

EL PAPEL DE LAS ONG EN LA FORMULACIÓN DE POLÍTICAS EN TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO: EL CASO DEL CENTRO MARIO MOLINA Y EL CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE

NGOS AND THEIR ROLE IN POLICY-MAKING IN PUBLIC TRANSPORT IN THE CITY OF MEXICO: THE CASE OF CENTRAL AND MARIO MOLINA CENTER FOR SUSTAINABLE TRANSPORT

FERNANDO LÁMBARRY VILCHIS

Maestro en Ciencias con especialidad en Administración de negocios por la Escuela Superior de Comercio y Administración, Unidad Santo Tomás, del Instituto Politécnico Nacional. Profesor e investigador Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica Unidad Azcapotzalco—México. Correo electrónico: flambarry@ipn.mx

LUIS ARTURO RIVAS TOVAR

Doctor en Ciencias Administrativas por el IPN de México y Doctor en Estudios Europeos por el Instituto Ortega y Gasset. Profesor y director del Centro de Investigación en Ciencias Administrativas de la Escuela Superior de Comercio y Administración del Instituto Politécnico Nacional - México y Profesor invitado de la Universidad Politécnica de Madrid. Investigador nacional. Correo electrónico: larivas@ipn.mx

MARA MARICELA TRUJILLO FLORES

Doctora en Administración. Profesora Investigado-

ra de la ESCA - Santo Tomas Instituto Politécnico Nacional-México, Sección de Estudios de Posgrado, Becaria del Sistema Becas por Exclusividad COFAA-IPN, Becaria del Programa de Becas a la Investigación EDI-IPN. Correo electrónico: martruj@aol.com

Artículo recibido el 28 de septiembre de 2010 y aprobado para su publicación el 2 de noviembre de 2010.

RESUMEN

Este estudio de corte reflexivo plantea como objetivo describir el papel que desempeñan dos Organizaciones No Gubernamentales en la formulación de políticas en materia de transporte público en la ciudad de México: el caso del Centro Mario Molina y el caso del Centro de Transporte Sustentable. A partir de la revisión documental se establecieron cinco categorías de análisis para los Centros mencionados, siendo estas: la estructura organizacional, la esfera de relaciones estratégicas, las funciones en los procesos de la política pública, las fuentes de legitimidad, y el nivel de impacto potencial en la política pública. Los principales hallazgos del estudio revelan que el papel de los Centros es palpable a

través de estudios e investigaciones especializadas que realizan de manera colaborativa con instancias gubernamentales, los cuales se materializan en programas de gobierno y políticas en materia ambiental, como lo es la calidad del aire.

Palabras clave: Organización No Gubernamental, sociedad civil, transporte público, políticas de transporte público.

ABSTRACT

This study relies on reflective aspects and presents as main objective to describe the role of two NGOs in the formulation of policies on public transport in Mexico City: the case of Centro Mario Molina and the case of Centro de Transporte Sustentable.

From the literature review, were established five categories of analysis for the Centers listed, which are: the organizational structure, the sphere of strategic relationships, roles in the processes of public policy, sources of legitimacy and the level of impact potential public policy: The main findings of the study reveal that the role of the Centres is palpable through specialized studies and research carried out collaboratively with government agencies, which are embodied in government programs and policies environmental issues, such as air quality.

Key words: Nongovernmental Organizations, civil society, public transport, public transport policies.

Introducción

Marco contextual de las Organizaciones No Gubernamentales en la Ciudad de México

Por ser considerado un país en vías de desarrollo, México no está obligado a disminuir sus emisiones de gas de efecto invernadero, como es el caso de la mayoría de los países industrializados inscritos en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (Gobierno del Distrito Federal, 2007). Sin embargo, la contaminación del aire ha sido uno de los retos ambientales más serios de la Ciudad de México; a causa de su exposición se

asocian serios trastornos a la salud (Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2010e). En este sentido, la justificación primordial para emprender medidas para mejorar la calidad del aire es el mejoramiento de la salud pública. Para ello se han establecido diversos programas de gobierno encaminados al control en el consumo de gasolina del sector transporte que es el que mayormente aporta contaminantes con respecto al volumen, razón por la cual se ha establecido como una estrategia principal la integración de políticas de promoción de transporte público bajo en emisiones (Presidencia de México, 2007); además de que la Ciudad de México cuenta con una Ley Ambiental aprobada desde 1996 cuyo objeto es regular la protección del ambiente y prevenir y controlar la contaminación así como restaurar y conservar la ecología del Distrito Federal. Igualmente, cuenta con la Ley de Desarrollo Urbano, con operatividad en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, así como la responsabilidad de velar por el cumplimiento de las normas ambientales de la ciudad Marambio (2004), y programas de gobierno como el Programa General de Desarrollo 2007-2012 del Distrito Federal (Gobierno del Distrito Federal, 2007), donde se establecen como sus objetivos: la creación de espacios de interlocución entre gobernantes y ciudadanos para la solución de las demandas sociales, apoyar a las organizaciones de la sociedad civil (OSC) para que contribuyan a incrementar la eficacia del gobierno, fortalecer la participación de la ciudadanía, organizaciones civiles, actores públicos, privados y sociales, nacionales e internacionales, para generar mecanismos de financiamiento que permitan captar recursos públicos y privados.

A pesar de los avances conseguidos se siguen requiriendo esfuerzos para aterrizar acciones concretas y conciliar el discurso político con la realidad. Por otra parte, se hace necesario que tanto el gobierno como las Organizaciones No Gubernamentales

(ONG), coincidan en la sensibilización de los individuos sobre su contribución a los problemas de contaminación (Conraud & Rivas, 2010).

En México las organizaciones de la sociedad civil deben incorporarse al Registro Federal de las Organizaciones de la sociedad civil a cargo del Instituto Nacional de Desarrollo Social. En la Ciudad de México se estableció que la Secretaría de Desarrollo Social del Distrito Federal es quien registra la participación de las organizaciones a través del Registro de Organizaciones Civiles del Distrito Federal.

El cuadro 1 resume el marco normativo que rige las organizaciones civiles y no gubernamentales en México.

De manera que, de acuerdo con la Ley de Impuesto Sobre la Renta, como es visualizado en el cuadro anterior y referido por León & Palma (2009), sin duda se restringe la participación de las organizaciones de la sociedad civil (OSC), en la vida pública y en la posibilidad de incidir en una agenda de gobierno a través de mecanismos más formales.

Clasificación en el mundo y en México de las Organizaciones No Gubernamentales

Según Korten (1990), existen diferentes tipos de ONG que tienen poco o nada en común entre sí,

Cuadro 1. Marco normativo de las organizaciones de la sociedad civil y no gubernamentales

Normatividad	Referencia
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; se encuentra establecido dentro del Título Primero de Garantías Individuales	Artículo 9. Reconoce el derecho de asociarse o reunirse pacíficamente con cualquier objeto lícito, pero solamente los ciudadanos de la república podrán hacerlo para tomar parte en los asuntos políticos del país.
Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por las Organizaciones de la Sociedad Civil	Se garantiza su derecho a acceder a los estímulos y apoyos del gobierno federal que faciliten y fortalezcan el desarrollo de sus actividades, siempre que se encuentren por disposición del Ejecutivo Federal.
Ley de Impuesto Sobre la Renta	Artículo 97. En el que hace referencia a las personas morales con fines no lucrativos y que las actividades que desarrollen tengan como finalidad primordial el cumplimiento de su objeto social sin que puedan intervenir en campañas políticas o involucrarse en actividades de propaganda o destinadas a influir en la legislación.
Ley de Fomento a las Actividades de Desarrollo Social de las Organizaciones Civiles para el Distrito Federal	Tiene por objeto fomentar las actividades de desarrollo social que realicen las organizaciones civiles en beneficio de la población en la entidad. En su artículo 2 considera, dentro de las actividades de desarrollo social: promover la realización de obras y la prestación de servicios públicos para beneficio de la población, el fomentar de manera sustentable el desarrollo regional y comunitario, la protección del medio ambiente y la conservación y restauración del equilibrio ecológico; la promoción de la educación cívica y la participación ciudadana, entre otras más. En su artículo 5, establece a la Administración Pública del Distrito Federal dentro de su ámbito de competencias, quien fomente la participación ciudadana en las políticas de desarrollo social.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Gaceta del Gobierno del Distrito Federal (2000), León & Palma (2009), Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2010), y Diario Oficial de la Federación (2010).

por lo que, para conocer el rol que desempeñan, es necesario diferenciar entre ellas; para lo cual ha establecido cuatro generaciones atendiendo sus estrategias y su cambiante rol al desarrollar su trabajo, por lo que se encuentran inmersas dentro de cuatro niveles de funcionalidad (Tabla 1).

- **Bienestar y ayuda:** se enfocan a proveer asistencia de emergencia a poblaciones focalizadas en épocas de desastre, guerra, terremotos. Apoyo a nivel individual o familiar: Club Rotario, Cruz Roja.
- **Desarrollo comunitario:** modifican políticas públicas locales; su papel es más de reto para las élites locales ya que se participa en las campañas políticas y acciones de protesta, se involucran en comunidades pequeñas locales.
- **Sistemas de desarrollo sustentable:** existe una concientización y posible movilización; estas ONG cuentan con una perspectiva de 10 a 20 años, el alcance de sus actividades son regionales e incluso hasta nivel nacional.
- **Movimientos sociales (foros, redes):** busca aspectos de democracia, una participación

más abierta en la arena política, desempeñan diferentes papeles en el proceso de desarrollo de los países en vías de desarrollo.

Otra división de las ONG, es la clasificación en dos dimensiones: beneficio, y tipo de actividad (Figura 1), de Yaziji & Doh (2009).

McKelvey (1982), señala que la clasificación más sistemática de las ONG se podría generar por medio de la identificación de sus diversos roles o funciones. Él sugiere que una forma de hacerlo es diferenciar entre las Organizaciones No Gubernamentales en el Norte y en el Sur. Según él, estos dos tipos de organizaciones desempeñan papeles muy distintos en desarrollo debido al hecho de que las ONG del Norte se describen como socios o donantes de las del Sur, mientras que las ONG del Sur son vistas principalmente como organizaciones locales de base. Al respecto, las ONG sirven de diferentes maneras para cumplir con numerosas funciones y a veces son utilizadas como intermediarias para canalizar fondos y en la ejecución de proyectos para comunidades, individuos o grupos de personas (Korten, 1990; Carroll, 1992). Por lo

Tabla 1. Estrategias de desarrollo orientado de las Organizaciones No Gubernamentales

	Primera: Bienestar y ayuda	Segunda: Desarrollo comunitario	Tercera: Sistemas de desarrollo sustentable	Cuarta: Movimientos sociales
Problema/definición	Escasez	Inercia local	Limitantes institucionales y en política	Visión de movilización
Plazos	Inmediato	Proyecto de vida	10 a 20 años	Indefinido
Alcance	Individual o familiar	Local o comunidad	Regional o nacional	Nacional o global
Actores principales	ONG	ONG y comunidad	Instituciones públicas y privadas relevantes	Redes de ciudadanos y organizaciones
Rol	Emprendedor	Movilizador	Catalizador	Activista/Educador
Orientación administrativa	Logística Administración	Proyectos Administración	Estratégica Administración/Gestión	Fusionar y alentar redes de autogestión
Desarrollo Educación	Desnutrición en niños	Comunidad de autoayuda	Restricciones institucionales y en política	Viajes espaciales Tierra

Fuente: Korten (1990).

