratégica en el ámbito de la relocalización de inversiones directas, lo que conocemos como *nearshoring*.

Este documento ofrece respuestas, datos y soluciones para que la legislación que regula abrir, operar y cerrar empresas no se interponga al potencial actual de la CDMX. Por el contrario, lo ideal es que la normatividad propicie que los avisos de inversión se traduzcan en nuevos proyectos productivos que detonen empleos y valor agregado a la economía local y nacional.

Un vistazo al contexto económico

En 2024, la Ciudad de México fue una de las entidades con mejor desempeño económico al registrar un crecimiento de 2.6% del PIB, según el reporte de [BBVA](#) al segundo semestre de 2025. [Un año antes](#), había aumentado su PIB en 4.3%, principalmente impulsado por el dinamismo del sector servicios en sus ramas de servicios financieros, seguros e inmobiliarios.

De acuerdo con el Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (ITAEE) del [INEGI](#), el crecimiento de la CDMX contribuyó con 33% al desarrollo total del país en 2024. Los datos precisan que la capital se situó como una de las en-

tidades federativas con una mayor contribución a la variación real respecto de 2023 (2.2%).

Como mencionamos anteriormente, la CDMX tiene un potencial importante en la manufactura vinculada a las cadenas productivas dentro del T-MEC, pero con un perfil distinto al de los estados industrializados. Su fortaleza está en la conexión de las actividades económicas de última generación —como son los sectores farmacéutico, fabricación de dispositivos médicos, equipo electrónico de precisión, diseño y ensamble de alta tecnología— con el desarrollo de actividades terciarias de investigación y desarrollo, logística, servicios financieros y de gestión corporativa de alto perfil que sirven para articular las cadenas regionales. Aunque en esta entidad se ubican menos plantas de fabricación industrial a gran escala, el peso de las actividades terciarias y la concentración de IED y servicios, hacen de la CDMX un nodo para control de cadenas de suministro y comercio regional que se enlaza a su sistema logístico y aduanero. Todo ello conforma un polo para la inversión que aporta capital humano especializado, centros de distribución y servicios profesionales que se integran con clústers manufactureros en el Bajío y el norte.

Pese a las limitantes de suelo industrial, los altos costos y cierta complejidad para el cumplimiento regulatorio, la CDMX orienta las actividades de alto valor agregado en conexión con la actividad industrial que se desarrolla en su Zona Metropolitana, que cubre más de 60 municipios del Estado de México e Hidalgo. Por ello, al considerar a la CDMX como una plataforma estratégica para el T-MEC. El gobierno de la Ciudad de México ha impulsado políticas públicas que fomentan el desarrollo de parques tecnológicos, convenios universidad-empresa y corredores logísticos.

Sin embargo, a la fecha existe un panorama de riesgos ante la política arancelaria de Estados Unidos a las exportaciones de productos mexicanos que no cumplan con las especificaciones de las reglas de origen del T-MEC. Los aranceles —que [podrían](#) llegar al [30%](#) para una amplia gama de productos— [afectarían](#) significativamente a estados exportadores como la CDMX, que cuenta con un aparato productivo inmerso en las cadenas globales, en particular en el sector automotriz. En este contexto, [BBVA Research](#) previó que el crecimiento económico de la capital se desacelerará a un 1.8% para el cierre de 2025. No obstante, el decrecimiento podría ser aún más negativo si los aranceles se aplican de forma generalizada. De ocurrir, las variables más perjudicadas serían el empleo, la inversión y la instalación de nuevas empresas. Es un escenario poco plausible, pero no descartable hasta que exista certidumbre sobre los acuerdos entre los tres países que surgirán en 2026 como resultado de la revisión obligatoria del Tratado.

Pese a lo anterior, la capital ha mostrado, tanto en años recientes como en el presente, prospectos económicos positivos y diversificados. Su posición como la entidad federativa más **competitiva** del país, según el Índice de Competitividad Estatal 2025 del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), fortalece el dinamismo de sus sectores predominantes. Ejemplo de ello es que, al segundo trimestre de 2025, **el INEGI** documentó que las actividades secundarias —minería, manufacturas, construcción y electricidad— registraron un aumento anual de 4.4%, colocando a la CDMX en el lugar 14 de las 32 entidades federativas; mientras que las actividades terciarias registraron una variación anual de 1.8% que la colocaron en el tercer lugar nacional.

En el contexto del **récord histórico** de IED a nivel nacional en 2024, la CDMX es la entidad que más captó capital con un 39% del total. A nivel **nacional**, del IED total anual, 54% correspondió al sector manufacturero, seguido del sector financiero, según la Secretaría de Economía. En 2025, CDMX mantuvo el **primer lugar en recepción de IED en México**; aunque aún no se publica el desglose de la inversión por entidad y sector.

De acuerdo con datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE)¹, consultado en octubre de 2025, dentro de las actividades económicas analizadas por México Evalúa, y calificadas como prioritarias —directa o transversalmente relacionadas al concepto de *nearshoring* de este estudio— en la CDMX se encuentran: “Otros servicios de intermediación para el transporte de carga” (212.92 millones de pesos [mdp]), “Fabricación de bolsas de papel y productos celulósicos” (113.79 mdp), “Fabricación de enchufes, contactos, fusibles y otros accesorios” (70.08 mdp), “Fabricación de válvulas metálicas” (54.15 mdp) y “Fabricación de bombas y sistemas de bombeo” (39.71 mdp).

Con datos del INEGI, las tres ramas económicas del Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN) afines al *nearshoring*, que registran el mayor valor agregado bruto (VACB)² por unidad económica en la CDMX son: “Fabricación de automóviles y camiones” (Rama 3361), “Fabricación de otros equipos y accesorios eléctricos” (Rama 3359), y “Servicios de intermediación para el transporte de carga” (Rama 4885).

Las tres ramas económicas afines al *nearshoring* con mayor VACB en la CDMX son: “Servicios de intermediación para el transporte de carga” (Rama 4885), “Servicios de investigación, protección y seguridad” (Rama 5616), y “Edificación no residencial” (Rama 2362).

Cinco datos de impacto sobre *nearshoring* en la CDMX

1. La CDMX aportó 33% del crecimiento nacional en 2024, la mayor contribución entre todas las entidades.
2. El 10% de las unidades económicas que realizaron actividades afines al *nearshoring* se encuentran en la CDMX.
3. El 8.6% del VACB afín a las actividades económicas vinculadas con el fenómeno del *nearshoring* se genera en la CDMX.
4. La industria manufacturera vinculada con las cadenas de suministro para exportación en Norteamérica aporta un 23.52% del VACB asociado a este fenómeno en la CDMX;
5. El VACB generado por empresas de ramas económicas relacionadas con el *nearshoring* en los sectores de transporte, correos (mensajería) y almacenamiento en la CDMX representó el 35.27% del VACB de la entidad.

Con base en el número de empleados ocupados, las cinco ramas económicas más robustas en la CDMX: “Servicios de limpieza de inmuebles” (23,442 trabajadores), “Otros servicios de intermediación para el transporte de carga” (19,407 trabajadores), “Servicios de protección y custodia mediante el monitoreo de sistemas de seguridad” (15,359 trabajadores), “Otros autotransportes foráneos de carga general” (8,591 trabajadores) e “Instalaciones eléctricas en construcciones” (7,288 trabajadores).

Comercio exterior

En 2024, las **exportaciones** de la capital mexicana sumaron los 135,671 millones de dólares (mdd). Esta cantidad representó un aumento del 1.35% respecto a 2023. Dicho nivel de exportaciones fue el más grande del país: aproximadamente el 21.85% del total nacional en 2024. Los principales productos exportados de la entidad fueron: “Vehículos de Motor para el Transporte de Mercancías” (25,330 mdd), que sumaron el 19.6% del total exportado por la capital; “Au-

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2019). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), censo 2019, con datos correspondientes a 2018, consultado en octubre de 2024, <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx>

² El Valor Agregado Censal Bruto (VACB) es un indicador económico que representa el valor de la producción que se genera en un proceso productivo, después de restar el consumo intermedio. En otras palabras, es el valor que se añade a los bienes y servicios durante su transformación, por parte del personal, el capital y la organización. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825079123.pdf



tomóviles y otros Vehículos Automóviles Diseñados Principalmente para el Transporte de Personas” (22,890 mdd), y “Aceites Crudos de Petróleo o de Mineral Bituminoso” (21,707 mdd). En el mismo año, Estados Unidos (EE.UU) fue el mayor país de destino de las exportaciones capitalinas, comprando el 79.4% de ellas; es decir, 86,524 mdd. En segundo lugar, se encontró Canadá (6,458 mdd) y en tercero, Brasil (1,525 mdd).

Aún en 2024, las importaciones de la CDMX alcanzaron los 179,433 mdd, significando una reducción del -0.78% con respecto a 2023. Los principales productos importados de la entidad fueron: “Aceites de Petróleo o Minerales Bituminosos” (18,233 mdd), “Automóviles y otros Vehículos Automóviles Diseñados Principalmente para el Transporte de Personas” (12,032 mdd), y “Partes y Accesorios de Vehículos Automotores” (10,702 mdd). EE.UU fue el principal país de origen de las importaciones capitalinas, con un total de 84,776 mdd, representando el 47.5% del total; seguido de China (32,704 mdd) y de Alemania (5,632 mdd), respectivamente.³

Mercado laboral

Al cuarto trimestre de 2024, la Población Económicamente Activa (PEA) en la CDMX fue de 5.06 millones de personas (de las cuales, 46.99% son mujeres y 53.01% son hombres). Durante este mismo trimestre, el **salario promedio mensual** en la CDMX sumó los 6,180 pesos, por lo que estuvo 10% por encima de la **media nacional** en ese mismo trimestre.⁴

En el último trimestre de 2024, los tres sectores económicos de **mayor ocupación** en la capital fueron el comercio, los servicios profesionales, financieros y corporativos, y los servicios diversos. Con respecto a la manufactura, este sector fue el quinto con mayor ocupación. No obstante, fue el segundo de la entidad que experimentó un mayor crecimiento en el periodo, añadiendo 44,551 empleados. En lo que concierne al **empleo formal**, la capital continuó siendo la entidad federativa con el mayor número de afiliados al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) en mayo de 2025, llegando a los 3.48 millones de afiliados. De este total, los puestos en el sector de la transformación representaron el 10.76%.

Vallejo-i: expectativa y realidad de un clúster parcialmente exitoso

Vallejo-i es un proyecto planeado y lanzado en 2019 durante la gestión de la hoy presidenta, Claudia Sheinbaum, como jefa de gobierno de la Ciudad de México para revitalizar la alcaldía de Azcapotzalco. La visión era transformar una antigua demarcación de vocación industrial en un clúster de innovación, logística y manufactura avanzada. Según su **Plan Maestro**, Vallejo-i está vinculado con Pantaco, el principal puerto seco y nodo ferroviario de la capital, que facilita la conexión multimodal con el resto del país y mercados internacionales.

Entre las características de Vallejo-i destacan la reconversión urbana, infraestructura moderna, espacios para empresas de alta tecnología, digitalización de procesos y servicios de última milla. Vallejo-i ofrece ventajas competitivas a inversionistas como: ubicación estratégica en el mayor mercado de consumo de México, costos operativos atractivos y acceso directo a cadenas de distribución. En el marco del *nearshoring*, la intención del gobierno capitalino era posicionar a la CDMX como nodo clave para atraer inversiones directas mediante el encañamiento de las actividades productivas y logísticas al comercio exterior para generar el mayor valor posible.

Entre 2019 y 2024 **Vallejo-i captó** 18,336 mdp, cifra relevante pero menor a los 25,000 mdp esperados en su plan maestro. En la primera etapa (2019-2021) se concretaron cinco proyectos con 4,240 mdp. Después, con la intervención de la Secretaría de Desarrollo Económico, 52 proyectos adicionales se instalaron sumando 14,096 mdp. Empresas de sectores como el aeroespacial, farmacéutico, logístico y manufacturero —que incluyen a firmas como Bimbo, Honeywell, Neolpharma, Biogen-tec, Estafeta, Doppelmayr, Stellantis y Heineken— generaron más de 11,500 empleos especializados.

Sin embargo, el éxito parcial se vio limitado por la saturación del suelo industrial (99% de ocupación) que obligó al gobierno de la CDMX a canalizar inversiones a otras entidades como Hidalgo, Estado de México y Morelos. Vallejo-i evidencia cómo, pese a su potencial y ubicación estratégica, la falta de disponibilidad territorial y la brecha entre metas y resultados limitaron su impacto como polo de manufactura de alta tecnología y nodo logístico clave para cadenas globales. El gobierno capitalino celebró la llegada de 57 proyectos y más de 18,000 millones de pesos, pero la meta de 25,000 millones suponía un ritmo de inversión que no se sostuvo.

³ Consultado el 10 de noviembre de 2025.

⁴ Consultado el 10 de noviembre de 2025.

Al cuarto trimestre de 2024, las **personas desocupadas** sumaron 208,164, una tasa de desempleo del 2.6% aproximadamente.⁵ Esta cifra es superior a la tasa media nacional de 2.4%, representativa de una baja histórica. Según INEGI, la tasa de desocupación nacional en el cuarto trimestre de 2024 fue de 2.6%, apenas una décima menos que en el mismo trimestre de 2023 (2.7%). Es decir, hubo una ligera disminución.

