



## Fondo Metropolitano



**Pablo  
Trejo Pérez**

Diputado del  
Congreso de la CDMX

@PabloTrejoizt



En 2006, a partir de un acuerdo fiscal para la Zona Metropolitana del Valle de México, nació el Fondo Metropolitano. Su gestación, sin embargo, se remonta a 1998, cuando los gobiernos del entonces Distrito Federal, el Estado de México y el estado de Hidalgo crearon la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana con la idea de impulsar un mecanismo financiero común. Ocho años más tarde, la Federación convirtió aquel propósito en realidad: estableció un fideicomiso dentro del Ramo 23 y asignó los primeros mil millones de pesos para proyectos de alcance regional.

Con recursos federales aprobados cada año en el Presupues-

to de Egresos (PEF), el Fondo fue durante casi 15 años el principal instrumento de inversión metropolitana. Movilizó más de 37 mil millones de pesos entre 2006 y 2018; la capital destinó 52 por ciento a transporte público y a vialidades, 22 por ciento a infraestructura ambiental y 14 por ciento a agua potable. Gracias a este flujo multianual, fue posible modernizar el sistema de pilotaje de la Línea B del Metro, construir la ciclovía Azcapotzalco-Naucaclpan y rehabilitar espacios emblemáticos como la Segunda Sección de Chapultepec y el Bosque de Aragón.

Este esfuerzo sostenido de articulación regional encontró respaldo constitucional una década después. La Constitución Política de la Ciudad de México, promulgada en 2017, cuando el Fondo ya llevaba más de una década operando, confirma que no era un capricho burocrático, sino la antesala de un mandato constitucional.

El artículo 19 declara priori-

taria la coordinación regional y ordena “impulsar un desarrollo incluyente, funcional y eficiente” junto con las entidades conurbadas. Por su parte, el artículo 29 faculta al Congreso local para promover un Parlamento Metropolitano, mientras que el artículo 54 encomienda al Cabildo la tarea de opinar y proponer los proyectos que deban financiarse con fondos metropolitanos. Sin un vehículo presupuestal que los haga realidad, papel que cumplía el Fondo, esos mandatos se reducen a letra muerta.

El diseño del Fondo obligaba a presentar proyectos de forma conjunta ante un comité técnico mixto. La pregunta dejaba de ser “¿de quién es la obra?” y se transformaba en “¿qué problema compartimos y cómo lo resolvemos?”. Este enfoque incentivó la planificación a la escala de la ciudad real, más allá de los límites administrativos. De ahí surgieron modernizaciones en el Metro, corredores de Mexibús, plantas de tratamiento y parques que hoy rebasan las fronteras políticas de alcaldías y municipios.

Todo cambió en octubre de 2020, cuando el Congreso de la Unión incluyó al Fondo entre los 109 fideicomisos eliminados con el argumento de “falta de



transparencia". Los recursos se recentralizaron en Hacienda y los Consejos Metropolitanos quedaron sin financiamiento. La cartera aprobada en 2018 se congeló y la capital del país perdió más de mil millones de pesos destinados a movilidad limpia y espacios verdes. Desde entonces, dependemos de programas que no consideran la escala metropolitana y fragmentan la solución de problemas comunes.

Hoy, mientras se debaten el Plan General de Desarrollo (PGD) y el Programa General de Ordenamiento Territorial (PGOT), resulta evidente la necesidad de restablecer el Fondo. Ambos documentos enuncian metas loables, como reducir emisiones y cerrar brechas de accesibilidad, pero carecen del respaldo financiero necesario para traducirlas en obras concretas. Mientras tanto, la crisis hídrica, la saturación vial y la inequidad socioespacial demandan inversiones multianuales que las haciendas locales no pueden asumir solas.

Reactivar, o reinventar, un Fondo Metropolitano de nueva generación permitiría, por ejemplo, que la Ciudad de México cofinanciara la expansión del Metro y el Cablebús hacia municipios vecinos; al Estado de

México retomar ampliaciones del Mexibús y plantas de tratamiento con el histórico multiplicador de dos pesos federales por cada peso estatal; y que Hidalgo, en su corredor Pachuca-Tula, accediera a recursos estables para ciclovías y redes hídricas. Financiar en conjunto lo que nos afecta en conjunto no es un acto de nostalgia; es traducir en presupuesto el mandato constitucional de coordinación y asumir, con seriedad, la obligación ética de ofrecer a 23 millones de habitantes un futuro habitable.

Las lecciones de los últimos cinco años son claras. La coordinación se incentiva, no se decreta. Una visión de largo plazo, a 20 años, requiere flujos financieros sostenidos en el mismo horizonte. Y la transparencia, lejos de ser una excusa para dismantelar herramientas eficaces, debe ser la condición que las fortalezca.

Un Fondo Metropolitano rediseñado daría cumplimiento al artículo 19, reforzaría la facultad que el artículo 29 otorga al Congreso y proporciona al Cabildo, como indica el artículo 54, la base material para proponer los proyectos que la metrópoli necesita. La próxima gran obra no será un segundo piso ni un tren: será el acuerdo fiscal que haga posibles todas las demás.