Figura 1. Tipología de Organizaciones No Gubernamentales

Beneficio	Propio	Iglesia	Sindicatos
	Otros	Clubs deportivos	Asociaciones comerciales
		Ejércitos de Salvación	The World Wide Foundation
		CARE	Amnistía Internacional
		Servicio	Promoción
Tipo de actividad			

1. Aquellas a las que las ONG están diseñadas a beneficiar: el cual puede ser un beneficio propio como las iglesias, los sindicatos, clubes deportivos, etc. o bien que otros se beneficien por la ONG, como por ejemplo The World Wide Foundation (WWF), Greenpeace, Amnistía Internacional, etc.
2. Lo que las ONG hacen: que se subdividen en promoción (dan voz y proveen acceso a las instituciones para beneficio social o disminuir los excesos negativos de la actividad económica) y servicio (proveen bienes y servicios a los necesitados).

Fuente: Yaziji & Doh (2009).

tanto, debido a este creciente papel de las ONG, muchos gobiernos en el Norte y los países del Sur han llegado a reconocerlos como interlocutores en el desarrollo, y dependen de ellas para la ejecución de algunos proyectos en lugar de basarse solamente en el gobierno por una parte, y en los beneficios particulares que buscan las entidades por el otro.

El Banco Mundial (Banco Mundial, 2010) tiende a interactuar con dos categorías principales de Organizaciones No Gubernamentales: 1) las Organizaciones No Gubernamentales operacionales: cuyo objetivo principal es el diseño y ejecución de proyectos relacionados con el desarrollo, y 2) las Organizaciones No Gubernamentales de promoción (*advocacy*): cuyo objetivo principal es defender o promover una causa específica y que tratan de influir en las políticas y prácticas del Banco.

Dentro de las Organizaciones No Gubernamentales operacionales el Banco Mundial cataloga a tres grupos principales:

1. Las organizaciones de base comunitaria (*CBO - Community-Based Organizations*): las cuales satisfacen una población específica en un área geográfica estrecha.

2. Las organizaciones nacionales: que operan en distintos países en desarrollo.
3. Las organizaciones internacionales: que suelen tener sede en los países desarrollados y llevar a cabo operaciones en más de un país en vías desarrollo.

En México las Organizaciones de la Sociedad Civil surgieron con una orientación fundamentalmente filantrópica o asistencial pero al pasar de los años se vislumbraron cambios de nuevos métodos de acción colectiva y formas de organización social. Particularmente, en los sismos de 1985, ante la parálisis del Estado, se abrió paso a una movilización y organización sin precedente de la sociedad civil (Charry, 2000); además, como refiere la investigadora, la crisis tanto económica mundial de los años setenta como de los sistemas democráticos, además del debilitamiento del régimen y partidos políticos, se estableció y consolidó el papel de las sociedades civiles en el país como factor de opinión, promotor de la participación política, respeto de los derechos humanos, búsqueda de valores democráticos, transparencia electoral, y de respeto al voto. Sin embargo, como menciona Peschard (citada en Charry, 2000), en México los procesos de participación ciudadana frecuentemente se caracterizan por desarrollarse en una

cultura política de súbdito o subordinación, es decir, los ciudadanos se consideran a sí mismos subordinados del Gobierno, más que participantes del proceso político y, por tanto, solamente se involucran con los productos del sistema (resultados de las medidas y políticas del Gobierno), y no necesariamente con la formulación y estructuración de las decisiones y las políticas públicas. Este tipo de cultura política hace a los ciudadanos más propensos a prácticas clientelistas y de patronazgo, que debilitan las formas de organización independientes. Pese a lo anterior, recientemente el proceso de cambio político en el país ha abierto espacios para la conformación de una sociedad civil con mayor autonomía de gestión frente al poder público; muestra de ello es la aprobación de la Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por las Organizaciones de la Sociedad Civil.

Por otra parte, según el Centro Mexicano para la Filantropía, en año 2009 se habían identificado 10 mil 890 organizaciones, de las cuales casi el 40% se concentraba en 5 Estados, siendo el Distrito Federal la entidad que concentraba más organizaciones con un 23% (Centro Mexicano para la Filantropía, 2010). En cuanto a la tendencia de los ciudadanos a participar en organizaciones ciudadanas, es baja: para 2007, mientras que en Latinoamérica el 21% de los ciudadanos participaba en algunas OSC, en México solo un 4.6% lo hacía, siendo las áreas más numerosas aquellas donde se concentran las actividades orientadas al desarrollo comunitario con 12.4% y al medio ambiente con 9.4% (León & Palma, 2009), lo que se muestra en la tabla 2.

Actualmente, considerando el crecimiento de Organizaciones de la Sociedad Civil y su prota-

Tabla 2. Organizaciones de la Sociedad Civil por campo de actividad

Actividades	Cantidad Organizaciones de la Sociedad Civil	Porcentaje	Actividades	Cantidad Organizaciones de la Sociedad Civil	Porcentaje
Asistencia Social	1817	4.40%	Promoción del deporte	3429	8.40%
Alimentación popular	2481	6.10%	Salud y cuestiones sanitarias	2719	6.70%
Cívicas	3199	7.80%	Medio ambiente	3825	9.40%
Asistencia jurídica	2083	5.10%	Fomento educativo	2096	5.10%
Pueblos y comunidades indígenas	2587	6.30%	Economía popular	1900	4.70%
Equidad de género	1365	3.30%	Protección civil	1762	4.30%
Capacidades diferentes	2445	6.00%	Creación y fortalecimiento de OSC	1016	2.50%
Desarrollo comunitario	5078	12.40%	Las que determinen otras leyes	189	0.50%
Derechos humanos	2846	7.00%			

Fuente: León & Palma, (2009).

gonismo en México, existen algunos centros de investigación que realizan estudios de gran relevancia respecto al desarrollo social de grupos vulnerables, y actividades y temas que competen a las ONG. Tal es el caso del Programa Interdisciplinario de Estudios sobre el Tercer Sector (PIETS) del Colegio Mexiquense, el Instituto de Investigaciones sobre Desarrollo Sustentable y Equidad Social (IIDSES) de la Universidad Iberoamericana, el Centro de Documentación e Información sobre Organizaciones Civiles (CEDIOC) de la Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, el Centro Latinoamericano de Responsabilidad Social de la Universidad Anáhuac, el Centro de Investigación y Formación Social del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), el Centro de Contraloría Social y Estudios de la Construcción Democrática del Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS); sin embargo, son muy pocos los estudios en relación con el binomio transporte sustentable-papel de las ONG.

Marco teórico sobre Organizaciones No Gubernamentales

El reconocimiento formal de las Organizaciones No Gubernamentales es a partir del artículo 71 de la Carta de las Naciones Unidas en 1945 (Naciones Unidas, 2010); por tal motivo, el concepto de Organización No Gubernamental es atribuible a la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Este reconocimiento, como lo advierte Pérez (2010), abandona la exclusividad del Estado como único actor y representante de las relaciones internacionales, y le otorga a la sociedad civil la capacidad de influenciar o asumir sus propios destinos, aun cuando existen diversos puntos de vista en torno al surgimiento de las ONG en la sociedad.

Weisbrod (1977), argumenta que la gente las creó en el momento en que el gobierno o el mercado no proporcionaban los bienes públicos para todos o para servir los intereses generales de los ciudadanos. Anheier (1990), argumenta que las ONG son capaces de prestar servicios más económicos que el gobierno por no buscar beneficios propios ni lucrarse por sus actividades: en la misma línea están Brown y Korten (1991), quienes sostienen que por el fracaso del Estado, y posiblemente porque los mercados tienden a ser potencialmente vulnerables a fallar en los países en vías de desarrollo, surgen las ONG como respuestas innovadoras a los problemas.

Esman y Uphoff (1984), sostienen que las ONG pueden desempeñar el papel de intermediarios locales mediante la participación de los ciudadanos en proyectos gubernamentales, o bien para la prestación de servicios a las personas desfavorecidas en la sociedad. Además, pueden surgir porque la gente tiene confianza en ellas más que en el sector privado empresarial lo cual fue referido por Krashinsky (1986), aunque también existen diferencias conceptuales de lo que es una ONG entre organismos internacionales como lo son la ONU, el Banco Mundial (BM), la Unión Europea (UE), entre otros, por la ambigüedad del término y por la flexibilidad a la que puede ser adaptado según la religión, el proyecto y el tipo de acuerdos internacionales entre los países y estos organismos.

Estado del arte sobre Organizaciones No Gubernamentales

El tema de las Organizaciones No Gubernamentales ha sido muy estudiado y abordado desde diversos enfoques. Sin embargo, no existe un

consenso entre los críticos y especialistas de estos tópicos, lo que provoca que se convierta en tema de debate y discusión que, incluso, da cabida al surgimiento de un denominado tercer sector, sector emergente o esfera económica, que de igual modo distorsiona todo el contexto entre lo público y lo privado. Ejemplos de notables investigadores a este respecto son Kortzen (1990), quien concibe a las ONG como organizaciones emanadas de la sociedad civil, Uphoff (1995), que expone a un tercer sector que va más allá de las ONG, García y Armijo (1997), quienes coinciden con la idea de un tercer sector alternativo al mercado y al Estado, el cual es privado y no lucrativo, y Salamon y Anheir (1999), expresando que en el llamado tercer sector, incluso conocido como sector no lucrativo, sector del voluntariado, sociedad civil o sector independiente, se encuentran un conjunto de instituciones fuera del mercado y del gobierno que no persiguen ni lucro ni control. Entre otros estudiosos más, que coinciden en identificar a las ONG como una sociedad en términos civiles, es decir, una entidad organizacional que se excluye, diferenciándose a sí misma de las instituciones e instancias gubernamentales, con connotaciones históricas que van desde la organización de individuos con ideales de cambio social hasta acepciones donde bajo un papel democrático se identifican como las instancias privilegiadas de interlocución del gobierno, asignándoles el cometido de generadoras de demandas sociales y construcción de opinión pública.

Thynne (2000), coincide en la necesidad de que las ONG desarrollen una acción de colaboración donde participe el mercado, el Estado y la sociedad civil, y Choy (2005) señala que la búsqueda de acuerdos políticos en beneficio de la ciudadanía en general implica un proceso de movilización política de la sociedad civil y el desarrollo de estrategias que busquen influir en las personas con poder de decisión en las políticas públicas: el autor identifica los niveles en los que es posible

incidir en el ámbito normativo, los cuales son: el diseño, la legitimación, el proceso legislativo o promulgación, la implementación, y la evaluación de una política pública.

Las ONG también han sido estudiadas bajo otras perspectivas, entre las cuales cabe mencionar: en relación con la finalidad que persiguen, en la relación que establecen con organismos internacionales e incluso con el sector gobierno y la creación de redes de cooperación; en cuanto a su influencia política, papel de interlocución y participación pública; en cuanto a su ambiente y estructura organizacional. El cuadro 2 (siguiente página) resume todos los enfoques con que han sido estudiadas las ONG.

Pese a la amplia investigación sobre las ONG en la literatura especializada, hay pocos trabajos sobre el papel que desempeñan las ONG en contextos políticos.

En el cuadro 3 (página 192), se muestran algunos de los factores que se han propuesto para este tipo de análisis.

Pese a la diferencia de sus enfoques y hallazgos, parece haber coincidencia entre los expertos en que las organizaciones civiles son el canal de acceso directo de la ciudadanía organizada hacia la participación en el debate y bienestar público, y son importantes porque movilizan la participación social y crean espacios para la deliberación de asuntos de interés general (Villar, 2003).