Balanza comercial

En 2024, las **alcaldías** de la CDMX con mayor volumen de ventas internacionales fueron: Miguel Hidalgo (74,943 mdd), Cuajimalpa de Morelos (30,852 mdd), Álvaro Obregón (14,909 mdd), Benito Juárez (6,646 mdd) y Cuauhtémoc (2,986 mdd), que sumaron 130,336 mdd. En conjunto, representaron el 21.29% del total nacional.

Por otro lado, las alcaldías capitalinas con el mayor nivel de compras internacionales en el mismo periodo fueron: Miguel Hidalgo (81,228 mdd), Cuajimalpa de Morelos (27,115 mdd), Álvaro Obregón (18,710 mdd), Cuauhtémoc (17,728 mdd) y Benito Juárez (12,989 mdd), que sumaron 157,770 mdd. Este dato es el 25.41% del total nacional.⁶

Inversión extranjera directa (IED)

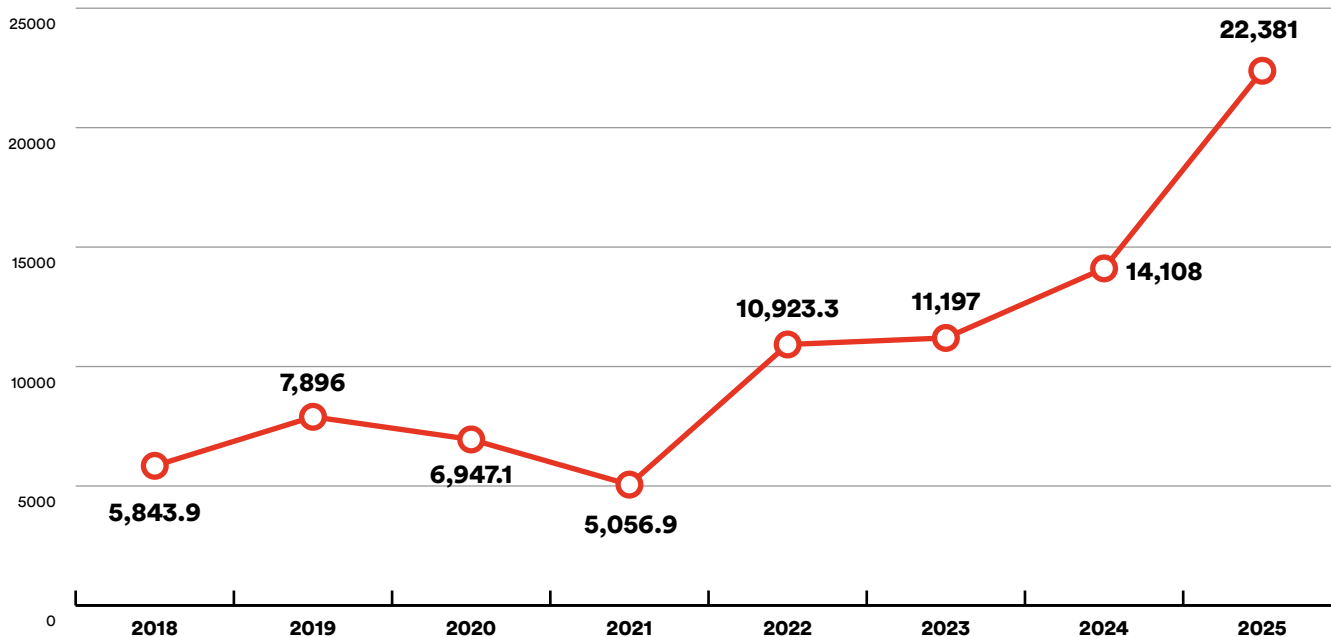
En 2025, la **IED de CDMX alcanzó los 22,381**; aunque a falta de datos desglosados públicos, retomamos los de 2024 para observarlos a detalle. En 2024, la **IED** con destino a la Ciudad de México alcanzó los 14,427 mdd. Considerando que la IED nacional fue equivalente a 36,872 mdd, la capital recibió el 39.13% del país. La IED de la entidad estuvo distribuida de la siguiente manera: reinversión de utilidades (15,344 mdd), cuentas entre compañías (480 mdd) y nuevas inversiones (-45.7 mdd).

Desde enero de 1999 hasta diciembre de 2024, la entidad ha acumulado un total de 175,836 mdd en IED, los cuales se han distribuido de esta forma: reinversión de utilidades (80,649 mdd), nuevas inversiones (77,627 mdd) y cuentas entre compañías (17,559 mdd).

En cifras anualizadas, la IED en CDMX presenta un comportamiento generalizado a la alza de 2018 a 2025 (hasta el tercer trimestre, el último para el que hay datos disponibles). Como se muestra en la Figura 1, en este periodo la IED ha tenido un crecimiento de 290%, al pasar de 5,843 mdd en 2018 a 22,812 mdd en 2025 (hasta el T3).

Figura 1. Evolución de la Inversión Extranjera Directa en la CDMX 2018-2025

Cifras en millones de dólares



Fuente: Secretaría de Economía (2025). Inversión Extranjera Directa por entidad federativa y tipo de inversión. México. Disponible en línea. Consultado el 5 de diciembre de 2025. Secretaría de Economía (2026). México alcanza cifra histórica de Inversión Extranjera Directa en 2025: 40,871 millones de dólares. Creció un 10.8% anual, Comunicado no. 13. Disponible en: <https://www.gob.mx/se/prensa/mexico-alcanza-cifra-historica-de-inversion-extranjera-directa-en-2025-40-871-millones-de-dolares-crecio-un-10-8-anual>

⁵ Consultado el 10 de noviembre de 2025.

⁶ Consultado el 10 de noviembre de 2025.

Durante 2024, los principales países de origen de la IED en la CDMX fueron: EE.UU (9,127 mdd), Alemania (1,608 mdd) y Canadá (1,570 mdd). Esto, de acuerdo a datos oficiales de la Secretaría de Economía, a través de su portal [Data México](#).⁷

Figura 2. Sectores económicos en CDMX con mayor recepción de IED en 2024

Sector SCIAN en la Ciudad de México	IED 2024 Datos en millones de dólares corrientes
31-33 Industrias manufactureras	7,088.8
48-49 Transportes, correos y almacenamiento	1,552.8
52 Servicios financieros y de seguros	5,241.0

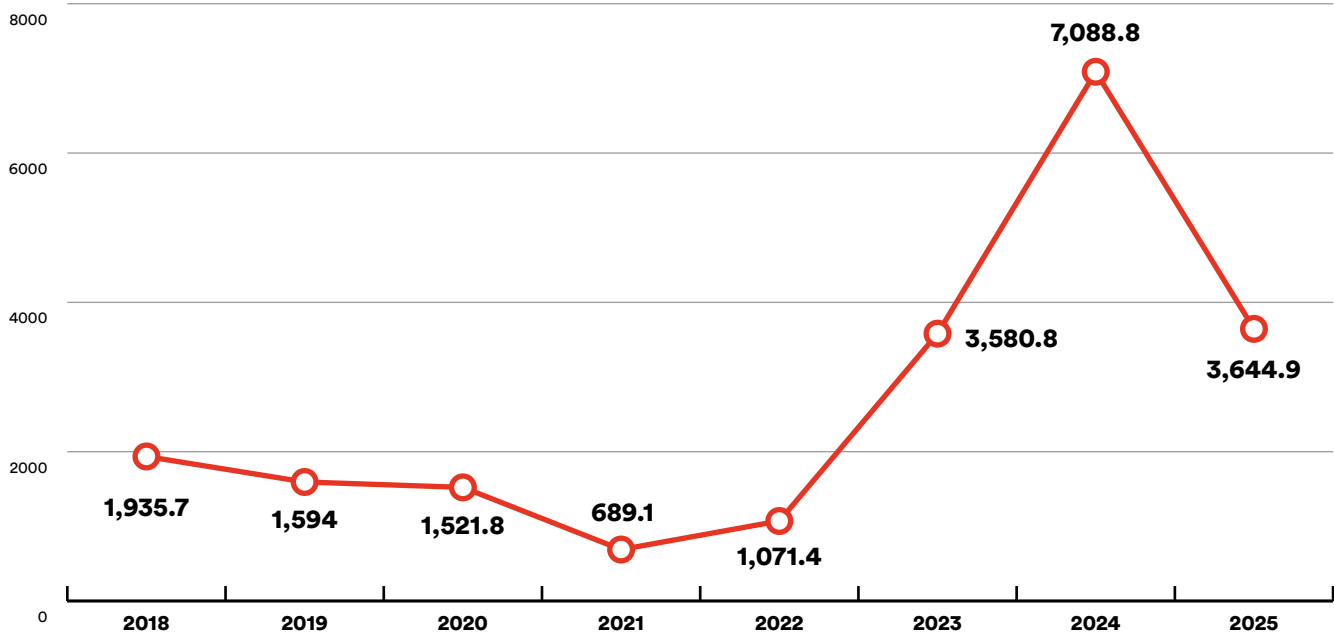
Fuente: Secretaría de Economía (2025). Inversión Extranjera Directa por entidad federativa y actividad económica. México. Disponible en línea. Consultado el 5 de diciembre de 2025.

Una observación más desagregada, permite observar que la IED recibida en CDMX varía según el sector económico. En la Figura 2, se observan los sectores económicos en CDMX con mayor recepción de IED en 2024. Los datos muestran que los sectores que recibieron más IED en 2024 fueron las industrias manufactureras con 7,088 mdd, servicios financieros y de seguros con 5,241 mdd; y transportes, correos y almacenamiento con 1,552 mdd.

Ahora bien, el sector económico “Industrias manufactureras”, que es el que más IED recibió en 2024, ha visto una tendencia a la alza desde 2018 a 2024, pasando de 1,935 mdd a 7,088 mdd. Es decir, la IED en este sector se ha más que triplicado en ese periodo. Si se considera que el *near-shoring* comenzó a tomar fuerza como fenómeno entre 2021 y 2022, el repunte observado a partir de 2022 sugiere que la Ciudad de México ha logrado posicionarse como un destino atractivo para la relocalización de inversiones, particularmente en el sector manufacturero. Por su parte, la baja que se vislumbra al tercer trimestre de 2025 sugiere más bien una normalización del flujo de inversiones hacia el sector tras el repunte excepcional de 2024.

Figura 3. Evolución de la IED en la Industria Manufacturera en la CDMX 2018-2025 (T3)

Cifras en millones de dólares



Fuente: Secretaría de Economía (2025). Inversión Extranjera Directa por entidad federativa y actividad económica (SCIAN 2023) y (SCIAN 2018 y 2023) archivo histórico referencial. México. Disponible en línea. Consultado el 5 de diciembre de 2025.

⁷ Consultado el 10 de noviembre de 2025.



La vía ferroviaria del crecimiento económico: pasajeros contra carga en el nearshoring

En 2025 iniciaron las construcciones de los trenes México–Querétaro y México–Pachuca, proyectos que buscan incrementar la conectividad interestatal en el marco de un proyecto nacional de siete líneas férreas. El primero enlazará a la CDMX con Querétaro mediante una vía doble de 226 km, con un trayecto de dos horas y una demanda estimada de 23 mil pasajeros diarios a partir de 2027. El segundo, de 57 km, conectará al Estado de México con Hidalgo y la capital, atendiendo a 108 mil pasajeros diarios en recorridos de poco más de una hora. En conjunto, se proyecta la generación de 260 mil empleos directos e indirectos durante su construcción.

El impacto de estos trenes en el *nearshoring* es indirecto: facilitan la movilidad de talento especializado y mejoran la integración urbana-industrial, pero no atienden la necesidad crítica de transporte de mercancías.

En contraste, un proyecto ferroviario de carga tendría un efecto directo en la competitividad de México, al reducir costos logísticos, ampliar la capacidad de distribución y fortalecer nodos como Pantaco y Vallejo-i.

El contrafactual abre una pregunta estratégica: ¿por qué el gobierno de la CDMX y el federal no han integrado un tren de carga en su plan de inversión pública? Mientras los trenes de pasajeros suelen ser deficitarios y dependen de subsidios, los de carga tienen mayor posibilidad de generar ingresos sostenibles para consolidar cadenas de suministro globales. En el contexto del *nearshoring*, la ausencia de infraestructura ferroviaria de carga limita el potencial de México para convertirse en un hub logístico de manufactura avanzada.

Identificación de corredores industriales en la Ciudad de México, alcaldías y legislación sujetos a análisis

En la CDMX hay 2322 corredores industriales.⁸ Al contrario de los demás estados, la capital del país no tiene municipios sino alcaldías, y éstas no cuentan con regulaciones particulares que impacten directamente a la industria⁹. El Congreso de la Ciudad de México es el encargado de regular este tema para la totalidad de la entidad. Por ende, para el propósito de este estudio, se acotó el análisis a 19 regulaciones prioritarias, ya sea sustitutivas o complementarias.

