



ONGs reportan incumplimiento en Reglas de Operación del Fondo Metropolitano

- Hasta el año 2010, el 95% de los recursos provenientes del Fondo Metropolitano para proyectos de transporte han sido destinados a generar proyectos de infraestructura para el automóvil privado.
- La escasa capacidad técnica e institucional de las autoridades locales y la ausencia de mecanismos eficientes de coordinación ha generado el incumplimiento de las Reglas de Operación del fondo.
- De ser gestionados de manera eficiente, los más de 11 mil millones de pesos ejercidos subsidiarían a los gobiernos locales en la ejecución de acciones que propicien un desarrollo urbano sustentable en las Zonas Metropolitanas del país.

México D.F., 9 de noviembre de 2011.- El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) presentó el día de hoy el reporte sobre la gestión del Fondo Metropolitano, realizado en colaboración con la Red Nacional de Ciclismo Urbano (BiciRed), en el marco de las últimas discusiones que se llevarán a cabo antes de la aprobación del Presupuesto de Egresos de la Federación 2012 (PEF).

Desde febrero de 2010, organizaciones ciclistas, colectivos y asociaciones civiles de más de veinte estados del país miembros de la BiciRed, iniciaron un proceso de incidencia en las decisiones del Fondo Metropolitano, solicitando su inclusión como organismos ciudadanos en los Consejos Para el Desarrollo Metropolitano de sus respectivas Zonas Metropolitanas, sin embargo, solo dos organizaciones fueron admitidas como invitadas, sin derecho a voto.

A través del análisis del Formato Único sobre aplicaciones de recursos Federales, ITDP detectó un incumplimiento a las Reglas de Operación del fondo, así como una escasa capacidad técnica e institucional en las entidades responsables de la asignación y aplicación de los recursos. El estudio identificó una ausencia de mecanismos eficientes de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno y la sociedad civil, acciones que incentivan un desarrollo urbano insostenible.

Se encontró que hasta el año 2010, más de \$11 mil millones de pesos provenientes del Fondo Metropolitano para proyectos de transporte -el 95% del total- han sido destinados a generar proyectos de infraestructura -o de mantenimiento de la existente- para el automóvil privado, lo que no resuelve el problema de movilidad de las ciudades y que por el contrario, incentiva un mayor uso del mismo, y un aumento en las consecuencias que esto conlleva.

“Los datos analizados reflejan que los 197 proyectos aprobados dentro del sector transporte no cuentan con el debido seguimiento en su avance físico, así como con una evaluación de los resultados alcanzados y el impacto urbano, económico, ambiental y social de los proyectos hasta ahora impulsados. Lo anterior debido a la ausencia de notas técnicas, carteras de estudios, planes, evaluaciones, calendarios de ejecución y gasto, que cada entidad federativa debe reportar”, expuso Mariana Orozco, coordinadora de proyectos Estratégicos y Políticas Públicas de ITDP.

“Durante el proceso no fue posible definir el papel de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio de la Secretaría de Desarrollo Social en el proceso de análisis y toma de decisiones, lo que permite



suponer que las actividades de control y vigilancia recaen en la Comisión de Desarrollo Metropolitano de la Cámara de Diputados y en la Unidad de Política y Control Presupuestario de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, sin el respectivo acompañamiento técnico que asegure la asignación del recurso hacia obras que tengan como objetivo cumplir las metas del subsidio metropolitano”, comentó Agustín Martínez, vocero de BiciRed.

La información analizada muestra cómo las entidades dedican gran parte del año a integrar los expedientes administrativos y fiscales del proceso, prestando poca atención a la información técnica que sustente las acciones promovidas. Lo anterior provoca una ejecución de obras que, lejos de incentivar la movilidad sustentable de las Zonas Metropolitanas beneficiadas con el fondo, inducen el uso indiscriminado del automóvil privado en nuestras ciudades.

“Resulta indispensable adoptar una Política Federal de Desarrollo Metropolitano Integral que responda al cambio climático, los derechos humanos, la salud y la sustentabilidad, para impulsar el desarrollo urbano en la movilidad de las personas, no en la movilidad de los automóviles privados. Es preciso impulsar soluciones de movilidad basadas en transporte no motorizado y transporte público de calidad”, agregó Martínez.

Las propuestas de ITDP y la BiciRed son las siguientes:

- Generar las suficientes capacidades técnicas e institucionales que necesita el fenómeno urbano para su tratamiento económico, social y físico ambiental, que tomen en cuenta las particularidades de cada Zona Metropolitana a través de capacitaciones a los gobiernos locales que recibirán el monto.
- Propiciar cambios estructurales que permitan construir una nueva relación jurídica, administrativa y fiscal entre los diferentes niveles de gobierno y la comunidad afectada, a través de acciones que generen mecanismos eficientes de coordinación y toma de decisiones.
- Proporcionar a los gobiernos beneficiados una cartera de proyectos para el transporte sustentable, que oriente y optimice la toma de decisiones con base en una visión a largo plazo.
- Incentivar la participación del sector privado mediante estímulos claros y condiciones de certidumbre, lo que promueva su participación en proyectos que propicien oportunidades de desarrollo sustentable para las ZM del país.
- Dar seguimiento a las obras ya ejecutadas y evaluar su impacto, tal como lo enuncian los programas, proyectos y obras definidos en los instrumentos de planeación urbana de acuerdo a los criterios de prioridad propuestos por la Comisión de Desarrollo Metropolitano.

Para el siguiente año, la Comisión de Desarrollo Metropolitano propuso a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública asignarle a dicho fondo 8 mil 56 millones de pesos para ser repartidos en 47 ciudades, mismos que podrían ser asignados a proyectos que beneficien su desarrollo sustentable, tales como la construcción de 6,713,333 m² de zonas peatonales o 2,014 Km. de infraestructura ciclista, así como el reforzamiento de sistemas de transporte público y acciones que incentiven un uso racional del auto.



“Estamos en el mejor momento para generar cambios sustanciales en la gestión del fondo. De contar con mecanismos eficientes para su administración, las 47 zonas metropolitanas del país tendrían la oportunidad de dirigir estos recursos a obras que propicien un verdadero desarrollo sustentable a través de modificaciones en sus reglas de operación”, puntualizó Orozco.

Para más información, favor de contactar a Rocío Núñez al (55) 36 26 29 63 ext. 1002 o en el correo electrónico rocio.nunez@itdp.org

¿Qué es el Fondo Metropolitano?

A partir del 2006, se constituyó el fideicomiso para el Fondo Metropolitano de Proyectos de Impacto Ambiental en el Valle de México (FM), dentro del Ramo 23, denominado Previsiones Salariales y Económicas del Presupuesto de Egresos de la Federación, con un monto de \$1,006 millones para el ejercicio del 2006. Desde ese año, el Gobierno Federal ha destinado -a través del FM- parte del presupuesto de la nación a subsidiar la realización de acciones municipales y estatales cuyo objetivo es “propiciar un desarrollo urbano sustentable en todas las Zonas Metropolitanas del país.”

Sobre ITDP

Fundado en 1985, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo es un organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global, con el objetivo de reducir las emisiones de carbono, la contaminación ambiental, los accidentes de tráfico y con ello mejorar la calidad de vida de las ciudades en donde tenemos presencia. En México, ITDP trabaja en 4 áreas estratégicas: Transporte público, transporte no motorizado, desarrollo urbano sustentable y reducción de tráfico.