La revisión del estado del arte ha hecho evidente, sin embargo, que no hay trabajos sobre el rol que desempeñan las Organizaciones No Gubernamentales en la formulación y evaluación de políticas públicas en el sector de transporte público. Por ello el objetivo de este trabajo es describir el papel que desempeñan dos Organizaciones No Gubernamentales en la formulación de políticas

Cuadro 2. Investigaciones relevantes de las Organizaciones No Gubernamentales

Autor (es) / organizaciones	Perspectiva de análisis / Tópico de investigación
Weisbrod (1977), Krashinsky (1986), Anheier (1990), Brown & Korten (1991), Green & Matthias (1996).	Estudios en relación con la finalidad que persiguen las ONG.
Calduch (1991), Mezzalama & Schumm, (1993), Doh & Teegan (2002), Yaziji & Doh (2009) y Pérez (2010).	Trabajos que estudian las relaciones que establecen las ONG con organismos internacionales, con el sector gobierno y la creación de redes de cooperación.
Miller & Covey (1997), Putzel (1998), Thynne (2000), González & Villar (2003) y Choy (2005).	Investigaciones en cuanto a su influencia política, su papel de interlocución, su participación pública y su legitimidad en la incidencia.
Najam (1998).	Estudios en consideración a su efectividad, sus funciones de incidencia y su ámbito de relaciones.
Mackeith (1993), Natal & Temudo (1996), Bordt (1997) y Fowler (1997).	Estudios que analizan su estructura y ambiente organizacional.
Kürzinger <i>et. al.</i> , (1991), Themudo, (2000).	Investigaciones relacionadas sobre la estructura organizacional de las ONG en México y Portugal. Analizando factores como son: tamaño, formación de su personal y su proceso de toma de decisiones, y su ambiente a partir de financiamiento, cooperación, relaciones entre otras ONG, gobierno y otros sectores, y autoevaluación. Su propuesta principal radica en una autoevaluación organizacional y concluye la dependencia financiera como un factor percibido negativamente.
Davenport (1995), Charry (2000) y León & Palma (2009).	Davenport analiza la capacitación como método de formación para incrementar la capacidad de las ONG en el logro de sus objetivos. Charry estudia el papel de las sociedades civiles en México como factor de opinión, promotor de la participación política, respeto de los derechos humanos, búsqueda de valores democráticos, transparencia electoral y de respeto al voto. León y Palma estudian el contexto mexicano de las OSC por actividades en forma cuantitativa.
González & Villar (2003).	Analiza la incidencia de la sociedad civil en políticas públicas en Brasil y Colombia.
Marambio (2004).	Estudio de ONG ambientalistas de Chile y México, y partidos políticos verdes, frente a la contaminación atmosférica.

Fuente: Elaboración propia, con material de los autores citados.

en materia de transporte público en la Ciudad de México, analizando el caso de dos ONG mexicanas: el caso del Centro Mario Molina y el caso del Centro de Transporte Sustentable.

Método

Se realizó una investigación bibliográfica a partir de *journals*, *reviews*, tesis de grado, trabajos de congresos, simposios, entre otros, lo que permitió identificar, seleccionar y recuperar el material pertinente para esta investigación. Este es un artículo de reflexión basado en un análisis documental

realizado en las bases electrónicas disponibles y en un trabajo de entrevistas de diagnóstico del Centro Mario Molina realizado por Rivas en 2007 y el estudio documental para describir el caso del Centro de Transporte Sustentable (CTS). El criterio de selección es el reconocimiento internacional de las actividades que realizan dichas organizaciones, las cuales, se presume, han incidido directa e indirectamente en la planeación-implantación de las políticas públicas en relación al tema ambiental (calidad del aire, cambio climático) y en movilidad sustentable (transporte público). En este sentido, el CTS se ha convertido en un actor clave en la implantación de los sistemas de transporte de

Cuadro 3. Aspectos considerados sobre el papel de las ONG

Autor	Aspectos
Putzel (1998).	Considera como un aspecto importante en términos de influencia política el análisis de cómo surgen las ONG.
Korten (1990).	Señala que las propuestas para el desarrollo y proyectos específicos que las organizaciones emanadas de la sociedad civil presentan pueden influir considerablemente en la esfera pública, desde acciones humanitarias hasta acciones de bienestar para la comunidad, financiadas por donaciones privadas, organizaciones internacionales, gobiernos, o una combinación de estos.
González & Villar (2003).	<p>Proponen, en una recopilación de investigaciones como marco analítico del papel que realizan las OSC, los factores de:</p> <p>Función de incidencia, los intereses estratégicos con el gobierno, dependiendo de la convergencia o no de sus metas establecidas en cooperación, cooptación, complementariedad y confrontación. Las fases de la política pública, en la elaboración de las mismas, ya sea en el establecimiento de la agenda, la formulación y promulgación, la implementación o bien en el monitoreo y la evaluación.</p> <p>Las funciones en los procesos de incidencia en las políticas públicas donde se proponen las fases de formulación de propuestas (promover que el gobierno haga lo que las organizaciones consideran correcto o justo hacer), innovación (ensayar opciones en pequeña escala para implementarlas en escalas mayores), provisión de servicios (actividades por parte de las mismas organizaciones que son consideradas como necesarias realizarlas), y monitoreo (seguimiento y control).</p> <p>Las fuentes de legitimidad, siendo legal (por el cumplimiento de los requisitos jurídicos), moral (basados en valores morales con aceptación suficiente), técnica (obtenida por la experiencia, conocimiento y habilidades), y política (por acciones democráticas, transparencia y redición de cuentas hacia sus supuestos representados).</p> <p>La dimensión del éxito en los procesos de incidencia en políticas públicas, que puede ser en política (porque suscitan cambios legislativos), democracia (aumento de espacios públicos de deliberación y negociación), organizacional (por el fortalecimiento de la capacidad institucional de los que participan), y fortalecimiento de la ciudadanía civil (por la mejora de las oportunidades de la sociedad).</p>
Pugh (1990).	Establece que todas las organizaciones deben tomar provisiones para sus actividades continuas orientadas hacia la consecución de sus objetivos, actividades, que constituyen la estructura de la organización.
Kürzinger et. al., (1991).	En una autoevaluación de la estructura organizacional de las ONG, concluyen como un factor percibido negativamente a la dependencia financiera.

Fuente: Elaboración propia, con material de los autores citados.

autobuses de tránsito rápido (BRT) en México, mientras que el CMM, por sus diversos estudios e investigaciones de las emisiones contaminantes en las ciudades mexicanas.

El análisis documental se realizó en la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, en el CMM y en el CTS, además del marco jurídico en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los programas ambientales y de transporte público del Gobierno de la Ciudad de México, y se examinaron las memorias y ponencias en congresos nacionales e internacionales para

recolectar información referente a los Centros mencionados.

En el cuadro 4, se describen las categorías de análisis propuestas.

Resultados

A continuación se presentan los hallazgos del estudio, teniendo en cuenta las categorías de análisis para cada uno de los casos: el Centro Mario Molina y el Centro de Transporte Sustentable.

Cuadro 4. Categoría de análisis propuesta

Categoría de análisis	Análisis de la Categoría
Estructura organizacional: organigrama y fuentes de financiamiento	Se consideró como indicadores al organigrama y al financiamiento de las ONG, donde el organigrama presenta la visión total de la organización, apreciando el tamaño, su estructura, y función que desempeñan cada dirección y sus correspondientes departamentos. Por otra parte, las fuentes de financiamiento las cuales acotan las actividades de las ONG hacia la consecución de sus objetivos y la solución de problemas.
Esfera de relaciones estratégicas: con el gobierno, con organismos internacionales y creación de redes	Se tomó en cuenta como indicadores a las relaciones que establecen las ONG con el sector gobierno, con organismos internacionales y la creación de redes, donde las relaciones con el gobierno son de cooperación, cooptación, complementariedad y confrontación, mientras que los vínculos con organismos internacionales van desde su financiamiento, compartir información y recursos, hasta, incluso, la formación de redes.
Funciones en los procesos de la política pública: en la fase de la política y fase de incidencia	Se establecieron los indicadores con base a las actividades y acciones que realizan las ONG, relacionadas con las fases de la política pública e incidencia. En las fases de la política pública, de acuerdo con el establecimiento de la agenda, formulación y promulgación, implementación, y monitoreo y evaluación. En las fases de incidencia, con respecto a la formulación de propuestas, innovación, provisión de servicios y monitoreo.
Fuentes de legitimidad: causas que promueven y tipo de legitimidad	Como indicadores, se consideraron las causas que promueven y el tipo de legitimidad que adquieren las ONG, siendo esta última por cuestiones legales, morales, técnicas y políticas.
Nivel de impacto potencial en la política pública: dimensión del éxito de incidencia	El indicador analizado en esta categoría es la dimensión del éxito de incidencia, de acuerdo con los programas elaborados por las ONG y, que puede ser en política, democracia, organizacional y en fortalecimiento de la ciudadanía civil.

Fuente: Elaboración propia.

El caso del Centro Mario Molina (CMM)

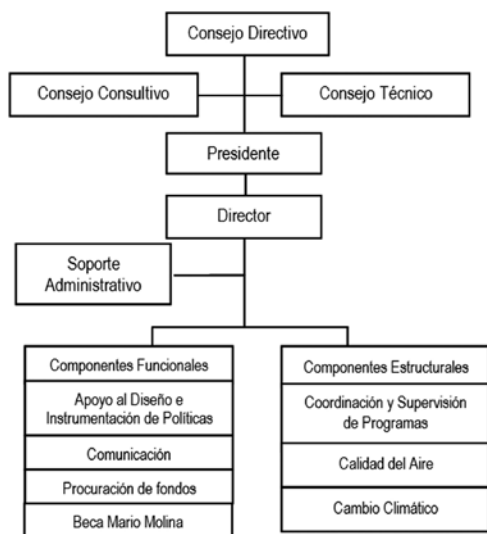
Estructura organizacional

El Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos sobre Energía y Medio Ambiente, A.C., es una organización independiente sin fines de lucro, creada en el año 2004 no solo para estudiar los problemas del medio ambiente y la energía, sino también para generar los consensos que permiten la instrumentación de las medidas que los resuelven (Centro Mario Molina, 2010a). Es presidido por Mario Molina (Figura 2), que a lo largo de su trayectoria ha recibido numerosos galardones por sus trabajos, incluyendo el Premio Tyler de Energía y Ecología en 1983, el Premio Sasakawa de las Naciones Unidas en 1999, y el Premio Nobel de Química en 1995.

El Centro Mario Molina enfoca sus esfuerzos a dos áreas fundamentales: la calidad del aire y el cambio climático, para lo cual, acorde con la naturaleza de los proyectos, las medidas a instrumentar y mantener su independencia, ha aspirado a no depender de una sola fuente de financiamiento, a lo cual, el Centro ha definido como imagen objetivo, recibir una tercera parte de su financiamiento con fondos gubernamentales, una tercera parte de fundaciones privadas nacionales y otra tercera parte de organismos internacionales. Los resultados, sin embargo, indican que este objetivo es difícil de cumplirse, y que los montos son muy modestos para la importancia y los alcances del Centro (Rivas, 2007). El cuadro 5, muestra las fuentes de financiamiento en dos años de operación del Centro.

El año más cercano al objetivo en el tema de financiamiento fue el 2006. Sin embargo, se ob-

Figura 2. Organigrama del Centro Mario Molina



Según Rivas (2007), la estructura del CMM es jerárquica de tipo vertical por lo que no resulta adecuada para un centro de investigación. Las cadenas de mando no están claramente definidas y la dinámica operativa del centro ha impedido que mecanismos de coordinación como son las juntas contribuyan a la claridad en las tareas.