El procedimiento de investigación consistió en identificar las ramas industriales presentes en los corredores industriales de dichas demarcaciones y obtener, a través de datos del INEGI, el valor agregado censal bruto de la entidad. En seguida se recapitula brevemente el proceso que se siguió:

- Se encontraron 72 ramas en el ámbito nacional relacionadas directa o indirectamente con *nearshoring*, que comprenden 96 actividades económicas.
- Para identificar las ramas relevantes para la CDMX, se analizaron ocho variables de relevancia económica y se consultaron cinco índices que miden la capacidad de mercado de tales ramas. Estos cinco índices miden el potencial de atracción de *nearshoring* y nos indican qué tan estratégica es una actividad económica para la entidad.
- Como criterio de selección, las ramas escogidas tanto en indicadores económicos como estratégicos, tenían que cumplir con la condición de ser mayores a la media regional. La Ciudad de México, por ejemplo, comparte región con el Estado de México y Morelos; la región del centro sur.
- De ahí, resultó que de las 72 ramas nacionales; sólo 19 se consideraron relativas a las actividades económicas de mayor interés para el encadenamiento de mayor valor para el *nearshoring* en la capital. El Anexo 1 incluye la tabla que describe dichas ramas económicas sujetas a análisis para este estudio.

⁸ Este dato hace referencia a la clasificación del INEGI "corredor industrial, centro comercial o mercado público" y fue obtenido para la actividad de las industrias manufactureras (clasificación 31-33) en el DENEUE (2019). <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx>

⁹ La CDMX no tiene municipios porque, tras la reforma constitucional promulgada en el 2016, dejó de ser un Distrito Federal administrado centralmente y se convirtió en entidad federativa con un modelo distinto al municipal. En lugar de municipios, mantiene 16 alcaldías, diseñadas para conservar la organización político-administrativa previa a fin de evitar la fragmentación institucional y asegurar una coordinación metropolitana más eficiente dada su alta densidad poblacional y complejidad urbana.

Apunte metodológico para el cálculo del costo de oportunidad regulatorio en Ciudad de México

El costeo estándar regulatorio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), conocido como *Standard Cost Model* (SCM)¹⁰, es una herramienta diseñada para medir los costos administrativos que enfrentan empresas y ciudadanos al cumplir con los ordenamientos gubernamentales. Esta metodología descompone cada trámite u obligación en elementos básicos —como el número de interacciones requeridas, el tiempo que toma cada una y el costo por hora del personal involucrado—, lo que permite estimar de forma precisa el costo económico asociado al cumplimiento normativo. El enfoque se centra exclusivamente en los costos de acatamiento, sin considerar los beneficios potenciales de las normas, y está orientado a visibilizar cargas innecesarias que pueden obstaculizar la actividad económica.

La OCDE ha promovido el uso del SCM como parte de su estrategia para mejorar el desempeño regulatorio en los países miembros, bajo el principio de que una legislación eficiente debe lograr sus objetivos con el menor costo posible para la sociedad. Esta metodología permite comparar la carga normativa entre sectores, regiones o niveles de gobierno, y ha sido adoptada ampliamente como instrumento para apoyar procesos de mejora en los reglamentos y en reformas administrativas.

Con esta herramienta, se calculó el costo de oportunidad (COP) asociado a las regulaciones en la Ciudad de México.

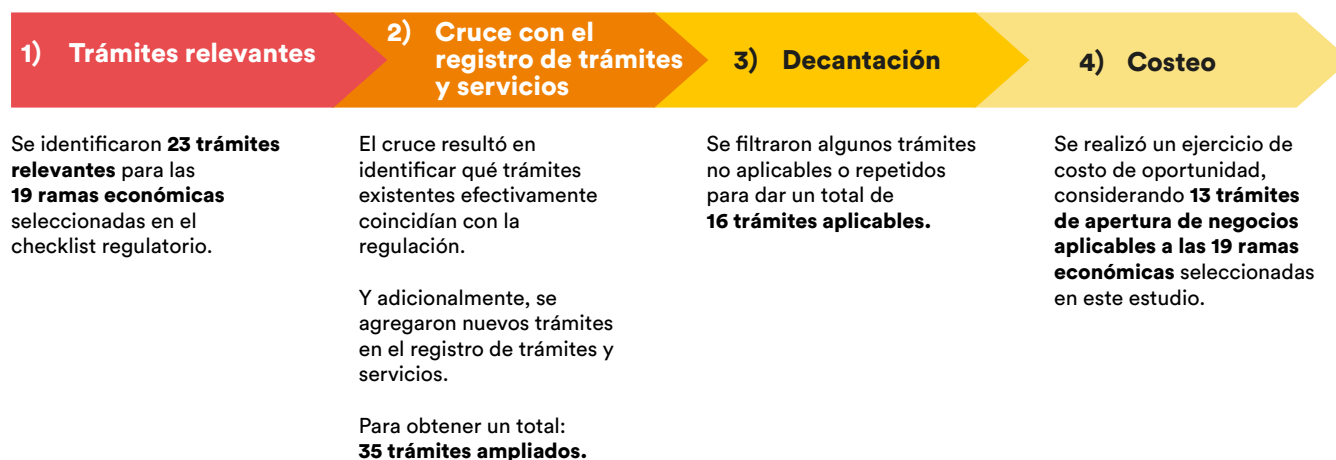
El procedimiento consistió en estimar el valor agregado por unidad económica para cada sector económico. Paralelamente, se identificaron los trámites necesarios para la apertura y funcionamiento de negocios asociados a las 19 ramas económicas identificadas como potencialmente atractivas para el *nearshoring*. Se registraron los tiempos máximos de respuesta establecidos por el gobierno capitalino en el orden jurídico de la demarcación para cada trámite en la fase de apertura de nuevos negocios. Posteriormente se calculó el promedio de los tiempos máximos en dichas regulaciones. Así se pudo establecer un rango en relación al tiempo mínimo esperable —un día— para la resolución de un trámite.

Después, con base en la tasa de interés interbancaria de equilibrio (TIIE), se calculó el costo de oportunidad mínimo y máximo por la espera en cada trámite. Finalmente, la suma de estos costos por rama industrial permitió estimar el costo total de oportunidad atribuible a las regulaciones locales.

El COP de las empresas en la CDMX, se interpreta como el dinero que, en vez de invertirse en el banco a renta TIIE, deja de ganar cada unidad económica, por esperar a que el gobierno autorice abrir u operar.

Usando datos reales de la economía local, calculamos cuánto pierde cada unidad económica por estos retrasos. Se tomó un promedio de las afectaciones de cada una de las posibles ramas de acuerdo a los días máximos que puede tomar realizar un trámite por ley; lo que constituye el COP promedio máximo. Para el promedio mínimo, se contempló tan sólo un día para cada trámite en todas las posibles ramas afectadas. Los resultados son los siguientes:

Figura 4. Ejercicio de costeo



Fuente: Elaboración propia con base en metodología del costeo estándar de la OCDE.

¹⁰ OECD Regulatory Compliance Cost Assessment Guidance (2014) https://www.oecd.org/en/publications/oecd-regulatory-compliance-cost-assessment-guidance_9789264209657-en.html

Figura 5. Cálculo del costo de oportunidad (Fase: apertura de nuevos negocios)

Orden de gobierno	Suma de COP promedio máximo	Suma de COP promedio mínimo
Estatal (CDMX)	\$3,782,800.88	\$125,503.58

Fuente: Cálculo propio con datos del INEGI y tiempos máximos y mínimos de los trámites analizados. Moneda en pesos mexicanos.

Este análisis nos ofrece información muy valiosa para la toma de decisiones. Los datos muestran que mejorar los tiempos regulatorios puede ser un factor decisivo para atraer más inversiones. En el marco de una economía cada vez más integrada al comercio global y al fenómeno de *nearshoring*, es indispensable atender estas falencias.

Apunte metodológico para la identificación de oportunidades de ajuste normativo en la CDMX

El **Banco Mundial** desarrolló en 2016 la Herramienta de Evaluación de Políticas de Mercado y Competencia (MCPAT, siglas de *Market and Competition Policy Assessment Tool*) para analizar e identificar barreras regulatorias con el propósito de fomentar la competitividad. Esta metodología examina la aplicación de normas antimonopolio, la regulación de mercados y sectores, y los principios de competencia en políticas públicas más amplias, incluidas las empresas del Estado.

La MCPAT identifica sectores económicos prioritarios para las reformas regulatorias, con un enfoque en las distorsiones competitivas a fin de identificar la factibilidad de hacer reformas para que la jurisdicción bajo estudio pueda ser más atractiva para la inversión mediante reglas que permitan el establecimiento de nuevos negocios y la permanencia de los que ya operan en ese territorio.

El proceso de implementación del MCPAT sigue un enfoque paso a paso para identificar y priorizar oportunidades de reforma con criterios, categorías y variables clave para seleccionar actividades económicas estratégicas y el conjunto de regulaciones que inciden en los requisitos para que se concreten nuevas inversiones. Los pasos a seguir de la metodología son:

Para el propósito del presente artículo, el equipo de México Evalúa se ha centrado únicamente en los primeros tres pasos del proceso de análisis debido a que los pasos 4 y 5 corresponden a etapas de divulgación de los resultados

Pasos para la aplicación de metodología MCPAT al contexto de Ciudad de México

Pasos a seguir en la metodología MCPAT	
1	Identificación de los sectores económicos prioritarios.
2	Entendimiento de la dinámica económica para la Ciudad de México, selección de corredores industriales sujetos a análisis.
3	Identificación de oportunidades de mejora regulatoria para impulsar la competencia y el crecimiento.
4	Análisis ex-post para priorizar reformas/intervenciones basadas en factibilidad e impacto a partir de la lista de recomendaciones de mejora regulatoria.
5	Medir y evaluar el impacto ex-post a las reformas/intervenciones de mejora regulatoria.

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial (2023).

e interacción con las autoridades para la aplicación de las recomendaciones de mejora y su posterior evaluación de impacto en un análisis ex post.

Del tercer paso se desprenden cuatro pilares de análisis a saber:

1. **Calidad regulatoria.** Este pilar analiza, bajo los esquemas de la técnica jurídica, que todas las regulaciones publicadas por los diferentes organismos o instituciones públicas, cumplan con los mismos estándares de calidad. En total, fueron seis las categorías analizadas, que son referidas en el estudio de caso como ‘criterios de análisis’.
2. **Facilidad para hacer negocios.** Este pilar analiza las regulaciones desde un enfoque de competencia económica. En total, fueron siete las categorías analizadas, que son referidas en el estudio de caso como “criterios de análisis”.
3. **Atracción de inversiones.** Este pilar está enfocado en el análisis de criterios de competencia, pero desde el enfoque de no contravenir el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). En total, fueron tres las categorías analizadas, que son referidas en el estudio de caso como “criterios de análisis”.
4. **Eficiencia gubernamental.** Por último, este pilar, se enfoca en los trámites y servicios que nacen de la regulación, recordando que las obligaciones que establecen las normas, se traducen en una serie de trámites que tienen que cumplir las industrias para poder operar. En total, fueron 10 las categorías analizadas, que son referidas en el estudio de caso como “criterios de análisis”.

Desarrollo del Análisis MCPAT

Resultados del Checklist Regulatorio en Ciudad de México

Las 19 regulaciones se analizaron por medio de 213 preguntas dicotómicas enfocadas a desmenuzar la regulación desde diferentes ángulos y percepciones. Este banco de preguntas podemos agruparlas en los cuatro pilares que conforman el paso 3 de la metodología MCPAT.

En total, el análisis identificó un total de **203 oportunidades de ajuste normativo** en la CDMX con potencial impacto relacionado al *nearshoring*.

A continuación, veremos más de cerca los resultados en cada uno de los pilares mediante un procedimiento al que se denominará “Checklist Regulatorio” que consiste en revisar el conjunto de regulaciones y trámites a la luz de los siguientes criterios:

- **Calidad regulatoria:** se identificaron 77 oportunidades de ajuste normativo para favorecer que haya más claridad respecto a los sujetos regulados y sus obligaciones. Representan 37.93% del total.
- **Facilidad para hacer negocios:** se detectaron 10 oportunidades de ajuste normativo. Debe facilitarse a los empresarios mayor margen la toma de decisiones sobre el funcionamiento u operación de sus negocios. Suman 4.93% del total.
- **Atracción de inversiones:** el marco regulatorio vigente en la Ciudad de México está totalmente enfocado en atraer la inversión extranjera, por lo que no se encontraron obstáculos regulatorios en este pilar —es decir 0%—, lo que indica que ninguna de las regulaciones analizadas contraviene los criterios establecidos en el T-MEC.

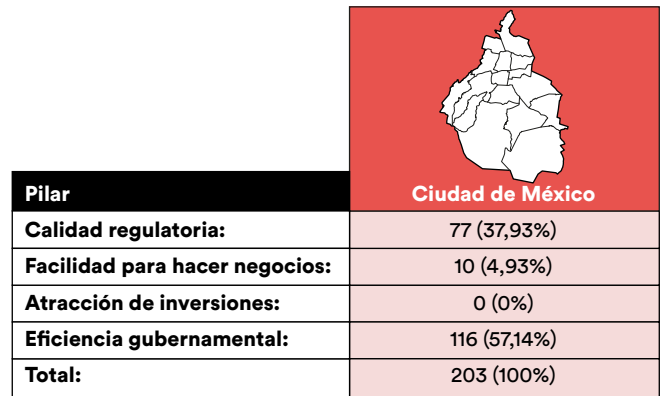
Eficiencia gubernamental: Se identificaron 116 oportunidades de ajuste normativo. Se debe dar una mejor información sobre los medios de presentación de trámites, los procesos administrativos y el pago de derechos. Representa el 57.14% del total detectado.

Los números ponen de manifiesto la existencia de desafíos regulatorios cuya atención es primordial para mejorar la competitividad y facilitar la atracción de inversión en la región. Para ello, será necesario implementar reformas jurídicas, acciones de mejora administrativa y estrategias de optimización regulatoria por parte de las autoridades de la CDMX.

A. Calidad regulatoria en la Ciudad de México

Desde una perspectiva de técnica jurídica se evalúan criterios de calidad como claridad (establecer de manera clara

Figura 6. Oportunidades de ajuste normativo identificadas en la CDMX

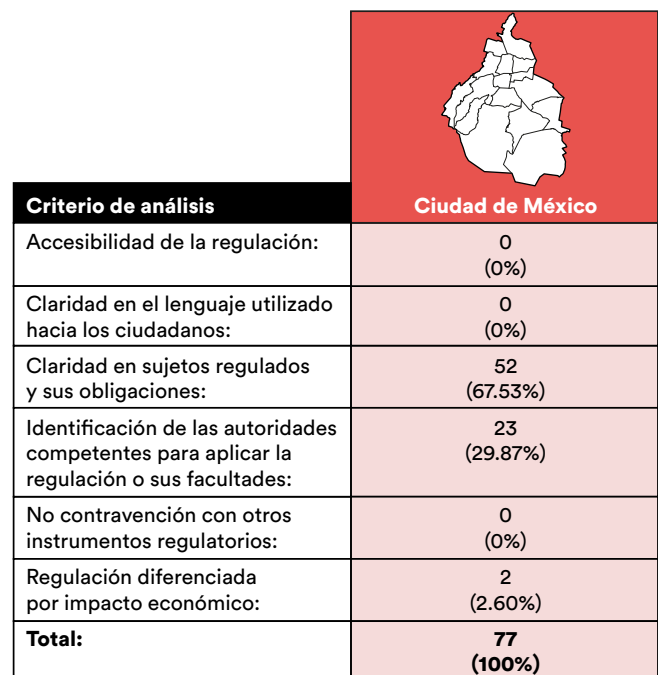


Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

qué o a quiénes pretende regular o sus obligaciones), no contravención con otros instrumentos regulatorios, establecimiento de las autoridades competentes para aplicar la regulación o sus facultades, accesibilidad, lenguaje amigable para el ciudadano y diferenciación por impacto económico.

A continuación, se detalla el desglose de los elementos a mejorar identificados en cuanto a *Calidad regulatoria*, para las 19 regulaciones analizadas. En la Figura 7 se puede observar de manera cuantitativa los resultados de este pilar en cada uno de sus criterios de evaluación. En la Figura 8, se observa un desglose de los elementos analizados por cada una de las regulaciones.

Figura 7. Oportunidades de ajuste normativo identificadas en Calidad regulatoria



Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

*Los porcentajes podrían no sumar 100% debido al redondeo.

Figura 8. Análisis de Calidad regulatoria

Regulación	No contraviene otros criterios regulatorios	Es claro qué o a quienes pretende regular o sus obligaciones	Es claro quiénes son las autoridades competentes para aplicar la regulación o sus facultades	Regulación diferencia por impacto económico	El lenguaje utilizado es claro para el ciudadano	La regulación es accesible
1 Ley Ambiental de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✓	✓	✓
2 Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	✓	✗	✗	✓	✓	✓
3 Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✓	✓	✓
4 Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✗	✓	✓
5 Ley de Movilidad de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✓	✓	✓
6 Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal	✓	✗	✓	✓	✓	✓
7 Ley de Responsabilidad Ambiental de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✓	✓	✓
8 Ley del Derecho Al Acceso, Disposición y Saneamiento del Agua de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✓	✓	✓
9 Ley para el Desarrollo Económico de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✓	✓	✓
10 Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	✓	✗	✗	✗	✓	✓
11 Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo	✓	✗	✗	✓	✓	✓
12 Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal	✓	✗	✗	✓	✓	✓
13 Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal en Materia de Autorregulación y Auditorías Ambientales	✓	✗	✗	✓	✓	✓
14 Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	✓	✗	✗	✓	✓	✓
15 Reglamento de la Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✓	✓	✓
16 Reglamento de la Ley de Mitigación y Adaptación Al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal	✓	✗	✓	✓	✓	✓
17 Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✓	✓	✓
18 Reglamento de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal	✓	✗	✗	✓	✓	✓
19 Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México	✓	✗	✗	✓	✓	✓

Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

B. Facilidad para hacer negocios en Ciudad de México

Este pilar evalúa las regulaciones desde una perspectiva de competencia económica, con el objetivo de identificar su impacto en la dinámica de los mercados y en la facilidad para la apertura y operación de negocios. El análisis se basa en 50 indicadores diseñados para detectar elementos regulatorios que puedan restringir la competencia y afectar el desarrollo empresarial. Los enfoques particulares de este pilar, son: regulación de derechos exclusivos; apertura de nuevas empresas y entrada de nuevos participantes; libertad de los agentes económicos para decidir sobre el funcionamiento u operación de sus empresas; desarrollo, innovación y reinversión de las empresas; y que haya equidad de roles para todos los agentes económicos (es decir, que no haya agentes preponderantes).

En total, se identificaron 10 elementos regulatorios susceptibles de mejoría dentro del pilar de Facilidad para hacer negocios de la Ciudad de México. Los resultados obtenidos se presentan a continuación:

A continuación, se presenta una tabla (Figura 10) con tres ejemplos de regulaciones susceptibles de mejoría, su redacción dentro de las regulaciones, y una breve explicación del porqué son consideradas limitantes para la competitividad económica.

Figura 9. Oportunidades de ajuste normativo identificadas en Facilidad para hacer negocios

Ciudad de México	
Criterio de análisis	
Apertura de nuevas empresas y entrada de nuevos participantes:	6 (60%)
Desarrollo, innovación y reinversión de las empresas:	1 (10%)
Equidad de roles para todos los agentes económicos:	1 (10%)
La regulación otorga un rol preponderante a un grupo de agentes económicos:	0 (0%)
Libertad de los agentes económicos para decidir sobre el funcionamiento y/u operación de sus empresas:	2 (20%)
Objetivos de la regulación que contravienen la facilidad para hacer negocios:	0 (0%)
Posibles obstáculos en la regulación de derechos exclusivos:	0 (0%)
Total:	10 (100%)

Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

Figura 10. Ejemplos de regulaciones susceptibles de mejoría en Facilidad para hacer negocios

Nombre de la regulación	Extracto	Motivo
Ley Ambiental de la Ciudad de México	Artículo 27. Se encuentran obligados a realizar el Proceso de Consulta Vecinal para Grandes Construcciones aquellos Proyectos que se encuentren en uno o más de los siguientes supuestos: I. Comprendan cincuenta mil o más metros cuadrados de construcción total, o bien, sean ampliaciones cuyos metros cuadrados de construcción ya existentes, sumen cincuenta mil metros cuadrados o más de construcción total; II. Contemplan la construcción de trescientas viviendas en adelante o bien, se soliciten ampliaciones cuyo número de viviendas ya existentes sumen en conjunto trescientas viviendas o más.	Las consultas vecinales transfieren la responsabilidad de las autoridades hacia los particulares. La construcción de obras que pueden generar afectaciones a los vecinos debería de regirse por normas técnicas, de ruido, contaminación, etc. Si se deja la obligación de que el particular consiga las anuencias vecinales, esto no solamente aumenta su carga de cumplimiento sino que propicia escenarios de discrecionalidad y coacción por parte de las asociaciones vecinales sobre la construcción de determinadas obras.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Artículo 97. Las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros y de carga que circulan en vías de tránsito vehicular en la Ciudad, con aprobación de la Secretaría, deberán ser sustituidas cada diez años, tomando como referencia la fecha de su fabricación	Este tipo de redacción genera distorsiones en el mercado y no soluciona el problema de origen. Más que una marca de tiempo se debería de juzgar a los vehículos de carga por características técnicas que los hagan funcionales y no dañinos ni para el medio ambiente ni para la carga que transportan. Este tipo de redacción deja dentro del mercado a las unidades que, más nuevas de 10 años, no estén en condiciones de brindar el servicio, y excluye a aquellas mayores a los 10 años que están en buenas condiciones.
Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Artículo 68. Los vehículos que efectúen el servicio de autotransporte federal o de otras entidades, pueden ingresar, transitar, salir y realizar maniobras de carga o descarga en la Ciudad de México, sin contar con permiso de la Secretaría, siempre que en su carta de porte o documento de embarque se especifique que los puntos de origen o destino no se encuentran en la Ciudad de México. La Secretaría podrá restringir el servicio de unidades de carga matriculadas en otras entidades federativas que contraten el servicio de transporte de carga de la Ciudad de México hacia otros Estados, cuidando fundamentalmente conservar el equilibrio ecológico, de la oferta, demanda y provisión de abasto para la Ciudad de México.	Este tipo de redacción genera la discrecionalidad de la autoridad, sobre todo en el último párrafo en donde establece “fundamentalmente conservar el equilibrio ecológico, de la oferta, demanda y provisión de abasto para la Ciudad de México”. En la descripción de la regulación no existe una definición de lo que se refiere el “equilibrio ecológico, de oferta, demanda y provisión de abasto”, lo que podría generar confusiones en la interpretación de la norma y promover actitudes discrecionales por parte de la autoridad.

Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

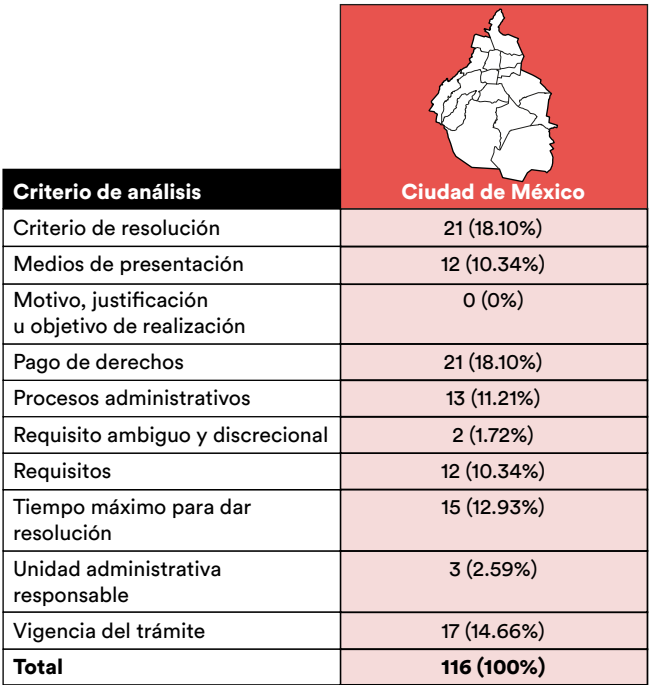
C. Atracción de inversiones

Este pilar está enfocado en el análisis de criterios de competencia, pero desde el enfoque de la no contravención del T-MEC, en el sentido de asegurar que las regulaciones permitan una sana convivencia de las inversiones nacionales y las extranjeras dentro de lo establecido en dicho tratado.

En concreto, los criterios de análisis de este pilar son: 1) si contiene objetivos de la regulación que contravienen la atracción de inversiones, 2) si se desincentiva o prohíbe la inversión de agentes no locales, y 3) si se limita directamente la inversión de agentes extranjeros.

En cuanto a los resultados que arroja el análisis se encontró con satisfacción que ninguna de las regulaciones analizadas contraviene los criterios especificados para este pilar. Esto sugiere que el marco regulatorio vigente en la Ciudad de México está completamente armonizado en atracción de inversión extranjera y no genera conflictos con los compromisos adquiridos en el tratado.

Figura 11. Oportunidades de ajuste normativo identificadas en Eficiencia gubernamental



Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.
*La suma de porcentajes podría no dar 100% debido al redondeo de decimales.

D. Eficiencia gubernamental

Este pilar evalúa los trámites y servicios que derivan de la regulación, con el objetivo de verificar que cumplan con los estándares mínimos establecidos en la *Ley General de Mejora Regulatoria*. Para ello, deben contener claramente los siguientes elementos: motivo, justificación u objetivo de realización, unidad administrativa responsable de implementarlo, los requisitos, la vigencia del trámite, y los criterios de resolución, entre otros. La eficiencia administrativa es un factor clave para facilitar la operación de empresas y fomentar un entorno de negocios más dinámico.

En total, se detectaron 116 elementos normativos susceptibles de mejora en el pilar de *Eficiencia gubernamental* en la Ciudad de México. Los resultados específicos para esta entidad se muestran en la Figura 11.

Se presenta una tabla (Figura 12) con los 23 trámites identificados como relacionados a las 19 regulaciones que se analizaron, clasificados en dos categorías principales:

1. Trámites relacionados con la construcción de inmuebles.
2. Trámites vinculados al medio ambiente, incluyendo documentos de impacto y manejo de residuos.