Fuente: Centro Mario Molina (2010a).

Cuadro 5. Estructura de financiamiento del Centro Mario Molina

2005	Aportaciones	2006	Aportaciones
Fundación Hewlett	Aportación internacional	Fundación Hewlett, Programa ONU, Center Clean Air, Wupertal Institute World Bank.	Aportación internacional
Proyecto promover, Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tracto camiones, A.C (ANPACT).	52.35% Donaciones nacionales	Fundación TELMEX, Roberto Hernández, Lorant Martínez	35.9% Donaciones nacionales
	4%		23.8%
Universidad Autónoma de México (UAM), Secretaría medio ambiente DF. Incluye Milagro, FOMECAR.	Gobierno	Petróleos Mexicanos (PEMEX)	Gobierno
	43.65%	Secretaria Medio Ambiente DF	40.3%

Fuente: Elaboración propia a partir de Rivas (2007).

serva una dependencia excesiva de la fundación Hewlett.

Esfera de relaciones estratégicas

El Centro Mario Molina tiene gran capacidad nacional y multinacional de convocatoria; prueba de ello es el Protocolo de Montreal que condujo a la eliminación de compuestos que destruyen la capa

de ozono y el apoyo a la creación de la Comisión Ambiental Metropolitana, la cual ha permitido abatir la contaminación del aire en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. El principal patrocinador del Centro ha sido *The William and Flora Hewlett Foundation*; sin embargo su esfera de relaciones laborales ha sido muy diversa, entre las que se encuentran las organizaciones que se muestran en el cuadro 6.

Cuadro 6. Mapa de relaciones del Centro Mario Molina

The William and Flora Hewlett Foundation	Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (SETRAVI DF)
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT)	Facultad de Química de la UNAM
Petróleos Mexicanos (PEMEX)	Centro de Investigación de Energía de la UNAM
Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)	Instituto Nacional de Investigaciones Eléctricas (IIE)
Gobierno del Distrito Federal (GDF)	Asociación Nacional de Energía Solar (ANES)
Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tracto camiones (ANPACT)	Comisión Nacional para el Ahorro de Energía (CONAE)
Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA)	Comisión Reguladora de Energía (CRE)
Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ)	Fundación Roberto Hernández
Secretaría de Energía (SENER)	Fundación Telmex
Instituto Nacional de Ecología (INE)	Banco Mundial (BM)
Presidencia de la República Mexicana	Center for Clean Air Policy (CCAP)
Gobiernos de los Estados de la República Mexicana	Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy
Comisión Ambiental Metropolitana (CAM)	Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)
Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal (SMA DF)	

Fuente: Elaboración propia a partir del Centro Mario Molina (2006) y Rivas (2007).

En colaboraciones como en el Programa Integral de Contaminación del Aire Urbana, Regional y Global, con la Comisión Ambiental Metropolitana, se establecieron principios en la formación de una red que fortaleciera y diera continuidad a medidas y programas esenciales en energía y medio ambiente, por lo que se ha promovido la integración y permanencia de una red de personas y organizaciones del medio académico, industrial, gobierno y sociedad en general, en apoyo a la generación e instrumentación de medidas y programas esenciales, estrechando una dinámica de colaboración y fortalecimiento de los programas de formación de recursos humanos e investigación en las universidades y centros de investigación afines.

Funciones en los procesos de política pública

Los problemas de energía y medio ambiente a que se aboca el Centro son complejos e involucran la generación de consensos entre múltiples organizaciones a nivel regional y nacional. Por esta razón las actividades que realiza van más

allá de la generación de información y evidencia científica, necesita hacer llegar sus estudios a los tomadores de decisión además de comprender su punto de vista y propiciar los consensos que faciliten que se adopten las medidas adecuadas (Centro Mario Molina, 2006). En el periodo 2006-2007, el Centro Mario Molina participó en la elaboración de estudios básicos sobre el sector transporte y la definición de políticas, programas y acciones para disminuir la contaminación que produce, así como en la emisión de normas para combustibles ultra limpios y la autorización de los recursos para este fin (Centro Mario Molina, 2010b). Dentro de los objetivos que se ha trazado, se encuentran los mostrados en el cuadro 7.

Para lo cual el CMM ha identificado la necesidad de tres componentes funcionales: generación e instrumentación de políticas, comunicación, y procuración de fondos.

Generación e instrumentación de políticas: actividades de carácter más político que científico, dirigidas a informar y motivar a los tomadores de

Cuadro 7. Objetivos del Centro Mario Molina

Plazo-Periodo	Objetivos
Mediano plazo. Periodo 2008-2012.	Promover el transporte público sustentable; la renovación acelerada de la flota vehicular para aprovechar la disponibilidad de nuevos combustibles y de tecnología automotriz limpia. Asimismo, promoverá medidas orientadas a disminuir las emisiones de gases efecto invernadero asociadas al consumo de energía.
Largo plazo. Periodo a partir de 2015.	Contribuir a que las ciudades mexicanas cuenten con aire limpio, coadyuvando en la transición energética hacia sistemas eficientes, limpios y con fuentes renovables.

Fuente: Centro Mario Molina (2010b).

decisión y a la sociedad, como lo son documentos de posicionamiento, pláticas, presentaciones y talleres ejecutivos, con la finalidad de generar programas que armonicen el desarrollo y el medio ambiente, por ejemplo el “Plan para tener Aire Limpio en México en 10 años”, y la “Estrategia Nacional de Acción Climática” (Centro Mario Molina, 2010b).

Comunicación: estrategia de comunicación que debe informar a la sociedad y a los actores clave, y facilitar los consensos y la toma de decisiones en problemas relacionados con la calidad del aire y el cambio climático. El CMM es considerado punto de referencia de los medios de comunicación en aspectos controversiales como lo son la problemática de energía y medio ambiente en México, (Centro Mario Molina, 2006).

Procuración de fondos: Asimismo debe ayudar a la obtención de fondos y a la preservación de la libertad de acción y eficacia del Centro (Centro Mario Molina, 2010b).

Fuentes de legitimidad

El Centro Mario Molina está constituido por la figura legal de Asociación Civil (Centro Mario Molina, 2010a), bajo los términos y lineamientos que la Constitución política de los Estados Unidos

Mexicanos demanda. El interés de Mario Molina en los problemas ambientales se remonta a la década de los setenta, cuando publicó en coautoría con Rowland su teoría sobre la destrucción de la capa de ozono estratosférico por causa de los compuestos clorofluorcarbonados, y la explicación científica de este fenómeno, lo que aceleró el proceso de acuerdos internacionales, siendo en 1987 que se firmó el Protocolo de Montreal, que contempla la protección de la salud humana y de los ecosistemas contra los efectos de las actividades realizadas por el hombre, que tenga incidencia en la capa de ozono estratosférico. El personal del Centro tiene experiencia en medidas de alta complejidad como lo es el Protocolo de Montreal (Centro Mario Molina, 2006), y como misión apoyar la creación e instrumentación de soluciones prácticas a los problemas clave de la energía y el medio ambiente a través de la generación de consensos entre todos los involucrados, mientras que su visión establece, en el largo plazo, que el CMM deberá ser percibido como modelo para tratar problemas de energía-medio ambiente en países en desarrollo (Centro Mario Molina, 2010a), por lo cual el Centro enfoca sus esfuerzos a dos áreas fundamentales: calidad del aire y el cambio climático.

- En calidad del aire ha facilitado medidas tales como la emisión de normas para combustibles ultra limpios y la justificación de

las inversiones necesarias para disponer de combustibles de ultra-bajo azufre en México. De forma complementaria, el Centro ha apoyado la promoción del transporte público sustentable y la renovación acelerada de la flota vehicular a través de eventos tales como los talleres “US-México Economic and Environmental Modeling Workshop” y “Tecnologías Limpias para el Auto Transporte”.

- En cambio climático ha examinado medidas orientadas a disminuir las emisiones de gases efecto invernadero asociadas al consumo de energía, para lo cual elaboró la “Propuesta para una Estrategia de Acción Climática en el Sector de la Energía”, documento preparado para Secretaría de Marina y Recursos Naturales; además de la participación en eventos académicos, empresariales, gubernamentales y de la sociedad civil para presentar y difundir los puntos de vista del Centro.

Dentro del conocimiento e información que genera el Centro, se encuentra la difusión de resultados de investigación, así como libros, artículos y textos de Mario Molina. Destacan los libros: *Air Quality in the Mexico Megacity, an integrated assesment* y su traducción al español “La calidad del aire en la mega ciudad de México: un enfoque integral”. Diversos artículos en relación al Programa Integral en Contaminación Urbana, Regional y Global del Aire, y en Energía y Medio Ambiente. Además de textos entre los que se tienen dentro de la Calidad del Aire: Evaluación Costo - Beneficio de la mejora en la Calidad de los Combustibles Automotrices en el país. México. Propuesta de Movilidad y Calidad de Vida: Estrategias de Acción para la Zona Metropolitana del Valle de México y Estudio de Medición de Emisiones Vehiculares en Ciudad Juárez, Chihuahua 2006. En el tema de Cambio Climático, se encuentran: Energías renovables para el Desarrollo Sustentable en México, y Hacia una Estrategia Nacional de Acción Climática para el Sector de Energía (Centro Mario Molina, 2010c).

Nivel de impacto potencial en la política pública

Actualmente 180 naciones se han comprometido a cumplir con el Protocolo de Montreal con metas de reducción en la producción de los gases destructores de la capa de ozono, siendo considerado el Protocolo, por estas mismas naciones, como algo más que un documento con lineamientos para proteger la capa de ozono; un modelo a seguir para generar consensos y acuerdos a nivel mundial (Centro Mario Molina, 2006). En la Ciudad de México, Molina inició en la década de los ochenta el estudio de la contaminación atmosférica, una de las ciudades más contaminadas del mundo, contribuyendo al logro de acuerdos entre autoridades federales, estatales y municipales para reducir la contaminación a nivel metropolitano, a través de sólidos sustentos científicos y anteponiendo el interés general a los particulares. La participación de Molina ha facilitado el funcionamiento de la Comisión Ambiental Metropolitana (CAM) como un foro neutral donde se concretan medidas eficaces para enfrentar los problemas de contaminación atmosférica del área Metropolitana del Valle de México (Centro Mario Molina, 2006). Posteriormente, en 2001, Mario Molina recomendó al Gobierno de la Ciudad de México mejorar el transporte público como un requisito para atender el problema de la calidad del aire, lo que quedó plasmado en una de las tareas del Programa para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México 2002 - 2010 (Proaire) y en cada uno de los proyectos mencionados en el portal web de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2010a).

De acuerdo con el Centro Mario Molina, las pérdidas económicas debido a la contaminación del aire son cuantiosas, la contaminación del aire en el Valle de México ocasiona ausencias laborales

equivalentes a 2.5 millones de días (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2010c).

Sin embargo, la labor de Molina es reconocida permanentemente con el impulso de distintas políticas ambientales y sobre todo encabezando un esfuerzo científico importante para la Ciudad de México (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2005). Ejemplo de ellos son:

- En la Red de Monitoreo de Partículas Suspendidas menores de 2.5 micrómetros. Se cristaliza una de las importantes recomendaciones de Molina, contenida en el Programa para Mejorar la Calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México, de medir la distribución temporal y espacial de este contaminante y estudiar su composición como medida inicial para el diseño de estrategias de prevención y control de las mismas (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2003b).
- En la reducción del grado de incertidumbre en el cálculo de las estimaciones del inventario de emisiones dentro de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), se tomaron en cuenta las recomendaciones hechas por Molina y su grupo de investigadores (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2004).
- La Norma Oficial Mexicana NOM-041, que establece los límites máximos permisibles de emisión de gases para vehículos a gasolina en circulación, que se aplican en los distintos programas de verificación de emisiones vehiculares del país. El Centro Mario Molina propuso reducir los valores de emisión de los hidrocarburos y del monóxido de carbono, toda vez que los límites que aplicaban en la Zona Metropolitana del Valle de México

(ZMVM) resultan ser laxos. Se evaluó la propuesta realizada por el Centro y se encontró conveniente aplicarla (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2007).

Con la perspectiva de influir en los planes y programas en el ámbito de la energía y el medio ambiente, el CMM ha sido exitoso. Sin embargo, existen pocos documentos de posicionamiento del CMM sobre temas fundamentales. La dinámica de trabajo y el cumplimiento de contratos han impedido una política de comunicación adecuada que es el mayor pasivo del centro pese a la generosa y notable labor de su presidente (Rivas, 2007).

La producción de libros es prácticamente nula y no hay congresos organizados por el centro, por lo cual la forma pública de acceder a sus hallazgos se da mediante la Web.

El CMM ha sido muy influyente por la figura de Mario Molina pero no ha creado mecanismos institucionales para divulgar la obra y la labor del Centro.

Centro de Transporte Sustentable (CTS)

Estructura organizacional

El Centro de Transporte Sustentable fue creado por una donación de la Fundación Shell a través del Instituto de Recursos Mundiales (WRI, World Resource Institute) y la Secretaría del Medio Ambiente en 2002, para encontrar soluciones a los problemas de transporte que afectan a la Ciudad de México. Esta colaboración, como lo establece el World Resource Institute (2010), involucra a las Secretarías del Medio Ambiente (SMA), de Transporte y Vialidad (SETRAVI) y de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) del Distrito Federal, al Centro

Interdisciplinario de Biodiversidad y Ambiente (CEIBA, organización no gubernamental con sede en la Ciudad de México). El Centro (CTS), es una Organización No Gubernamental, sin fines de lucro, y guiada por un consejo directivo, conformado por personalidades reconocidas entre las que se encuentran Roberto Aguerrebere (Director General del Instituto Mexicano del Transporte), Adrián Fernández (Presidente del Instituto Nacional de Ecología), Mario Molina (Premio Nobel de Química y Presidente del Centro Mario Molina), José Sarukhán (ex rector de la UNAM), Luis Gutiérrez (Director de EMBARQ para América Latina), y Steve Knaebel (Ex-Presidente Ejecutivo de Cummins en México y consejero de varias organizaciones ambientales), quienes contribuyen y dan seguimiento al plan de trabajo (Centro de Transporte Sustentable, 2010f). Aunque no se precisa información del organigrama del Centro, puede suponerse una aproximación al mostrado en la figura 3.

Las líneas estratégicas que el CTS maneja como campo de acción para beneficio de los habitantes del Distrito Federal, son: la integración del transporte como elemento fundamental de la planeación

urbana; el proveer un sistema de transporte público de alta capacidad, eficiente, poco contaminante, seguro, cómodo y accesible; la racionalización del uso del automóvil privado; la recuperación de espacios públicos y promoción del transporte no motorizado; la regulación del transporte de carga y la incorporación de tecnologías vehiculares y combustibles más limpios bajo el esquema de una movilidad sustentable, que combata el cambio climático, mejore la calidad del aire en la ciudad y favorezca la equidad y la accesibilidad y promueva la seguridad. El Centro CTS realiza sus actividades con el financiamiento de las fundaciones Shell, William y Flora Hewlett, y Caterpillar, principalmente; como es posible visualizar en el cuadro 8, recibe fondos de diversas instituciones.

Como se aprecia, el CTS, mayormente, recibe aportaciones internacionales como parte de su financiamiento; sin embargo, aunque no se tiene evidencia documental de donaciones de instituciones nacionales o del sector gobierno, es probable que por la naturaleza de las relaciones laborales del Centro incluya un sensible financiamiento de estas entidades.

Figura 3. Organigrama del Centro de Transporte Sustentable



Fuente: Elaboración propia a partir de: Centro de Transporte Sustentable (2010e, 2010f).

Cuadro 8. Estructura de financiamiento del Centro de Transporte Sustentable

Institución	Concepto
Fundación Shell	Un millón de dólares además de recursos financieros y técnicos.
Fundación William y Flora Hewlett, Fundación Caterpillar y Fundación Bloomberg.	Donativos financieros.
Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos, Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional y el Instituto de Recursos Mundiales (WRI) - Embarq.	Recursos para el proyecto Retrofit en vehículos a Diesel forma parte del Programa para Mejorar la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2002 - 2010.
Empresas de camiones como Volvo Bus, y Scania,	Han ofrecido significativos recursos en especie.
Renewable Energy & Energy Efficiency Partnership's (REEEP).	Mediante una propuesta denominada Toward the Creation of a Cap and Trade Market for the Mexican Auto Industry. Obtuvo fondos por 100 mil Euros.
Federal Express.	A través de una donación de 500 mil dólares en un periodo a dos años. Fondos que ayudarán a proveer consultoría, asistencia técnica y asesoría en la planeación de proyectos de infraestructura y movilidad, que permitirán el desarrollo de iniciativas de transporte sustentable.

Fuente: Elaboración propia a partir de: World Resources Institute (2010), Centro de Transporte Sustentable (2010, 2010o) y Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal (2010g).

Esfera de relaciones estratégicas

Desde el surgimiento del CTS, como una alianza público/privada, se planteó como su finalidad enfrentar los problemas de transporte urbano desde una perspectiva integral. A través de esta colaboración se espera desarrollar una visión estratégica que reduzca el tráfico vehicular y mejore la calidad del aire en la Ciudad de México (World Resource Institute, 2010). El CTS forma parte de una red de Centros de Transporte Sustentable EMBARQ - WRI, quienes funcionan como socios institucionales; además, ha establecido un marco formal de colaboración a través de Acuerdos de Entendimiento con la Ciudad de México, la Ciudad de León (Estado de Guanajuato) y el Estado de Jalisco, creando asociaciones estratégicas para emprender nuevos proyectos a favor de la movilidad urbana (Fundación Este País, 2010).

La Red EMBARQ es un conjunto de organizaciones locales e internacionales con el objetivo de encontrar soluciones a los problemas de movilidad urbana. Esta red de centros de transporte está

orientada a resultados que puedan replicarse, por lo que provee acceso a la experiencia distribuida globalmente a los Centros de Transporte Sustentable en México, Brasil, India, Turquía y los Andes. Entre otras actividades que el CTS México realiza, se encuentra la participación activa con organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud, a través del concurso "Ciudades Activas, Ciudades Saludables", donde se reconocen los esfuerzos de las autoridades municipales, la sociedad civil y el sector privado por desarrollar iniciativas que promuevan estilos de vida saludables. Además ha colaborado con el Banco Mundial en análisis del sector transporte, con el estudio denominado Clean Energy Investment Framework (Marco de Inversión en Energía Limpia). Por lo anterior, los principales patrocinadores del Centro han sido las fundaciones Shell, William and Flora Hewlett y Caterpillar, mientras que su esfera de relaciones laborales ha sido muy diversa, entre las que se encuentran las organizaciones que se muestran en el cuadro 9.

Cuadro 9. Mapa de relaciones del Centro de Transporte Sustentable

The William and Flora Hewlett Foundation.	Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (SETRAVI DF).
Fundación Shell.	Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL).
EMBARQ - World Resource Institute (WRI).	Secretaría del Medio Ambiente (SMA).
Fundación Caterpillar.	Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI).
Cooperación Técnica Alemana (GTZ).	Gobierno del Distrito Federal (GDF).
Centro Mario Molina (CMM).	Gobierno del Estado de Jalisco.
Centro Interdisciplinario de Biodiversidad y Ambiente (CEIBA).	Gobierno del Estado de Colima.
Organización Mundial de la Salud (OMS).	Banco Mundial (BM).
Organización Panamericana de la Salud (OPS).	Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda (INFONAVIT).

Fuente: Elaboración propia a partir de: Centro de Transporte Sustentable (2010m, 2010p).

Cuadro 10. Objetivos del Centro de Transporte Sustentable

Plazo-Período	Objetivos
Corto - mediano plazo. Período 2010-2012.	Creación y consolidación de una estrategia integral y la instrumentación de soluciones sustentables para los problemas de transporte en el Distrito Federal. Conformar una fuente confiable de análisis riguroso e independiente; integración de los diversos elementos del transporte, el uso de suelo, la energía y el medio ambiente con impacto en el transporte de la Ciudad. Hacer partícipes a los interesados del gobierno, empresarios y miembros de la sociedad civil para asegurar una amplia base de apoyo.
Largo plazo. Período no definido.	Identificar las mejores prácticas y a los expertos más reconocidos en el mundo para fungir como asesor y facilitador en la implantación y adaptación al esquema nacional de modelos de transporte, medio ambiente y desarrollo urbano.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal (2003a) y Centro de Transporte Sustentable (2010d).

Funciones en los procesos de política pública

Mediante la identificación de las mejores prácticas y de expertos reconocidos mundialmente, las labores que realiza el Centro de Transporte Sustentable son principalmente de asesoría y rol facilitador, generalmente en la implantación y adaptación al esquema nacional de modelos de transporte, medio ambiente y desarrollo urbano exitosos que operan en otros países (Fundación Este País, 2010). En este sentido, el CTS México ha privilegiado el apoyo de la construcción de sistemas de transporte masivo en la modalidad de autobuses de tránsito rápido (BRT, *Bus Rapid Transit*), por considerar esencial la conformación de este tipo de redes de transporte que ofrecen

servicios de mayor calidad a los usuarios (Centro de Transporte Sustentable, 2010g). Sin embargo, la estrategia para alcanzar mayor sustentabilidad en el transporte necesariamente debe considerarse el tema de manera integral incorporando acciones a favor de la calidad del aire, el cambio climático y desarrollo urbano, siendo los objetivos que el CTS se ha trazado los mostrados en el cuadro 10.

Específicamente, en cuanto a las áreas de trabajo y proyectos que el CTS desarrolla, se encuentran (Centro de Transporte Sustentable, 2010j):

Transporte y contaminación, agravamiento del cambio climático: en términos de emisiones de Gas de Efecto Invernadero (GEI), en el Distrito

Federal, por cada recién nacido se introducen dos coches nuevos en las calles de la ciudad, lo cual representa 200 mil autos nuevos al año, que genera consecuencias negativas en aspectos económicos, sociales y ambientales, como lo representa el que millones de ciudadanos pierdan 5 años o más de su vida en el tráfico.

Calidad del aire y cambio climático: es requerido un cambio de paradigma dentro del sistema de movilidad nacional en el que son necesarias, por una parte, nuevas tecnologías de autos, y por otra, la implantación de medidas complementarias que sean parte de una estrategia integral.

Movilidad y desarrollo urbano: en la integración del transporte público masivo, la vivienda, la movilidad no motorizada y los espacios públicos para transitar de manera segura y cómoda. Además del rescate de espacios públicos.

Sistemas integrales de transporte: se imparten talleres de capacitación para operadores de "Sistemas de Transporte Masivo en Buses" (BRT). Adicionalmente de asesorías en su implementación y de entrenamiento especializado para el personal operador.