Figura 12. Trámites analizados en Eficiencia gubernamental

Clave de la Tabla:

1: Motivo, justificación

4: Requisito ambiguo y discrecional

7: Pago de derechos

2: Unidad administrativa responsable

5: Tiempo máximo para dar resolución

8: Criterio de resolución

3: Requisitos necesarios

6: Vigencia del trámite

10: Medios de presentación

Regulación	Trámite	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ley Ambiental de la Ciudad de México	Autorización de Impacto Ambiental	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓
Ley Ambiental de La Ciudad de México	Informe Preventivo	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Ley Ambiental de la Ciudad de México	Manifestación Ambiental Única para la Ciudad de México	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✓
Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Estudio del Impacto de Movilidad	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Ley del Derecho al Acceso, Disposición y Saneamiento del Agua de la Ciudad de México	Instalación de las Tomas de Agua Potable	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Alineamiento	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓
Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Aviso de Terminación de las Obras Ejecutadas	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✓
Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Licencia de Construcción Especial	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Manifestación de Construcción	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Número Oficial	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✓
Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo	Aviso de Ejecución de Obras	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓
Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo	Demoliciones de Inmuebles en Suelo Urbano	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo	Manifestación de Impacto Ambiental	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal	Manifestación o Estudio en Materia de Impacto Ambiental o de Riesgo	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal En Materia de Autorregulación y Auditorías Ambientales	Auditorías Ambientales	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Reglamento de La Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Dictamen de Impacto Urbano	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✗

Figura 12. Trámites analizados en Eficiencia gubernamental

Clave de la Tabla:

1: Motivo, justificación

2: Unidad administrativa responsable

3: Requisitos necesarios

4: Requisito ambiguo y discrecional

5: Tiempo máximo para dar resolución

6: Vigencia del trámite

7: Pago de derechos

8: Criterio de resolución

9: Proceso

10: Medios de presentación

Regulación	Trámite	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Reformas a los Programas para Cambiar el Uso del Suelo Urbano en Predios Particulares	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓
Reglamento de la Ley de Gestión Integral de Riesgos Y Protección Civil de La Ciudad de México	Opiniones Técnicas Sobre el Estudio de Impacto Urbano	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Reglamento de la Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil de la Ciudad De México	Programa Interno	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓
Reglamento de la Ley de Mitigación Y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal	Autorización para que Certifiquen, Validen Y/O Verifiquen Reportes de Emisiones, Reducciones o Captura de GEI	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Concesión para la Prestación de Servicios de Transporte Público de Pasajeros y Carga	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Permisos Temporales Para Circular	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Reglamento de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal	Autorización o Actualización de los Planes de Manejo	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗

Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

Identificación de trámites normados en la regulación analizada

El análisis de los trámites identificados en las regulaciones vinculadas al *nearshoring*, permitió detectar las áreas de oportunidad que requieren modificaciones normativas. El siguiente paso es validar si los procedimientos identificados están efectivamente operando dentro de las dependencias gubernamentales de los distintos órdenes de gobierno.

En este sentido, se realizó un cruce de información entre los trámites estipulados en las regulaciones y aquellos que se encuentran en el Registro de Trámites de la Ciudad de México. A partir de este análisis comparativo, se determinó cuántos de los trámites identificados en las regulaciones se

encuentran efectivamente disponibles para su solicitud a través de los registros oficiales. Los resultados se muestran en la Figura 13.

El análisis reveló que de los 23 trámites identificados en las regulaciones, únicamente 13 están disponibles para su solicitud en los registros de trámites oficiales. Esto indica que sólo el 56.52% de los trámites identificados en las regulaciones están formalmente registrados y disponibles para su solicitud, mientras que el 43.48% restante no se encuentra en los registros oficiales. El resultado sugiere una posible desactualización o falta de alineación entre la normativa y los trámites operativos, lo que puede generar incertidumbre para los ciudadanos y empresas, además de afectar la eficiencia en la gestión administrativa.

Figura 13. Trámites identificados

No.	Orden de Gobierno	Regulación	Trámite identificado en la regulación	Trámite identificado en el Registro de Trámites
1	 Ciudad de México	Ley Ambiental de la Ciudad de México	Autorización de Impacto Ambiental	Evaluación de Impacto Ambiental
2		Ley Ambiental de La Ciudad de México	Informe Preventivo	No identificado
3		Ley Ambiental de la Ciudad de México	Manifestación Ambiental Única para la Ciudad de México	Manifestación Ambiental Única para la Ciudad de México (MAU-CDMX) e Informe de Desempeño Ambiental (IDA-CDMX)
4		Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Estudio del Impacto de Movilidad	No identificado
5		Ley del Derecho al Acceso, Disposición y Saneamiento del Agua de la Ciudad de México	Instalación de las Tomas de Agua Potable	No identificado
6		Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Alineamiento	Constancia de alineamiento y/o número oficial
7		Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Aviso de Terminación de las Obras Ejecutadas	No identificado
8		Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Licencia de Construcción Especial	Licencia de Construcción Especial, Revalidación, Aviso de Terminación de Obra
9		Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Manifestación de Construcción	Registro de Manifestación de Construcción Tipo B o C, Revalidación, Aviso de Terminación de Obra
10		Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Número Oficial	Constancia de alineamiento y/o número oficial
11		Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo	Aviso de Ejecución de Obras	Registro de Obra Ejecutada
12		Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo	Demoliciones de Inmuebles en Suelo Urbano	No identificado
13		Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo	Manifestación de Impacto Ambiental	No identificado
14		Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal	Manifestación o Estudio en Materia de Impacto Ambiental o de Riesgo	No identificado
15		Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal En Materia de Autorregulación y Auditorías Ambientales	Auditorías Ambientales	Solicitud de Registro al Programa de Auditoría Ambiental
16		Reglamento de La Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Dictamen de Impacto Urbano	Dictamen de Impacto Urbano, Modificación, Revalidación
17		Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Reformas a los Programas para Cambiar el Uso del Suelo Urbano en Predios Particulares	Cambio de Uso del Suelo
18		Reglamento de la Ley de Gestión Integral de Riesgos Y Protección Civil de La Ciudad de México	Opiniones Técnicas Sobre el Estudio de Impacto Urbano	No identificado
19		Reglamento de la Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil de la Ciudad De México	Programa Interno	Registro de Programa Interno de Protección Civil
20		Reglamento de la Ley de Mitigación Y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal	Autorización para que Certifiquen, Validen Y/O Verifiquen Reportes de Emisiones, Reducciones o Captura de GEI	No identificado

No.	Orden de Gobierno	Regulación	Trámite identificado en la regulación	Trámite identificado en el Registro de Trámites
21	 Ciudad de México	Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Concesión para la Prestación de Servicios de Transporte Público de Pasajeros y Carga	No identificado
22		Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Permisos Temporales Para Circular	Permiso Ocasional para Transporte de Carga a vehículos Particulares
23		Reglamento de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal	Autorización o Actualización de los Planes de Manejo	Plan de manejo de residuos posconsumo

Resultados en la entidad:

Figura 14. Trámites identificados

Entidad	Total de trámites identificados	Trámites no disponibles	Porcentaje de falta de disponibilidad
Ciudad de México	23	10	43.48%

Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

Estos datos sugieren que la regulación en torno al *nearshoring* impone mayores requisitos en la fase inicial del establecimiento empresarial, lo que puede representar un reto para la atracción de inversión y la competitividad regional.

A continuación, se presenta un desglose detallado en la Figura 15 donde se especifican los trámites por etapa y jurisdicción.

En una segunda fase del análisis, se evaluó cuáles de los trámites vinculados al *nearshoring* identificados en los registros oficiales deben ser gestionados por las empresas en las distintas etapas de su ciclo de vida.

Los resultados reflejan que, de los 35 trámites relacionados con el *nearshoring*, 21 corresponden a la etapa de apertura de empresas, lo que representa un 60% del total. Esto indica que la mayor carga regulatoria se concentra en los procesos iniciales para el establecimiento de nuevas operaciones.

Figura 15. Trámites identificados en los registros de trámites y en la regulación

No.	Orden de Gobierno	Trámite identificado en el Registro de Trámites	Etapas de vida de la empresa
1	 Ciudad de México	Aplicación de Transferencia de Potencialidades del Desarrollo Urbano (Predio Emisor)	Operación
2		Aplicación del Sistema de Transferencia de Potencialidades del Desarrollo Urbano (Predio Receptor)	Operación
3		Autorización de remodelación de local	Operación
4		Autorización para la ampliación de horario de establecimientos mercantiles con giro de Impacto Zonal	Operación
5		Aviso de Funcionamiento para Establecimiento Mercantil de Impacto Vecinal	Apertura
6		Aviso de Funcionamiento para Establecimiento Mercantil de Impacto Vecinal	Apertura
7		Aviso de Funcionamiento, de Responsable Sanitario y de Modificación o Baja	Apertura
8		Aviso de ingreso al Sistema Electrónico de Avisos y Permisos de Establecimientos Mercantiles, de aquellos que operan con Licencia de Funcionamiento Tipo A, B, Ordinaria o Especial, para en lo sucesivo operar con Aviso para funcionar Establecimiento Mercantil con giro de Impacto Vecinal o con Permiso para funcionar Establecimiento Mercantil con giro de Impacto Zonal, según corresponda	Operación
9		Aviso de modificación del domicilio de establecimiento mercantil, con motivo del cambio de nomenclatura del lugar donde se ubica	Operación
10		Aviso de modificación para la operación de establecimientos mercantiles con giro de Impacto Vecinal, por variación de superficie, aforo, giro comercial, nombre o denominación comercial o cualquier otra o Solicitud de modificación del Permiso para la operación de establecimientos mercantiles con giro de Impacto Zonal, por variación de superficie, aforo, giro comercial, nombre o denominación comercial o cualquier otra	Operación
11		Aviso de Revalidación para la operación de establecimientos mercantiles con giro de Impacto Vecinal o Solicitud de Revalidación del Permiso para la operación de establecimientos mercantiles con giro de Impacto Zonal	Operación

12		Aviso para el funcionamiento de establecimientos mercantiles con giro de Bajo Impacto	Apertura
13		Cambio de Uso del Suelo	Operación
14		Certificado de Uso del Suelo por Reconocimiento de Actividad	Apertura
15		Certificado Único de Zonificación de Uso del Suelo	Apertura
16		Constancia de alineamiento y/o número oficial	Apertura
17		Dictamen de Factibilidad de Servicios Hidráulicos	Apertura
18		Dictamen de Impacto Urbano, Modificación, Revalidación	Apertura
19		Emisión de Visto Bueno del Sistema de Seguridad de los Establecimientos Mercantiles de Impacto Zonal	Apertura
20		Estudio de Daño Ambiental	Apertura
21		Evaluación de Impacto Ambiental	Apertura
22		Factibilidad y/o instalación de medidor de agua potable	Apertura
23		Introducción de red secundaria de agua potable	Apertura
24		Introducción de red secundaria de drenaje	Apertura
25		Licencia de Construcción Especial, Revalidación, Aviso de Terminación de Obra	Apertura
26		Manifestación Ambiental Única para la Ciudad de México (MAU-CDMX) e Informe de Desempeño Ambiental (IDA-CDMX)	Apertura
27		Opinión Técnica de Indicadores de Riesgos en Materia de Protección Civil	Apertura
28		Permiso Ocasional para Transporte de Carga a vehículos Particulares	Operación
29		Plan de manejo de residuos posconsumo	Operación
30		Registro de Manifestación de Construcción Tipo B o C, Revalidación, Aviso de Terminación de Obra	Apertura
31		Registro de Obra Ejecutada	Apertura
32		Registro de procedimiento de autorregulación	Operación
33		Registro de Programa Interno de Protección Civil	Apertura
34		Solicitud de Registro al Programa de Auditoría Ambiental	Operación
35		Solicitud de Visto Bueno para instalaciones subterráneas y/o aéreas en la vía pública	Operación

Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

Resultados en la entidad:

Figura 16. Trámites identificados por entidad

Entidad	Total de trámites identificados	Trámites de apertura	Trámites de operación
Ciudad de México	35	21	14

Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

Los datos presentados evidencian una discrepancia significativa entre lo establecido en la normatividad y la operación real de los procedimientos administrativos disponibles para los solicitantes. Esta discrepancia puede originarse en, al menos, dos factores clave:

1. **Operación de trámites sin fundamento jurídico**, lo que sugiere la posible existencia de procedimientos que carecen de una base normativa clara y que podrían estar siendo aplicados de manera discrecional.

2. **Regulación dispersa en instrumentos normativos secundarios**, como leyes de ingresos o disposiciones jurídicas no directamente vinculadas a las actividades del sector, lo que dificulta su identificación y correcta aplicación.

En ambos casos, el análisis indica la necesidad de modificaciones regulatorias orientadas a la homologación de procedimientos, con el fin de garantizar certeza jurídica a los solicitantes y asegurar una aplicación uniforme y transparente de la norma vigente.

Memorando de reformas

Tras haber aplicado el Checklist Regulatorio según las categorías de análisis y presentado los resultados obtenidos, el siguiente paso consiste en exponer las propuestas de reforma jurídica que permitirían atender las oportunidades de ajuste normativo identificadas. Esta sección tiene como objetivo detallar dichas propuestas y su viabilidad dentro del marco regulatorio vigente.

Como se señaló anteriormente, el análisis del Checklist Regulatorio en la Ciudad de México identificó 203 áreas de mejora normativa, distribuidas en los cuatro pilares de evaluación. En total, se analizaron 19 regulaciones.

Tales oportunidades de ajuste legislativo fueron examinadas desde dos perspectivas. La primera corresponde a las regulaciones sustantivas, es decir, aquellas que afectan directamente las actividades económicas relacionadas con el *nearshoring*. La segunda categoría abarca las regulaciones complementarias, que, aunque no impactan directamente en las actividades relativas al *nearshoring*, sí influyen en sectores estratégicos dentro de las cadenas de valor, como el transporte, la construcción y la vivienda, entre otros.

La responsabilidad de implementar reformas jurídicas a las 19 regulaciones analizadas, corresponde al gobierno de la Ciudad de México. En este sentido, es necesario que dicha autoridad realice el análisis correspondiente para determinar las acciones legislativas y administrativas pertinentes con el fin de atender los desafíos normativos que se detectaron.

I. Facultades de la CDMX para la Reforma Jurídica

A continuación se presentan una serie de acciones identificadas para impulsar el crecimiento económico en la capital mexicana, facilitar la apertura de empresas, atraer y retener inversión, así como mejorar la calidad de las regulaciones y optimizar la eficiencia gubernamental. Para ello, se han identificado tres escenarios posibles para la implementación de medidas de mejora regulatoria:

1. **Propuestas de Reforma Jurídica:** Consiste en la modificación total o parcial de un instrumento jurídico con el propósito de actualizar su contenido, incluir nuevos elementos o corregir disposiciones regulatorias que pudieran afectar el *nearshoring*.

2. **Acciones de Mejora Administrativa:** Comprenden estrategias de política pública y análisis de aplicación normativa para optimizar el uso de los instrumentos jurídicos existentes y adecuar la regulación en el mediano plazo.
3. **Líneas de Acción:** Se refieren a recomendaciones generales que requieren la colaboración de las autoridades del gobierno capitalino para la adopción de mejores prácticas jurídicas y operativas.

Si bien la CDMX tiene facultades en materia regulatoria, existen limitaciones impuestas por el marco normativo federal. En este sentido, desde la definición de las actividades vinculadas al *nearshoring*, se consideró fundamental determinar cuáles regulaciones pertenecen exclusivamente al ámbito federal y, por lo tanto, no pueden ser modificadas por los gobiernos locales.

Como resultado del mapeo regulatorio realizado en la entidad, se identificaron 19 regulaciones (Ver Anexo 2).

Tras la identificación del marco normativo, el siguiente paso en el proyecto fue llevar a cabo un análisis técnico de las regulaciones detectadas con el propósito de identificar elementos que pudieran afectar la eficiencia y competencia en el estado. Para ello, se empleó la herramienta Checklist Regulatorio, que funcionó como un filtro para determinar qué regulaciones requerían algún tipo de mejora.

Como resultado de este análisis, se identificaron 4 regulaciones con al menos un elemento a corregir en materia de competencia económica. Para cada una de ellas, se diseñaron propuestas de reforma jurídica, cuyo detalle se expone en el número III y IV de esta sección. A continuación, se presenta una tabla con las regulaciones que requieren mejora regulatoria y las modificaciones propuestas.

Figura 17. Regulaciones resultantes del Checklist Regulatorio

No.	Nombre de la regulación	Ámbito
1	Ley Ambiental de la Ciudad de México	Estatal
2	Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Estatal
3	Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Estatal
4	Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Estatal

Fuente: Elaboración propia, con datos a octubre de 2024.

II. Medidas de Claridad Regulatoria

La claridad regulatoria es esencial dentro de la gobernanza normativa, ya que facilita la implementación efectiva de las leyes y reglamentos, al tiempo que fortalece la certeza jurídica para los ciudadanos y las empresas. En un entorno regulatorio dinámico, la falta de claridad puede derivar en confusión, desconfianza y conflictos entre los sujetos regulados y las autoridades responsables de la ejecución normativa.

Para garantizar una regulación eficiente y legítima, es fundamental definir con precisión los sujetos regulados, las autoridades competentes y sus atribuciones. Esto permite mejorar la eficacia de las normas, reducir la discrecionalidad en su interpretación y fomentar un entorno de mayor seguridad jurídica.

Elementos Claves para la Claridad Regulatoria

1. Identificación precisa de los sujetos regulados

El primer punto es la determinación clara de los sujetos obligados. Esto implica especificar quiénes deben cumplir con la normativa, ya sean personas físicas, empresas o instituciones. Una regulación ambigua puede generar interpretaciones contradictorias, dificultando su cumplimiento y aumentando la incertidumbre jurídica. Una identificación precisa también favorece la transparencia, permitiendo que los ciudadanos y organizaciones comprendan su posición dentro del marco normativo. Esto incentiva el cumplimiento voluntario y reduce la necesidad de medidas coercitivas por parte de las autoridades.

2. Determinación clara de las autoridades competentes

El segundo componente es la asignación clara de responsabilidades a las autoridades encargadas de aplicar la regulación. Estas deben ser identificadas con precisión en el texto normativo, estableciendo su cargo, designación y ámbito de competencia, ya sea en términos geográficos, sectoriales o administrativos.

Una falta de definición en las competencias puede generar conflictos entre distintas autoridades, lo que resulta en una aplicación fragmentada e ineficiente de la regulación. En algunos casos, múltiples entidades pueden reclamar jurisdicción sobre un mismo asunto, mientras que, en otros, la ausencia de un ente responsable puede dejar a los ciudadanos en un estado de indefensión ante posibles abusos o incumplimientos normativos. La delimitación clara de competencias refuerza la gobernanza regulatoria y facilita la correcta implementación de las normas.

3. Definición detallada de las atribuciones de las autoridades

El tercer elemento esencial para la claridad regulatoria es la descripción precisa de las atribuciones de las autoridades. Esta debe establecer el alcance y los límites de sus acciones en la aplicación de la normativa. Una regulación bien estructurada debe definir las facultades específicas de cada entidad, tales como inspección, imposición de sanciones y resolución de conflictos.

Cuando las atribuciones de las autoridades no están claramente delimitadas, se abre la puerta a la arbitrariedad o el abuso de poder, lo que debilita la confianza de la ciudadanía en el sistema regulatorio. En cambio, un marco normativo bien definido otorga certidumbre jurídica, protege los derechos de los sujetos regulados y optimiza la operatividad gubernamental al evitar la duplicidad de funciones o interpretaciones discrecionales.

Impacto en la Ciudad de México y Propuesta de Mejora

En la Ciudad de México, el análisis de 19 regulaciones reveló que todas ellas podrían establecer con mayor claridad cuáles son los sujetos regulados y sus obligaciones. Esto contribuye a que 52 de los 77 elementos susceptibles de mejora identificados en el pilar de Calidad Regulatoria estén relacionados con este tema. Es decir, casi el 68% de las áreas de oportunidad detectadas podrían optimizarse si las regulaciones incluyen un capítulo específico para la identificación de los sujetos obligados, tal como ya se hace con la designación de las autoridades competentes.

Para fortalecer la claridad regulatoria en la entidad, se recomienda que los reglamentos locales adopten una estructura normativa más precisa. A continuación, se propone un esquema regulatorio basado en buenas prácticas legislativas, con el objetivo de garantizar una regulación más clara, comprensible y eficaz.

Estructura recomendada para Reglamentos Locales

Capítulo I: Disposiciones Generales

- Artículo 1. Objeto del Reglamento (Definir el propósito y función del reglamento)
- Artículo 2: Ámbito de Aplicación (Establecer el alcance territorial, material y personal de la norma)
- Artículo 3: Definiciones (Incluir términos clave para la correcta interpretación del reglamento, como nombres de autoridades, procedimientos específicos y conceptos técnicos)

Capítulo II: Sujetos Obligados

- Artículo 4. Identificación de Sujetos Obligados (Definir con precisión quiénes deben cumplir con la regulación ya sean individuos, empresas o instituciones)
- Artículo 5. Obligaciones de los Sujetos Obligados (Especificar las responsabilidades generales y particulares de los sujetos regulados)
- Artículo 6. Excepciones (Establecer los casos en los que la normativa no aplica)

Capítulo III: Autoridades Competentes

- Artículo 7. Designación de Autoridades Competentes (Identificar las dependencias responsables de aplicar el reglamento)
- Artículo 8. Coordinación Interinstitucional (Establecer mecanismos de colaboración entre las autoridades capitalinas y federales)

Capítulo IV: Atribuciones de las Autoridades Competentes

- Artículo 9. Facultades Generales (Definir las atribuciones comunes de todas las autoridades responsables)
- Artículo 10. Facultades Específicas (Detallar las funciones concretas de cada entidad reguladora)
- Artículo 11. Límites a las Atribuciones (Establecer restricciones y condiciones bajo las cuales pueden actuar las autoridades)

Capítulo V: Procedimientos Administrativos (en caso de aplicar)

- Artículo 12. Procedimiento de Inspección (Describir el proceso que las autoridades deben seguir para realizar inspecciones)
- Artículo 13. Sanciones y Multas (Determinar las sanciones aplicables en caso de incumplimiento y los procedimientos para su imposición)
- Artículo 14. Recursos y Medios de Impugnación (Establecer mecanismos legales para que los sujetos regulados puedan impugnar resoluciones o actos administrativos)

La implementación de un marco normativo estructurado y claro podría reducir la incertidumbre jurídica, facilitar la aplicación de la normativa y fortalecería la confianza en

las instituciones. La incorporación de un capítulo específico sobre sujetos regulados en los reglamentos de la capital resolvería gran parte de los desafíos identificados, alineando la regulación a las mejores prácticas en gobernanza regulatoria.

III. Beneficios de la aplicación de las reformas

El análisis regulatorio realizado en la Ciudad de México, a través de la metodología MCPAT, permitió identificar disposiciones normativas que impactan la competencia económica, el desarrollo de actividades productivas y la instalación de nuevos sectores industriales. Si bien no se encontraron regulaciones que dificulten directamente el establecimiento del *nearshoring*, sí se detectaron regulaciones con implicaciones intermedias. Es decir, normativas que, aunque no están dirigidas específicamente a este sector, regulan actividades económicas que influyen de manera indirecta en la instalación y operación de las empresas ya establecidas o que buscan ingresar al mercado.

Ante esta situación, se realizó un análisis basado en tres escenarios hipotéticos que reflejan diferentes grados de complejidad normativa y operativa para las empresas que desean iniciar actividades en la entidad:

1. **Escenario Complejo:** En este caso, las empresas interesadas en establecerse en la capital sólo cuentan con infraestructura básica de servicios públicos, como agua y electricidad, pero no disponen de parques industriales ni instalaciones adecuadas para la producción. Esto significa que, además de desarrollar su actividad principal, deben construir desde cero las instalaciones necesarias tanto para su operación como para la de sus proveedores.
2. **Escenario Intermedio:** Aquí, las empresas buscan ingresar a la CDMX por primera vez y encuentran infraestructura ya desarrollada, que incluye parques industriales, corredores productivos y proveedores de insumos. Sin embargo, aún deben gestionar una serie de permisos administrativos, como autorizaciones de construcción, transporte, manejo de residuos y otros requisitos regulatorios necesarios para el inicio de sus operaciones.
3. **Escenario Inmediato:** En este nivel, las empresas ya están establecidas en la entidad y cuentan con operaciones en sectores afines a la nueva actividad económica. En este caso, solo requieren ajustes administrativos mínimos, como la obtención de permisos específicos para ampliar sus actividades y la contratación del personal necesario para poner en marcha la producción.

Tras la revisión de las regulaciones vigentes y el diagnóstico económico, se concluyó que la Ciudad de México se encuentra dentro del escenario intermedio. Si bien cuenta con una infraestructura consolidada, aún existen normativas que podrían retrasar la integración de nuevas actividades productivas en sectores estratégicos. Por esta razón, el presente análisis regulatorio se ha enfocado en abordar los desafíos específicos de este escenario intermedio, con el objetivo de agilizar los procesos administrativos y facilitar la instalación de nuevas empresas vinculadas al *nearshoring*.

Objetivos de las reformas y beneficios esperados

El propósito de este memorándum de reformas es mejorar las regulaciones en materia de competencia, para garantizar un marco normativo que favorezca la inversión y la inserción de nuevas empresas y actividades productivas. Su implementación tendría dos beneficios clave:

1. Allanar el camino de entrada para las nuevas unidades productivas, permitiendo que más empresas puedan competir en igualdad de condiciones bajo una normativa justa.
2. Brindar certeza jurídica a las empresas, asegurando que las regulaciones sean claras, predecibles y equitativas, lo que facilitaría la toma de decisiones estratégicas e incentivaría la inversión a largo plazo.