Fuentes de legitimidad

El Centro de Transporte Sustentable está constituido como una Asociación Civil (Centro de Transporte Sustentable, 2010), por lo tanto con personalidad jurídica plena otorgada por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. La consolidación entre el Instituto de Recursos Mundiales (WRI) conjuntamente con la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, a través de un Memorándum de Entendimiento, sentó los lineamientos para el desarrollo de iniciativas con bases operativas e institucionales para el apoyo de proyectos en materia de transporte, energía y medio ambiente, para contribuir en la

constitución de un sistema de transporte público, ambiental y financieramente sustentable; el fortalecimiento de las capacidades de las instituciones involucradas; la estimulación de la participación conjunta de organismos públicos y privados en el sistema de transporte público; en la elaboración de estudios y proyectos encaminados al desarrollo de un sistema de transporte sustentable así como de iniciativas que lo fomenten. El sustento de estos proyectos se enmarca en el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal 2000-2006; el Programa para Mejorar la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010, y el Programa de Protección Ambiental del Distrito Federal 2002-2006 (Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal, 2003a), siendo la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal quien fungirá como la entidad ejecutora de los recursos derivados de las donaciones y, por tanto, la responsable de los objetivos alcanzados. El CTS opera a través de la conformación de una Junta Directiva en la que participan representantes de las secretarías de Medio Ambiente, Transportes y Vialidad, y Desarrollo Urbano y Vivienda del GDF, así como tres representantes del WRI que finalmente constituyen personalidades reconocidas en su compromiso por la calidad de vida de los mexicanos (Centro de Transporte Sustentable, 2010a). A través de esta Junta se aprueba el Programa de Trabajo del Centro, se le brinda apoyo técnico, financiero y material; se busca la participación de otros niveles de gobierno interesados o afectados y grupos claves de la sociedad; se lleva la coordinación general de las instituciones sectoriales, sector público, sector privado y grupos sociales, entre otros; se da seguimiento de avances, propuestas y demás actividades desarrolladas por el Centro (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2003a).

La misión del Centro de Transporte Sustentable de México es catalizar soluciones de movilidad

sustentable para mejorar la calidad de vida en las ciudades mexicanas (Centro de Transporte Sustentable, 2010i). Para lo cual enfoca sus esfuerzos en tres áreas fundamentales: calidad del aire y cambio climático, movilidad y desarrollo urbano, y sistemas integrales de transporte.

- Calidad del aire y cambio climático: en proyectos como “Diesel Retrofit” y “México: Estrategias de Disminución de Emisiones de Carbono” (MEDEC) (Centro de Transporte Sustentable, 2010b). El proyecto piloto Retrofit con la finalidad de reducir la contaminación del aire de la ciudad de México. Los resultados demostraron la factibilidad de reducir hasta en 90% las emisiones de partículas contaminantes provenientes de los escapes de autobuses diesel de pasajeros, con la instalación de trampas de partículas y convertidores catalíticos. En consideración a las Estrategias de Disminución de Emisiones de Carbono (MEDEC), el CTS demostró que es insostenible mantener las tendencias de crecimiento y motorización actuales. Particularmente, este proyecto fue uno de los factores que impulsó a las autoridades de la Ciudad de México a la introducción de Diesel de Ultra Bajo Contenido de Azufre en los sistemas de Metrobús y Macrobus (en la Ciudad de Guadalajara, Estado de Jalisco).
- Movilidad y desarrollo urbano: en proyectos como “Hacia Ciudades Competitivas Bajas en Carbono ($\uparrow C^2 \downarrow C_2$)” y “Promoción de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable” (DOTS) en la Ciudad de México, distinguen los beneficios de integrar el transporte público masivo, la vivienda, la movilidad no motorizada y los espacios públicos para transitar de manera segura y cómoda. El modelo DOTS, por parte del CTS México, fungió como catalizador e impulsor del concepto en escala nacional, iniciando con la implementación de políticas y estrategias DOTS en la Zona

Metropolitana del Valle de México. Colaboraciones como la denominada “Calle Modelo” (un montaje de la calle ideal: una calle de calidad con espacio público urbano vivo, incluyendo de peatones, ciclistas, personas con capacidades diferentes y usuarios del transporte público), y el “Taller de Capacitación para el Programa de Recuperación de Espacios Públicos” de la Secretaría de Desarrollo Social (que contribuye a crear comunidades más saludables, activas y seguras) (Centro de Transporte Sustentable, 2010h).

- Sistemas integrales de transporte: entre los que destacan proyectos como el de Metrobús (su participación en la concepción técnica, institucional y organizacional del sistema), apoyo en la puesta en marcha del corredor Insurgentes (Una de las avenidas más importantes en la Ciudad de México), estudios, planes y revisiones de calidad de servicio y eficiencia operativa y la revisión estratégica institucional, financiera y operativa para la expansión del sistema. En la Modelación del Sistema de Transporte de la Ciudad de México, talleres como el denominado “talleres de capacitación para operadores de Sistemas de Transporte Masivo en Buses”, y colaboraciones en el Laboratorio de Educación Vial Itinerante (LEVI) (una iniciativa para crear una cultura vial de seguridad y respeto, así como de cuidado el espacio público) (Centro de Transporte Sustentable, 2010n).

En consideración a la generación de conocimiento e información, el Centro de Transporte Sustentable organiza anualmente el Congreso Internacional de Transporte Sustentable, y difunde las memorias del mismo; el Centro cuenta con diversas publicaciones, entre las que se destacan “Metrobús: Una Fórmula Ganadora”, “Manual de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS)”, “Manual Espacio Público y Vida Pública (EPEV)”, “Atlas de la ZMCM” y la revista “Movilidad Ama-

ble” en donde participan expertos en movilidad y entorno urbano. Además de diversos talleres y seminarios de movilidad (Centro de Transporte Sustentable, 2010k).

Nivel de impacto potencial en la política pública

En el Congreso de Transporte Sustentable (coordinado anualmente por el Centro), el CTS vincula academia, gobierno y sector privado, generando un intercambio de conocimiento entre expertos y experiencias en sistemas de transporte donde se estimula un alto nivel de discusión y un constante intercambio de conceptos innovadores. El Congreso se ha conformado como un punto de referencia nacional e internacional en el tema de transporte sustentable, que permite actualizar, exhortar y concientizar a tomadores de decisiones ya que cuenta con la participación de más de 80 expertos nacionales e internacionales, 77 ciudades de 19 países y 29 Estados de la República Mexicana (Centro de Transporte Sustentable, 2010c); conferencias magistrales, entre los que participan la Asociación Latino Americana de Sistemas BRT, Bridging de Gap, expertos mundiales en cambio climático y transporte, Banobras, la Secretaría de Desarrollo social, el Instituto Mexicano de la Competitividad y el Ministerio de Desarrollo Urbano de la India (Centro de Transporte Sustentable, 2010q).

En algunos proyectos donde el Centro de Transporte Sustentable ha tenido incidencia en las políticas públicas se encuentran:

- Conjuntamente en su participación con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial, el Banco Mundial y el Gobierno del Distrito Federal (GDF), a través de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal desde finales de octubre de 2002,

la denominada “Introducción a las Medidas Ambientalmente Amigables en el Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México”, que plantea incluir el desarrollo de un sistema de transporte basado en carriles confinados y enmarcado en el Programa para Mejorar la Calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010 (PROAIRE), la Estrategia Local de Acción Climática (ELAC) y el Plan de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 2001-2006 (PITV), constituyéndose en una alternativa de transporte masivo basada en la operación de rutas troncales con una infraestructura particular que proporciona una ventaja efectiva sobre el transporte público tradicional (Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2010g).

- Con apoyo del Centro, el Instituto Nacional de Ecología desarrolla un proyecto que estudia la exposición personal a “Contaminantes Atmosféricos del Transporte Público”, utilizando como base el Metrobús (Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2010g).
- La coordinación de esfuerzos entre la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, la Red de Transportes para Pasajeros y el Centro de Transporte Sustentable, instituciones interesadas en alentar el uso de transporte no contaminante, promoviendo el uso de la bicicleta y el transporte público (Secretaría de Medio Ambiente. del Gobierno del Distrito Federal, 2010g).
- El proyecto piloto Retrofit en vehículos a diesel en la Ciudad de México. Este proyecto se formuló en el marco de la Iniciativa de Vehículos y Combustibles Limpios a partir de la Cumbre Mundial para el Desarrollo Sustentable, en el 2002, y forma parte del Programa para Mejorar la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México

2002 - 2010. Participan: la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Además de contar con recursos de EPA (Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU.), la Agencia para el Desarrollo Ambiental, y el Instituto de Recursos Mundiales WRI-Embarq. El Gobierno del Distrito Federal cuenta con la asistencia del Centro de Transporte Sustentable en la instrumentación y administración del proyecto (Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2010a, 2010b, 2010d, 2010f, 2010g).

Discusión

Las ONG en todo el mundo tienen una participación creciente en la toma de decisiones. Cabría afirmar que las ONG son la sociedad civil organizada por áreas de interés. Los mecanismos de participación y la fuerza de su voz e influencia son un buen sistema de la salud y la democracia de un país.

Por regla general, los países más avanzados son los que tienen en su seno a las ONG más influyentes y poderosas.

En el caso de México, existen unas 10890 organizaciones no gubernamentales, la mayor parte de ellas tienen una orientación funcionalista y solo 8.9 % están enfocadas al medio ambiente.

Este trabajo ha estudiado el caso de dos ONG dentro del ámbito del medio ambiente. Concretamente enfocadas al problema de la contaminación del aire y cambio climático; sobre las decisiones importantes en contexto social como lo es particularmente el transporte público, implicándose con ello en acciones, programas y políticas públicas

que finalmente logran un gobierno más responsable en pro del bien común: sustancialmente en términos de movilidad y desarrollo sustentable y contribuyendo al fortalecimiento de una incipiente democracia que aumenta el capital social, genera confianza y valores comunes.

Atendiendo a las categorías de análisis en este estudio, es posible concluir lo siguiente:

Estructura Organizacional

- a. La estructura organizacional del Centro Mario Molina, representada en su organigrama, es muy vertical, lo que resulta inadecuado para una organización de este tipo, mientras que en el Centro de Transporte Sustentable es previsible una estructura flexible y, presumiblemente, con un ambiente más cooperativo que el del Centro Mario Molina.
- b. El financiamiento en ambos Centros es en su mayor parte a través de un esquema de donaciones de organizaciones y fundaciones internacionales; de esta forma su financiamiento es externo, mediante el cual adquieren los recursos económicos y en especie (estos últimos se visualizan en el CTS), para la realización de sus actividades, aunque también reciben en igual o menor medida aportaciones del sector gubernamental, lo que de alguna forma puede condicionar la parcialidad de sus acciones hacia sus representados, siendo también perceptible la falta de transparencia y rendición de cuentas en forma pública de ambas organizaciones, lo que puede cuestionar la legitimidad de sus actividades.

Esfera de relaciones estratégicas

- a. La esfera de relaciones estratégicas de los dos Centros con el Gobierno Mexicano es en forma amplia y variada, se vinculan fre-

cuentemente a través de la contratación de servicios especializados por diversas instituciones públicas que desempeñan labores en el ámbito del medio ambiente y de sistemas de transporte; dichos servicios engloban estudios e investigaciones e incluso consultas y asesorías en las áreas de calidad del aire, cambio climático y movilidad sustentable, estableciendo de esta forma una sociedad cooperativa y complementaria en la construcción de consensos, evitando una postura enérgica de confrontación o cooptación y más con un sentido de interacción en vista a la instrumentación de una determinada política pública.