El siguiente capítulo detalla las propuestas de reforma jurídica dirigidas a corregir estos obstáculos y mejorar el entorno normativo en materia de competencia económica y atracción de inversión en la Ciudad de México. Para abordar las áreas de mejora en la regulación detectadas en la Ciudad de México, se optó por el enfoque de “Dice y Debe Decir”, una metodología que permite identificar los elementos que deberían ser ajustados en la normativa vigente y proponer enmiendas puntuales.

IV. Propuestas de reformas jurídicas ajustes normativos

En capítulos anteriores, hemos hecho observaciones de mejora a las regulaciones y a los trámites, desde el ángulo de claridad regulatoria. En todos esos casos ya detallamos nuestras recomendaciones para su mejora. Por ejemplo, en la pasada Figura 12 identificamos el trámite, las características que faltan en cada trámite, y la regulación de donde se origina. Lo mismo hicimos en la Figura 8, con las leyes y reglamentos, analizados en cuanto a calidad regulatoria.

Lo que ahora presentamos es la breve lista de las propuestas para atender áreas de oportunidad en materia de competencia económica en la legislación revisada.

Ley Ambiental de la Ciudad de México

Artículo 75

Redacción actual de la regulación	Redacción propuesta de la regulación	Impacto de la regulación actual
La Secretaría promoverá el otorgamiento de estímulos fiscales, financieros o de mercado a quienes: (...); III. Constituyan organizaciones civiles con fines de desarrollo sustentable, que acrediten su personalidad jurídica ante la Secretaría; (...)	La Secretaría promoverá el otorgamiento de estímulos fiscales, financieros o de mercado a quienes: (...); III. Constituyan organizaciones civiles con fines de desarrollo sustentable, que acrediten su personalidad jurídica ante la Secretaría; (...)	El artículo genera un acceso a fondos públicos para organizaciones que tengan fines de desarrollo sustentable. El objetivo podría ser incentivar el desarrollo de actividades autosustentables, pero no se aprecia con claridad una acción específica que pueda favorecer al medio ambiente, como en el caso de las otras fracciones del presente artículo. Por tanto, se propone eliminar esta fracción.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Artículo 97

Redacción actual de la regulación	Redacción propuesta de la regulación	Impacto de la regulación actual
Las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros y de carga que circulan en vías de tránsito vehicular en la Ciudad, con aprobación de la Secretaría, deberán ser sustituidas cada diez años, tomando como referencia la fecha de su fabricación.	Las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros y de carga que circulan en vías de tránsito vehicular en la Ciudad, con aprobación de la Secretaría, deberán ser sustituidas cada diez años <u>una vez que éstas incumplan con las normas técnicas ambientales vigentes</u> , tomando como referencia la fecha de su fabricación.	Si bien se entiende que el objeto de este artículo es preservar parques vehiculares actualizados, presenta un obstáculo al poner una restricción de temporalidad a los agentes económicos. Es decir, éstos pueden poseer vehículos con mayor número de años en perfectas condiciones o vehículos recientes con fallas que les impiden cumplir la norma técnica.

Artículo 86

Redacción actual de la regulación	Redacción propuesta de la regulación	Impacto de la regulación actual
Las concesiones para la prestación del servicio de corredores de transporte, únicamente se otorgarán a las personas morales constituidas en sociedad mercantil que cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativa aplicables, debiendo conservar durante la vigencia el tipo de sociedad, objeto social, personalidad jurídica y razón social con la que obtuvo la concesión, así como el número de accionistas y capital social.	Las concesiones para la prestación del servicio de corredores de transporte, únicamente se otorgarán a las personas morales constituidas en sociedad mercantil <u>podrán ser otorgadas a personas físicas o morales</u> que cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativa aplicables, debiendo conservar durante la vigencia el tipo de sociedad, objeto social, personalidad jurídica y razón social con la que obtuvo la concesión, así como el número de accionistas y capital social.	Este artículo presenta una barrera a la entrada, discriminando cierto tipo de actores, siendo las personas físicas las que quedan excluidas. Se propone eliminar esta restricción y ofrecer la concesión a personas físicas o morales, siempre y cuando cumplan con los requisitos de la Ley.

Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Artículo 68

Redacción actual de la regulación	Redacción propuesta de la regulación	Impacto de la regulación actual
Los vehículos que efectúen el servicio de autotransporte federal o de otras entidades, pueden ingresar, transitar, salir y realizar maniobras de carga o descarga en la Ciudad de México, sin contar con permiso de la Secretaría, siempre que en su carta de porte o documento de embarque se especifique que los puntos de origen o destino no se encuentran en la Ciudad de México. La Secretaría podrá restringir el servicio de unidades de carga matriculadas en otras entidades federativas que contraten el servicio de transporte de carga de la Ciudad de México hacia otros Estados, cuidando fundamentalmente conservar el equilibrio ecológico, de la oferta, demanda y provisión de abasto para la Ciudad de México.	Los vehículos que efectúen el servicio de autotransporte federal o de otras entidades, pueden ingresar, transitar, salir y realizar maniobras de carga o descarga en la Ciudad de México, sin contar con permiso de la Secretaría, siempre que en su carta de porte o documento de embarque se especifique que los puntos de origen o destino no se encuentran en la Ciudad de México. La Secretaría podrá restringir el servicio de unidades de carga matriculadas en otras entidades federativas que contraten el servicio de transporte de carga de la Ciudad de México hacia otros Estados, cuidando fundamentalmente conservar el equilibrio ecológico, de la oferta, demanda y provisión de abasto para la Ciudad de México.	Este tipo de redacción genera la discrecionalidad de la autoridad, en el último párrafo en donde establece “fundamentalmente conservar el equilibrio ecológico, de la oferta, demanda y provisión de abasto para la Ciudad de México”. En la descripción de la regulación no existe una definición de lo que se refiere el “equilibrio ecológico, de oferta, demanda y provisión de abasto” lo que podría generar confusiones en la interpretación de la norma y promover actitudes discrecionales por parte de la autoridad.

Artículo 78

Redacción actual de la regulación	Redacción propuesta de la regulación	Impacto de la regulación actual
Las concesiones otorgadas a personas morales no podrán cederse o transmitirse. La persona física titular de una concesión tendrá derecho a nombrar hasta tres beneficiarios, para que en caso de incapacidad física o mental, ausencia declarada judicialmente o muerte puedan sustituirlo, en el orden de prelación establecido, en los derechos y obligaciones derivadas de la concesión. (...)	Las concesiones otorgadas a personas morales <u>o físicas</u> no podrán cederse o transmitirse. La persona física titular de una concesión tendrá derecho a nombrar hasta tres beneficiarios, para que en caso de incapacidad.	La cesión de las concesiones puede ser un tema de debate, sin embargo, se considera que el objetivo de este tipo de concesiones es brindar un servicio a la ciudadanía que el gobierno no puede ofrecer. En tal caso, se opina que no es de interés particular del gobierno quién sea el dueño y quién maneje la concesión. Siempre y cuando el servicio opere conforme a lo que establece la normativa aplicable y se informe debidamente a la Secretaría de Movilidad, no debería de existir mayor impedimento para realizar la cesión de una concesión.

Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal

Artículo 62 QUATER

Redacción actual de la regulación	Redacción propuesta de la regulación	Impacto de la regulación actual
El Aviso Vecinal para trabajos menores deberá presentarse previo a su inicio, por medio de la Plataforma Digital, con la siguiente información: I. Datos generales de la persona responsable: a. Nombre(s); b. Apellidos; y c. Domicilio en el que se realizarán los trabajos menores. II. Descripción de trabajos menores; III. Horario en el que se realizarán los trabajos; y IV. Fecha de inicio y conclusión de los trabajos. La Constancia de Aviso Vecinal para trabajos menores contendrá un código QR, deberá imprimirse y colocarse en un lugar visible de la vivienda de la persona que hubiere presentado el Aviso Vecinal para trabajos menores durante la ejecución de los mismos, a fin de que la Alcaldía correspondiente pueda corroborarlo. En caso de que el particular no cuente con la Constancia de Aviso Vecinal para trabajos menores, o bien, no la coloque en un lugar visible de su vivienda, se procederá en términos de los artículos 15 y 16 del presente Reglamento. En caso de que la actuación del personal de la Alcaldía que acuda a corroborar la presentación del Aviso Vecinal para trabajos menores mediante la constancia correspondiente no se encuentre apegada a los principios de legalidad y honradez, la persona interesada podrá denunciar dicha situación ante la Secretaría de la Contraloría General o el Órgano Interno de Control de la Alcaldía correspondiente por medio de las herramientas tecnológicas que para tales efectos disponga la Secretaría de la Contraloría General.	El Aviso Vecinal para trabajos menores deberá presentarse previo a su inicio, por medio de la Plataforma Digital, con la siguiente información: I. Datos generales de la persona responsable: a. Nombre(s); b. Apellidos; y c. Domicilio en el que se realizarán los trabajos menores. II. Descripción de trabajos menores; III. Horario en el que se realizarán los trabajos; y IV. Fecha de inicio y conclusión de los trabajos. La Constancia de Aviso Vecinal para trabajos menores contendrá un código QR, deberá imprimirse y colocarse en un lugar visible de la vivienda de la persona que hubiere presentado el Aviso Vecinal para trabajos menores durante la ejecución de los mismos, a fin de que la Alcaldía correspondiente pueda corroborarlo. En caso de que el particular no cuente con la Constancia de Aviso Vecinal para trabajos menores, o bien, no la coloque en un lugar visible de su vivienda, se procederá en términos de los artículos 15 y 16 del presente Reglamento. En caso de que la actuación del personal de la Alcaldía que acuda a corroborar la presentación del Aviso Vecinal para trabajos menores mediante la constancia correspondiente no se encuentre apegada a los principios de legalidad y honradez, la persona interesada podrá denunciar dicha situación ante la Secretaría de la Contraloría General o el Órgano Interno de Control de la Alcaldía correspondiente por medio de las herramientas tecnológicas que para tales efectos disponga la Secretaría de la Contraloría General.	Se considera que para obras menores no es necesario realizar un aviso vecinal o una consulta vecinal sobre ese tema. Se entiende el punto de que esto puede beneficiar la participación ciudadana y evitar posibles conflictos entre vecinos por el desarrollo de las obras. Como no se tiene información de qué tan eficaz es esta herramienta, en una recomendación poco ortodoxa se recomendaría la eliminación de este artículo. Sin embargo, lo que sí es innecesario es la obligación de imprimir y colocar en un lugar visible la Constancia de Aviso Vecinal, si el aviso ya se registró en la Plataforma Digital, los inspectores respectivos deberían de consumir la información de esa base y no exigir que los ciudadanos presenten pruebas de la existencia de dicho registro.

V. Relación de trámites identificados

La presente sección expone los trámites mencionados en las regulaciones analizadas, organizándolos según la etapa de vida de las empresas. Cabe señalar que la información aquí presentada tiene un carácter informativo y no debe interpretarse como una guía definitiva sobre los procedimientos necesarios para la instalación y operación de una empresa en el estado. El propósito de esta sección es ilustrar los trámites que surgen de una regulación vigente y la manera en que están fundamentados en la normativa aplicable.

Para poder realizar una guía que sirva como referencia para las empresas, es necesario realizar un estudio específico para determinar el orden de los trámites, los requisitos finales, el proceso de dictaminación y estimar los tiempos de respuesta. Sin embargo, estos aspectos exceden el alcance del presente diagnóstico. Por lo tanto, el objetivo del presente capítulo se centra en ofrecer un panorama general sobre los trámites identificados en las regulaciones analizadas de la Ciudad de México.

Análisis de los trámites por etapa de vida empresarial

El análisis permitió identificar 35 trámites relacionados con la apertura y operación de empresas en sectores estratégicos vinculados al *nearshoring*. Del total, 21 trámites (60%) corresponden a procesos de apertura, 14 trámites (40%) están relacionados con la operación.

• Trámites de apertura y de operación de empresas

En la etapa de vida de apertura de una empresa en la Ciudad de México, cerca del 33% de los trámites corresponden a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda,¹¹ siendo la que concentra mayor cantidad de procesos necesarios. En cuanto a la etapa de vida de operación de una empresa, es decir, aquellas que ya están instaladas, la mayor cantidad de trámites los concentra la Secretaría de Desarrollo Económico, con un 43% de los procedimientos.

• Trámites de cierre de empresas

No se identificaron trámites relacionados al cierre de empresas.

Análisis de tiempos y resolución de costos

La complejidad de los trámites depende tanto del número de requisitos exigidos como de los plazos de resolución. En este sentido, se identificaron áreas de oportunidad para optimizar los tiempos de respuesta y reducir la carga administrativa.

• Tiempos de resolución en la apertura y en la operación de empresas

Entre los trámites para apertura de empresas, el trámite de mayor espera es la Factibilidad y/o instalación de medidor de agua potable, el cual toma 120 días naturales en que se emita la resolución. En cuanto a los trámites para la operación de las empresas, la Aplicación de Transferencia de Potencialidades del Desarrollo Urbano toma hasta 90 días hábiles en resolverse, siendo el proceso de mayor duración en esa categoría.

• Tiempos de cierre de empresas

No se identificaron trámites relacionados al cierre de empresas.

Análisis de pago de derechos

Respecto al pago de derechos destaca que, de los 35 trámites, el 34% tienen un costo fijo, es decir, que el pago depende del número de trámites que se realicen. El 20% presenta un costo variable, es decir, que el monto de pago se define con base en las características de la solicitud, mientras que el 46% no requiere de algún pago.

VI. Conclusión y áreas de mejora

Los datos expuestos en este análisis pueden servir como punto de partida para abordar posibles optimizaciones en los procesos administrativos. Esto incluye la eliminación de requisitos duplicados y la implementación de una reingeniería de procesos para reducir los tiempos de resolución y agilizar la obtención de permisos.

Cada requisito adicional o día de espera no sólo representa un costo administrativo para el gobierno, sino que incrementa la carga regulatoria, lo que puede desincentivar la inversión y ralentizar la instalación de nuevas empresas en la Ciudad de México.

¹¹ La reforma del 3 de octubre de 2024 a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la CDMX, renombró la secretaría. Su nombre oficial ahora es *Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana*.



Referencias

- Acuña, Miriam. (2025). Perspectivas Económicas Del Mundial de 2026. <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/colaborador-invitado/2025/07/04/perspectivas-economicas-del-mundial-de-2026/>
- BBVA México Research. Situación regional sectorial primer semestre en 2025. <https://www.bbvarsearch.com/publicaciones/mexico-situacion-regional-sectorial-primer-semester-2025/>
- BBVA México Research. Situación regional sectorial segundo semestre en 2025. <https://www.bbvarsearch.com/publicaciones/mexico-situacion-regional-sectorial-segundo-semester-2025/>
- George, Israel. (2025). Así Serán Las Estaciones Del Tren México-Pachuca, Según Estimaciones Del Gobierno. <https://www.milenio.com/politica/asi-seran-las-estaciones-del-tren-mexico-pachuca-segun-gobierno>
- Gobierno de México. (2025). Trabajadores Asegurados IMSS. <https://www.stps.gob.mx/gobmx/estadisticas/asegurados.htm>
- Instituto Mexicano para la Competitividad. (2025). Índice de Competitividad Estatal 2025. <https://imco.org.mx/indice-de-competitividad-estatal-2025/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20el%20C3%8Dndice,las%20tres%20entidades%20m%C3%A1s%20competitivas>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2019). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), censo 2019, consultado en octubre de 2024, <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE). https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/tabulados/infolaboral.html?pxq=BISE_BISE_O3vR-vROl_240322084032_c655c48c-47e6-40fd-a45c-7fec5427251f
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (ITAEE). <https://www.inegi.org.mx/temas/itaee/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). Producto Interno Bruto por Entidad Federativa (PIBE) - Ciudad de México. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2024/PIBEF/PIBEF2023_CDMX.pdf
- International Trade Administration | US Government. (2025). Mexico World Cup 2026 Opportunities. <https://www.trade.gov/market-intelligence/mexico-world-cup-2026-opportunities>.
- La Vanguardia. (2025). México Alcanza Nuevo Máximo de 36.872 Millones de Dólares de Inversión Extranjera En 2024. <https://www.lavanguardia.com/vida/20250226/10423441/mexico-alcanza-nuevo-maximo-36-872-millones-dolares-inversion-extranjera-2024-agenciaslv20250226.html>
- Morales, Roberto. (2025). Estados Unidos Impondrá Arancel de 30% a México y La Unión Europea. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/estados-unidos-impondra-arancel-30-mexico-union-europea-20250712-767872.html>
- Morales, Yolanda. (2025). En El 2024 El PIB Creció 1.2% Anual; Fue El Menos Dinámico En Tres Años. <https://www.eleconomista.com.mx/economia/economia-mexicana-contrajo-4t-crecio-1-5-2024-inegi-20250221-747391.html>
- Ortiz, Turena Ramirez. (2025). Pausa de 90 Días En Aplicación de Aranceles Del 30% Por Estados Unidos a Productos de México. <https://www.hklaw.com/es/insights/publications/2025/08/pausa-en-aplicacion-de-aranceles-del-30-a-productos-mexicanos>
- Presidencia de la República Comunicado. (2025). Avanza construcción de trenes México-Pachuca y México-Querétaro; generarán 260 mil empleos este año. <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/avanza-construccion-de-trenes-mexico-pachuca-y-mexico-queretaro-generaran-260-mil-empleos-este-ano>
- Proyectos México del Gobierno de México. (2025). Tren México-Pachuca: Tramo AIFA-Pachuca – Proyectos México. <https://www.proyectosmexico.gob.mx/ppp06-tren-mexico-pachuca/>
- Redacción El Economista. (2025). Tren México-Pachuca Estará Listo En 2027 y Reducirá El Viaje a Una Hora Con 15 Minutos: Sheinbaum. <https://www.eleconomista.com.mx/politica/tren-mexico-pachuca-estara-listo-2027-reducira-viaje-hora-15-minutos-sheinbaum-20250810-772076.html>
- Rosales, Rodrigo A. (2025). Edomex, Jalisco y Nuevo León, Los Estados Con Más Empleos Formales En El 2024. <https://www.eleconomista.com.mx/estados/edomex-jalisco-nuevo-leon-estados-empleos-formales-20250108-741018.html>



- Secretaría de Comunicaciones y Transportes Comunicado. (2025). Tren de alta velocidad México-Querétaro, primero en su género en América. <https://www.gob.mx/sct/prensa/tren-de-alta-velocidad-mexico-queretaro-primer-en-su-genero-en-america#:~:text=Transportar%C3%A1%20al%20d%C3%ADa%2023%20mil,la%20econom%C3%ADa%20de%20la%20regi%C3%B3n>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes Comunicado. (2025). Tren de pasajeros México-Pachuca atenderá a 108 mil usuarios al día en un recorrido de una hora 15 minutos: SICT. <https://www.gob.mx/sct/prensa/tren-de-pasajeros-mexico-pachuca-atendera-a-108-mil-usuarios-al-dia-en-un-recorrido-de-una-hora-15-minutos-sict?idiom=es>
- Secretaría de Economía. (2025). Data México. Ciudad de México. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/ciudad-de-mexico-cx>
- Secretaría de Economía. (2025). Data México. México. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/mexico>
- Secretaría de Economía. (2025). Inversión Extranjera Directa en México: Cuarto trimestre 2024. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/980231/20250225_IED_4T_2024_Versi_n_p_blica_VF.pdf
- Secretaría de Desarrollo Económico de la Ciudad de México. (2025). Inversión Extranjera Directa. https://www.sedeco.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/IED_IIT%202024_ampliada.pdf
- Valadez, Roberto. (2025). Mundial 2026 Dejará Derrama Económica Mayor a 60 Mil Mdp: Sectur.” <https://www.milenio.com/negocios/mundial-futbol-dejara-derrama-economica-60-mil-mdp-sectur>
- Valadez, Roberto. (2025). En 2026 El Turismo Extranjero En México Crecerá 40%: Josefina Rodríguez. <https://www.milenio.com/negocios/mundial-2026-impulsa-turismo-mexico-67-millones-visitantes>
- Villa, Elisa. (2025). Tren México-Querétaro: Estaciones, Mapa Del Recorrido y Lo Que Hay Que Saber Del Próximo Ferrocarril de Pasajeros. <https://elpais.com/mexico/2025-04-30/tren-mexico-queretaro-estaciones-mapa-del-recorrido-y-lo-que-hay-que-saber-del-proximo-ferrocarril-de-pasajeros.html>

Anexo I. Ramas y actividades económicas analizadas

Actividades de Ciudad de México (19 Ramas y 30 Actividades Económicas)				
Clave SCIAN	Rama económica	Clave SCIAN	Actividad económica	Tipo de actividad
2362	Edificación no residencial	236211	Edificación de naves y plantas industriales, excepto la supervisión	Transversal
2381	Cimentaciones, montaje de estructuras prefabricadas y trabajos en exteriores	238110	Trabajos de cimentaciones	Transversal
		238122	Montaje de estructuras de acero prefabricadas	Transversal
2382	Instalaciones y equipamiento en construcciones	238210	Instalaciones eléctricas en construcciones	Transversal
		238221	Instalaciones hidrosanitarias y de gas	Transversal
		238222	Instalaciones de sistemas centrales de aire acondicionado y calefacción	Transversal
		238290	Otras instalaciones y equipamiento en construcciones	Transversal
2389	Otros trabajos especializados para la construcción	238910	Preparación de terrenos para la construcción	Transversal
3222	Fabricación de productos de cartón y papel	322220	Fabricación de bolsas de papel y productos celulósicos recubiertos y tratados	Transversal
3327	Maquinado de piezas y fabricación de tornillos	332710	Maquinado de piezas para maquinaria y equipo en general	Transversal
		332720	Fabricación de tornillos, tuercas, remaches y similares	Nearshoring
3329	Fabricación de otros productos metálicos	332910	Fabricación de válvulas metálicas	Nearshoring
3339	Fabricación de otra maquinaria y equipo para la industria en general	333910	Fabricación de bombas y sistemas de bombeo	Transversal
		333920	Fabricación de maquinaria y equipo para levantar y trasladar	Nearshoring
		333992	Fabricación de maquinaria y equipo para envasar y empaçar	Transversal
3359	Fabricación de otros equipos y accesorios eléctricos	335930	Fabricación de enchufes, contactos, fusibles y otros accesorios para instalaciones eléctricas	Transversal
3361	Fabricación de automóviles y camiones	336120	Fabricación de camiones y tractocamiones	Nearshoring
3372	Fabricación de muebles de oficina y estantería	337210	Fabricación de muebles de oficina y estantería	Transversal
4841	Autotransporte de carga general	484129	Otro autotransporte foráneo de carga general	Transversal
4842	Autotransporte de carga especializado	484222	Autotransporte local de materiales y residuos peligrosos	Transversal
		484229	Otro autotransporte local de carga especializado	Transversal
		484232	Autotransporte foráneo de materiales y residuos peligrosos	Transversal
4885	Servicios de intermediación para el transporte de carga	488519	Otros servicios de intermediación para el transporte de carga	Transversal
4931	Servicios de almacenamiento	493111	Almacenes generales de depósito	Transversal
		493119	Otros servicios de almacenamiento general sin instalaciones especializadas	Transversal
5616	Servicios de investigación, protección y seguridad	561620	Servicios de protección y custodia mediante el monitoreo de sistemas de seguridad	Transversal
5617	Servicios de limpieza	561710	Servicios de control y exterminación de plagas	Transversal
		561720	Servicios de limpieza de inmuebles	Transversal
5621	Recolección de residuos	562121	Recolección de residuos no peligrosos por el sector privado	Transversal
5629	Servicios de remediación, recuperación, y otros servicios de manejo de residuos	562911	Servicios de remediación de residuos por el sector privado	Transversal



Anexo II: Regulaciones

No.	Nombre de la regulación	Ámbito
1	Ley Ambiental de la Ciudad de México	Estatal
2	Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Estatal
3	Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil de la Ciudad de México	Estatal
4	Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México	Estatal
5	Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Estatal
6	Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal	Estatal
7	Ley de Responsabilidad Ambiental de la Ciudad de México	Estatal
8	Ley del Derecho Al Acceso, Disposición y Saneamiento del Agua de la Ciudad de México	Estatal
9	Ley para el Desarrollo Económico de la Ciudad de México	Estatal
10	Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Estatal
11	Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo	Estatal
12	Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal	Estatal
13	Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal en Materia de Autorregulación y Auditorías Ambientales	Estatal
14	Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Estatal
15	Reglamento de la Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil de la Ciudad de México	Estatal
16	Reglamento de la Ley de Mitigación y Adaptación Al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable para el Distrito Federal	Estatal
17	Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México	Estatal
18	Reglamento de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal	Estatal
19	Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México	Estatal

¡A romper barreras! Cómo detonar la inversión en México. Caso CDMX es resultado del esfuerzo de los integrantes de México Evalúa, Centro de Análisis de Políticas Públicas. La investigación, el análisis y la redacción no hubieran sido posibles sin la participación de cada miembro del equipo:

Mariana Campos

Directora General de México Evalúa

Ana Lilia Moreno

Coordinadora del Programa de Regulación y Competencia

Viviana Patiño-Alcalá

Investigadora del Programa de Regulación y Competencia

Kim Landa

Colaborador

Juan José Cabrera, Franco Pineda, Misael Aguilar y Alejandro Guerrero

Especialistas en Mejora Regulatoria (ESZ Smart Solutions, S.C.)

Felipe Soto

Edición

Miguel Cedillo

Edición gráfica

Priscila García

Coordinadora de Comunicación

Mariana Villalobos y Kenia Chávez

Equipo de comunicación

Una mención especial con agradecimiento por los aportes de Jonás Barbabosa, Natalia Kornhauser y Oscar Eduardo R. Argumedo.

Este documento fue posible gracias al apoyo de
Templeton World Charity Foundation.



México Evalúa



TEMPLETON WORLD
CHARITY FOUNDATION



México Evalúa es un centro de pensamiento y análisis que se enfoca en la evaluación y el monitoreo de la operación gubernamental para elevar la calidad de sus resultados. Apoyamos los procesos de mejora de las políticas públicas a nivel federal, estatal y local mediante la generación y/o revisión de evidencia y la formulación de recomendaciones.



mexevalua



mexicoevalua



mexico-evalua



mexicoevalua



mexevalua



mexeval