- b. La relación del Centro Mario Molina y el Centro de Transporte Sustentable con prestigiosos organismos internacionales, entre los que se encuentran las Naciones Unidas, el Banco Mundial y reconocidas fundaciones, es bajo un entorno del establecimiento de alianzas en la creación de redes, mediante las cuales acceden a intercambios de experiencias internacionales y a compartir los recursos propios globalizados con la finalidad de apoyar sus actividades. En este sentido, el CTS forma parte de una red de Centros Sustentables donde sus resultados pueden replicarse en cada uno de sus socios institucionales, mientras que el CMM ha mostrado en sus acciones gran capacidad nacional y multinacional de convocatoria: prueba de ello ha sido la firma del Protocolo de Montreal.

Funciones en los procesos de política pública

- a. Dentro de los procesos de elaboración de políticas públicas, las funciones de los dos Centros involucran las fases de: 1. Formulación: ya que generan y seleccionan alternativas políticas además de las instituciones que pudieran responder al problema planteado;

de esta forma también producen estudios, proyectos e investigaciones altamente especializados que son la base en la creación de programas ambientales y de transporte gubernamentales; 2. Implementación: al enfocarse e involucrarse activamente a través de asesorías y consultas para llevar a cabo las tareas formuladas y, 3. Monitoreo y evaluación: por su alta especialización, experiencia y conocimiento que, mediante previos estudios e investigaciones, dan apoyo de seguimiento en el desarrollo e impacto de la política adoptada por el Gobierno, su retroalimentación y corrección de problemas para ocasiones futuras.

El Centro Mario Molina, genera e instrumenta políticas con actividades de carácter más político que científico, dirigidas a informar y motivar a los tomadores de decisión y a la sociedad, como lo son documentos de posicionamiento, pláticas, presentaciones y talleres ejecutivos, con la finalidad de generar programas que armonicen el desarrollo y el medio ambiente.

El Centro de Transporte Sustentable, mediante la identificación de las mejores prácticas y de expertos reconocidos mundialmente, principalmente en asesoría y actividades de rol facilitador, en la implantación y adaptación al esquema nacional de modelos de transporte, medio ambiente y desarrollo urbano.

- b. En relación con sus funciones de incidencia en las políticas, el Centro Mario Molina, incluye principalmente: 1. Formulación de propuestas: al promover que el Gobierno haga lo que se considera correcto, labor que se logra difícilmente, al hacer llegar sus estudios a los tomadores de decisión y propiciar los consensos que faciliten que se adopten las medidas adecuadas, 2. Provisión de servicios: al realizar actividades consideradas como necesarias, el CMM ha

participado en la elaboración de estudios básicos sobre el sector transporte y la definición de políticas, programas y acciones para disminuir la contaminación que produce, así como en la emisión de normas para combustibles ultra limpios y autorización de los recursos para este fin, entre los que se encuentran el Inventario de emisiones 1998, que ha sido la base para la formulación de estrategias y medidas de control enfocadas hacia los sectores y actividades identificadas como las de mayor aportación de emisiones. El Proyecto para el Diseño de una Estrategia Integral de Gestión de la Calidad del Aire en el Valle de México 2001-2010 (1999), que proporciona una evaluación objetiva de las causas de los problemas urbanos y regionales de la contaminación del aire en las megaciudades y sugiere soluciones posibles a estos problemas. El proyecto Milagro, el Plan para tener Aire Limpio en México en 10 años y la Estrategia Nacional de Acción Climática. El Centro de Transporte Sustentable interviene en las fases de incidencia: 1. Innovación: al ensayar opciones en pequeña escala para implementarlas en escalas mayores, lo que logra a través de su red EMBARQ al implantar y adaptar al esquema nacional modelos de transporte, medio ambiente y desarrollo urbano exitosos que operan en otros países. Como ejemplo se encuentra el proyecto Promoción de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS), que distinguió los beneficios de integrar el transporte público masivo, la vivienda, la movilidad no motorizada y los espacios públicos para transitar de manera segura y cómoda, que fungió como catalizador e impulsor del concepto en la escala nacional iniciando con la implementación de políticas y estrategias DOTS en la Zona Metropolitana del Valle de México. En el proyecto de Sistemas BRT (Metrobus y Macrobus) a través de apoyo técnico, asesora-

rias, estudios y revisiones, 2. Formulación de propuestas y provisión de servicios, particularmente, el proyecto México: Estrategias de Disminución de Emisiones de Carbono (MEDEC); fue uno de los factores que impulsó a las autoridades de la Ciudad de México y la ciudad de Guadalajara a la introducción de Diesel de Ultra Bajo Contenido de Azufre en los sistemas de Metrobús y Macrobus.

Fuentes de legitimidad

- a. Dentro de las causas que promueven tanto al Centro Mario Molina como el Centro de Transporte Sustentable, se les ha reconocido y justificado su derecho a ejercer influencia en las políticas públicas, es incuestionable su vocación por causas sociales, como lo es estar en pro de la calidad del aire, del cambio climático, de la movilidad sustentable y de estilos de vida saludable. El CMM, a través de Mario Molina, en 1987, en su teoría sobre la destrucción de la capa de ozono estratosférico, encontró la explicación científica del fenómeno, lo que aceleró el proceso de acuerdos internacionales y se firmó el Protocolo de Montreal, que contempla la protección de la salud humana y de los ecosistemas contra los efectos de las actividades realizadas por el hombre que tenga incidencia en la capa de ozono estratosférico. El Centro tiene como misión ser percibido como modelo para tratar problemas de energía-medio ambiente en países en desarrollo. El Centro enfoca sus esfuerzos a dos áreas fundamentales: calidad del aire y cambio climático. En calidad del aire ha facilitado medidas tales como la emisión de normas para combustibles ultra limpios y ultra-bajo en azufre en México. Ha apoyado la promoción del transporte público sustentable y la renovación acelerada de la

flota vehicular a través de la organización de eventos tales como los talleres “US-México Economic and Environmental Modeling Workshop” y “Tecnologías Limpias para el Auto Transporte”.

En cambio climático el Centro ha examinado medidas orientadas a disminuir la emisión de gases de efecto invernadero, asociada al consumo de energía, además de la participación en eventos académicos, empresariales, gubernamentales y de la sociedad civil para presentar y difundir los puntos de vista del Centro en calidad del aire y cambio climático.

El Centro de Transporte Sustentable promueve estilos de vida saludable y soluciones sustentables de movilidad para mejorar la calidad de vida en las ciudades mexicanas. El Centro enfoca sus esfuerzos en tres áreas fundamentales: la calidad del aire y cambio climático, movilidad y desarrollo urbano, y sistemas integrales de transporte.

En calidad del aire y cambio climático, hacia estrategias de disminución de emisiones de carbono (MEDEC); en movilidad y desarrollo urbano, en proyectos como el Promoción de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS); en sistemas integrales de transporte los ya mencionados sistemas Metrobus y Macrobús.

- b. Tipo de legitimidad. Ambos centros tienen legitimidad moral derivada de los propósitos planteados por los mismos, que buscan el beneficio y la aceptación de la sociedad civil. Los lineamientos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos les otorga legitimidad legal, además, ambos Centros poseen una legitimidad técnica obtenida por la experiencia, el conocimiento y la competencia de la calidad de sus investigaciones y publicaciones; la legitimidad política es un aspecto que queda fuera del ámbito de análisis por ser centros que no tienen filiaciones políticas lo cual es clave es su prestigio moral.

Nivel de impacto potencial en la política pública

- a. Dimensión del éxito de incidencia a nivel político, democrático, organizacional y fortalecimiento de la ciudadanía civil.

La labor de Molina es reconocida permanentemente por el impulso de distintas políticas ambientales y sobre todo encabezando un esfuerzo científico importante para la Ciudad de México. En la Red de Monitoreo de Partículas Suspensas menores de 2.5 micrómetros o PM_{2.5}, se cristaliza una de las importantes recomendaciones de Molina, contenida en el Programa para Mejorar la Calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México, de comenzar a medir la distribución temporal y espacial de este contaminante y estudiar su composición como medida inicial para el diseño de estrategias de prevención y control de las mismas. En la reducción del grado de incertidumbre en el cálculo de las estimaciones del inventario de emisiones dentro de la ZMCM, se tomaron en cuenta las recomendaciones hechas por Molina y su grupo de investigadores. En la Norma Oficial Mexicana NOM-041, donde se establecen los límites máximos permisibles de emisión de gases para vehículos a gasolina en circulación, mismos que se aplican en los distintos programas de verificación de emisiones vehiculares del país, a propuesta del Centro Mario Molina, se redujeron los valores de emisión de los hidrocarburos y del monóxido de carbono, que aplicaban en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), propuesta que se evaluó y se encontró conveniente su aplicación. Por lo anterior, la dimensión del aporte del CMM en el proceso de incidencia es a nivel político, suscitando cambios en las políticas públicas y en menor grado en las legislaciones; democrático, relacionada

con el aumento de los espacios públicos de negociación por el reconocimiento por parte del gobierno, y fortalecimiento de la ciudadanía civil que mejora las condiciones de oportunidades de vida de la ciudadanía. Por otra parte, en lo que respecta al Centro de Transporte Sustentable México, realiza anualmente el Congreso de Transporte Sustentable donde vincula a la academia, al gobierno y al sector privado, con la finalidad de generar un intercambio de conocimiento sobre el transporte sustentable, convirtiéndose en un punto de referencia nacional e internacional que permite actualizar, exhortar y concienciar a tomadores de decisiones ya que cuenta con la participación de más de 80 expertos nacionales e internacionales, 77 ciudades de 19 países y 29 Estados de la República mexicana. Conjuntamente con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial, el Banco Mundial y el Gobierno del Distrito Federal (GDF), a través de la Secretaría del Medio Ambiente, el CTS ha incidido en el proyecto denominado Introducción a las Medidas Ambientalmente Amigables con el Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, el cual en sus planteamientos incluye el desarrollo de un sistema de transporte BRT. En el proyecto piloto Retrofit en vehículos a diesel en la Ciudad de México se formuló en el marco de la Iniciativa de Vehículos y Combustibles Limpios a partir de la Cumbre Mundial para el Desarrollo Sustentable (2002) y forma parte del Programa para Mejorar la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010. La dimensión del aporte del CTS en el proceso de incidencia es a nivel político, democrático, y de fortalecimiento de la ciudadanía civil.

Es posible concluir a partir de los resultados anteriores que el Centro Mario Molina y el Centro de Transporte Sustentable cumplen un papel relevante

en la formulación de políticas públicas en materia de transporte público en la Ciudad de México, lo que debe estimular, además de ser un derecho constitucional, el poder asociarse en alguna de las figuras legales establecidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, sea a través de sociedades civiles o bien mediante Organizaciones No Gubernamentales, a que la ciudadanía adquiera una cultura participativa en forma organizada, que le va a otorgar voz y representatividad en espacios donde el gobierno tiene un débil desempeño o presencia nula como lo es en la Ciudad de México en materia ambiental y en sistemas de transporte público, lo que ha ocasionado un decaimiento del bienestar comunitario.

El estudio revela que el papel de las ONG se refleja directamente y principalmente por la apertura de espacios y canales democráticos que inciden en las fases de formulación de políticas públicas mediante estudios e investigaciones especializadas que se materializan en programas de gobierno en beneficio de la ciudadanía, y la posibilidad de trabajar en forma convergente y complementaria privilegiando colaborativamente la construcción de consensos entre Gobierno y sociedad civil en temas altamente complejos y de desarrollo sustentable, en beneficio de todos. Sin embargo, también deja cuestionamientos y reflexiones importantes que deberán dar pie a futuras investigaciones que clarifiquen el sentido social y legítimo de las Organizaciones No Gubernamentales en su transparencia y rendición de cuentas.

Referencias

- Anheier, H. (1990). Private Voluntary Organizations and the Third World: The Case of Africa. En Anheier, H. & Seibels W. (Eds.). *The third Sector: Comparative Studies of Nonprofit Organizations*. New York: DeGruyter.
- Banco Mundial, (2010), Nongovernmental Organizations and Civil Society/Overview, Recuperado de <http://wbIn0018.worldbank.org/essd/essd.nsf/NGOs/home>

- Bordt, R. (1997). *The Structure of Women's Nonprofit Organizations*. Indiana: University Press.
- Brown, D. & Korten, D. (1991). *Working More Effectively with Non-Governmental Organizations*. Washington D.C.: World Bank.
- Calduch, R. (1991). *Relaciones Internacionales*. Madrid: Ediciones Ciencias sociales.
- Carroll, T. (1992). *Intermediary NGO's. The Supporting Link in Grassroots Development*. West Hartford, Connecticut: Kumarian Press.
- Centro de Transporte Sustentable. (2010a). *Acerca de Nosotros*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/about>
- _____. (2010b). *Calidad del Aire y Cambio Climático*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/node/123>
- _____. (2010c). *Congreso Internacional de Transporte Público*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/node/68>
- _____. (2010d). *Congreso de Transporte Sustentable*. Recuperado de <http://www.congresotransportesustentable.org/brochurevcongreso/brochure.html>
- _____. (2010e). *Consejo Directivo*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/consejodirectivo>
- _____. (2010f). *Equipo de Trabajo*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/equipodetrabajo>
- _____. (2010g). *Modelo de Trabajo*. Recuperado de <http://www.embarq.org/cts-mexico/modelodetrabajo>
- _____. (2010h). *Movilidad y Desarrollo Urbano*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/node/130>
- _____. (2010i). *Nuestra Filosofía*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/nuestrafilosofia>
- _____. (2010j). *Proyectos*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/proyectos>
- _____. (2010k). *Publicaciones*. Recuperado de http://www.ctsmexico.org/Publicaciones_Virtuales
- _____. (2010l). *Sala de Prensa*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/pressroom>
- _____. (2010m). *Se unen por la movilidad urbana sustentable*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/FedEx,+movilidad+urbana+sustentable>
- _____. (2010n). *Sistemas Integrales de Transporte*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/node/132>
- _____. (2010o). *Verde Colima, que te quiero Verde*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/node/221>
- _____. (2010p). *Videos y publicaciones*. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/resources>
- _____. (2010q). *VI Congreso Internacional de Transporte Sustentable*. Recuperado de <http://www.congresotransportesustentable.org/>
- Centro Mario Molina. (2006). *Plan Estratégico*. Recuperado de <http://www.centromariomolina.org/plan.html>
- _____. (2010a). *Quiénes Somos*. Recuperado de <http://www.centromariomolina.org/qsomos.html>
- _____. (2010b). *Objetivos*. Recuperado de <http://www.centromariomolina.org/objetivo.html>
- _____. (2010c). *Publicaciones*. Recuperado de http://www.centromariomolina.org/pub_doctos.html
- Centro Mexicano para la Filantropía. (2010). *OSC Digital*. Recuperado de www.cemefi.org.mx
- Charry, C. (2000). *Geoestadísticas de las ONG's en México hoy*. México: UAM Iztapalapa.
- Choy, M. (2005). *Cómo Incidir en Políticas Públicas*. Asunción: Fundación Centro de Información y Recursos para el Desarrollo.
- Conraud, E. & Rivas A. (2010). Trabajo predoctoral. *Las 5 r's de la gestión ambiental: reflexiones para el caso de México*. (Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Comercio y Administración Santo Tomás).
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (2010). *Titulo Primero. Artículo 9*. Recuperado de: <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/9/10.htm?s=>
- Davenport, R. (1995). *Institutional Assessment of Mexican Environmental NGOs*. Washington DC: GreenCOM Environmental Education and Communication Project U.S. Agency for International Development.
- Diario Oficial de la Federación. *Ley del Impuesto Sobre la Renta*. México: Cámara de Diputados Del Honorable Congreso de la Unión.
- Doh, J. & Teegan, H. (2002). Nongovernmental organizations as institutional actors in international business: theory and implications. *International Business Review*, 11(6).
- Esmán, M. & Uphoff, N. (1984). *Local Organizations: Intermediaries in Rural Development*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Fowler, A. (1997). *Striking a balance: a guide to enhancing the effectiveness of NGOs in international development*, London: Earthscan Publication.
- Fundación Este País, (2010). *Organizaciones que cuidan el medio ambiente*. Recuperado de: www.fep.org.mx.
- García, S. & Armijo, N. (1997). *Organizaciones no gubernamentales. Definición, presencia y perspectivas*. (2a. ed.). México: Foro de Apoyo Mutuo, Fundación Demos IAP e Instituto de Análisis y Propuestas Sociales, IAP.
- Gobierno del Distrito Federal. (2007). *Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012, 2007*. México: Gaceta Oficial del Distrito Federal.
- González, E. (2007). *La educación frente al desafío*

- ambiental global. Una visión latinoamericana.* Madrid: Plaza y Valdés
- González, I. & Villar, R. (2003). *Organizaciones de la sociedad civil e incidencia en políticas públicas.* Buenos Aires: Libros del Zorzal.
- Green, A. & Matthias, A. (1996). How should Governments view Non-Government Organisations? *World Health Forum* 17(1), 42-45.
- Korten, D. (1990). *Getting to the 21st. Century: Voluntary Action and the Global Agenda.* Estados Unidos de Norteamérica: Kumarian Press.
- Krashinsky, M. (1986). *Transaction Costs and a Theory of the Nonprofit Organization.* New York, Oxford University Press.
- Kürzinger, E. Hess, F. Lange, J. Lingnau, H. Mercker, H. Vermehren, A. (1991). *Política ambiental en México: el papel de las organizaciones no gubernamentales.* México: Fundación Friedrich Ebert.
- León, A. & Palma, I. (2009). *Diagnóstico de la situación de los actores sociales que promueven el desarrollo social.* México: Instituto Nacional de Desarrollo Social y la Subsecretaría de Prospectiva, Planeación y Evaluación.
- Mackeith, J. (1993). *Organising NGOs: Challenge and Trends in the Management of Overseas Aid, Centre for Voluntary Organisation.* London: School of Economics.
- Marambio, M. (2004). *Organizaciones No Gubernamentales ambientalistas y partidos políticos verdes, frente a la contaminación atmosférica. Análisis comparativo: Chile y México, a partir de 1992.* (Tesis de maestría en sociología, Universidad Iberoamericana).
- McKelvey, B. (1982). *Organizational Systematics-Taxonomy, Evolution, Classification.* California: University of California Press.
- Mezzalama, F. & Schumm, S. (1993). *Cooperación con las ONG: Actividades operacionales para el desarrollo del sistema de las Naciones Unidas con organizaciones no gubernamentales y gobiernos a nivel popular y a nivel nacional. Dependencia Común de Inspección.* Ginebra: Organización de las Naciones Unidas.
- Miller, V. & Covey, J. (1997). *Advocacy Sourcebook: Frameworks for Planning, Action, and Reflection.* Boston: Institute for Development Research.
- Naciones Unidas. (2010). *Carta de las Naciones Unidas. Capítulo X, Artículo 71.* Recuperado de <http://www.cinu.org.mx/onu/documentos/cartatxt.htm>
- Najam, A. (1998). Searching for NGO effectiveness. *Development Policy Review.* 16 (3), 305-310.
- Natal, A. & Temudo, N. (1996). Las ONGs un Mundo de Diversidad: diferencias en desafíos organizacionales. *Convergencia* 3 (10), 241-270.
- Pérez, Marino. (2010). *Organizaciones No Gubernamentales, características de otro actor en el tablero internacional.* Recuperado de www.caei.com.ar
- Peschard, J. (2000). La cultura política democrática. Cuadernos de Divulgación de la Cultura Política. México: Instituto Federal Electoral. En Charry, C (Eds.), *Geoestadísticas de las ONG's en México hoy.* México: UAM Iztapalapa.
- Presidencia de México. (2007). *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012.* Recuperado de <http://pnd.presidencia.gob.mx/>
- Pugh, D. (1990). *Organization Theory.* New York: Penguin Books.
- Putzel, J. (1998). *Non-Governmental Organizations and rural poverty.* Citado por Sidney G., - Garner, L. *Organizing for democracy: NGO's, Civil Society, and the Philippine State.* Honolulu: University of Hawai Press.
- Rivas, A. (2007). Diagnóstico y replanteamiento estratégico del Centro Mario Molina. Informe preliminar. Ciudad de México: Centro Mario Molina.
- Salamon, L. & Anheier, H. (1999). *The Emerging Sector Revisited: A Summary, Revised Estimates,* Baltimore, MD: Center for Civil Society Studies.
- Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal. (2003a). *Iniciativas de Transporte Sustentable.* Recuperado de <http://www.sma.df.gob.mx/sma/index.php?opcion=26&id=126>
- _____. (2003b). *La Red de Monitoreo de PM2.5.* Recuperado de: <http://www.sma.df.gob.mx/sma/index.php?opcion=26&id=69>
- _____. (2005). Firma del Convenio del Bono de Carbono con el Banco Mundial. Recuperado de <http://www.sma.df.gob.mx/sma/index.php?opcion=25&t=1&v=mario%20molina>
- _____. (2010a). Recuperado de <http://www.sma.df.gob.mx>
- _____. (2010b). Medio Ambiente y Transporte Sustentable. Recuperado de <http://www.sma.df.gob.mx/transportesustentable/>
- _____. (2010c). *Programa de autorregulación ambiental para vehículos a diesel.* Recuperado de <http://www.sma.df.gob.mx/sma/index.php?opcion=26&id=262>
- _____. (2010d). *Programa de Contingencias Ambientales Atmosféricas.* Recuperado de <http://www.sma.df.gob.mx>
- _____. (2010e). *Programa Integral Contra la Contaminación Atmosférica de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México 2002-2010.* Recuperado de <http://www.sma.df.gob.mx>
- _____. (2010f). *Programa para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México 1995-2000 (PROAIRE),*

- (2010). Recuperado de www.sma.df.gob.mx/simat/pdf/proaire_2002-2010.pdf
- _____. (2010g). *Transporte Sustentable, Metrobus*. Recuperado de <http://www.sma.df.gob.mx/transportesustentable/index.php?op=autobuses>
- Themudo, N. (2000). *Organisational enviroment and NGO structure in Mexico and Portugal: what does the literature tell us?* Toluca: Programa Interdisciplinario de Estudios del Tercer Sector.
- Thynne, I. (2000). The State and Governance: Issues and Challenges in Perspective. *International Review of Administrative Sciences*. 66, (2), 227-240.
- Uphoff, N. (1995). *Why NGOS are not a Third Sector: A Sectoral Analysis with Some Thoughts on Accountability, Sustainability And Evaluation*. Londres: Earth- Scan Publications Limited.
- Villar, R. (2003). *De la participación a la incidencia de las OSC en políticas públicas*. En González, I. & Villar, R. (Eds.), *Organizaciones de la sociedad civil e incidencia en políticas públicas*. Buenos Aires: Libros del Zorzal.
- Weisbrod, B. (1977). *The Voluntary Nonprofit Sector*. Lexington, Massachusetts: Lexington Books.
- World Resources Institute. (2010). *Archivo*. Recuperado de <http://archive.wri.org/news.cfm?id=184>
- Yaziji, M. & Doh, J. (2009). *NGOs and Corporations: Conflict and Collaboration: Classifying NGOs: definitions, typologies and networks*. Cambridge: Cambridge University Press.