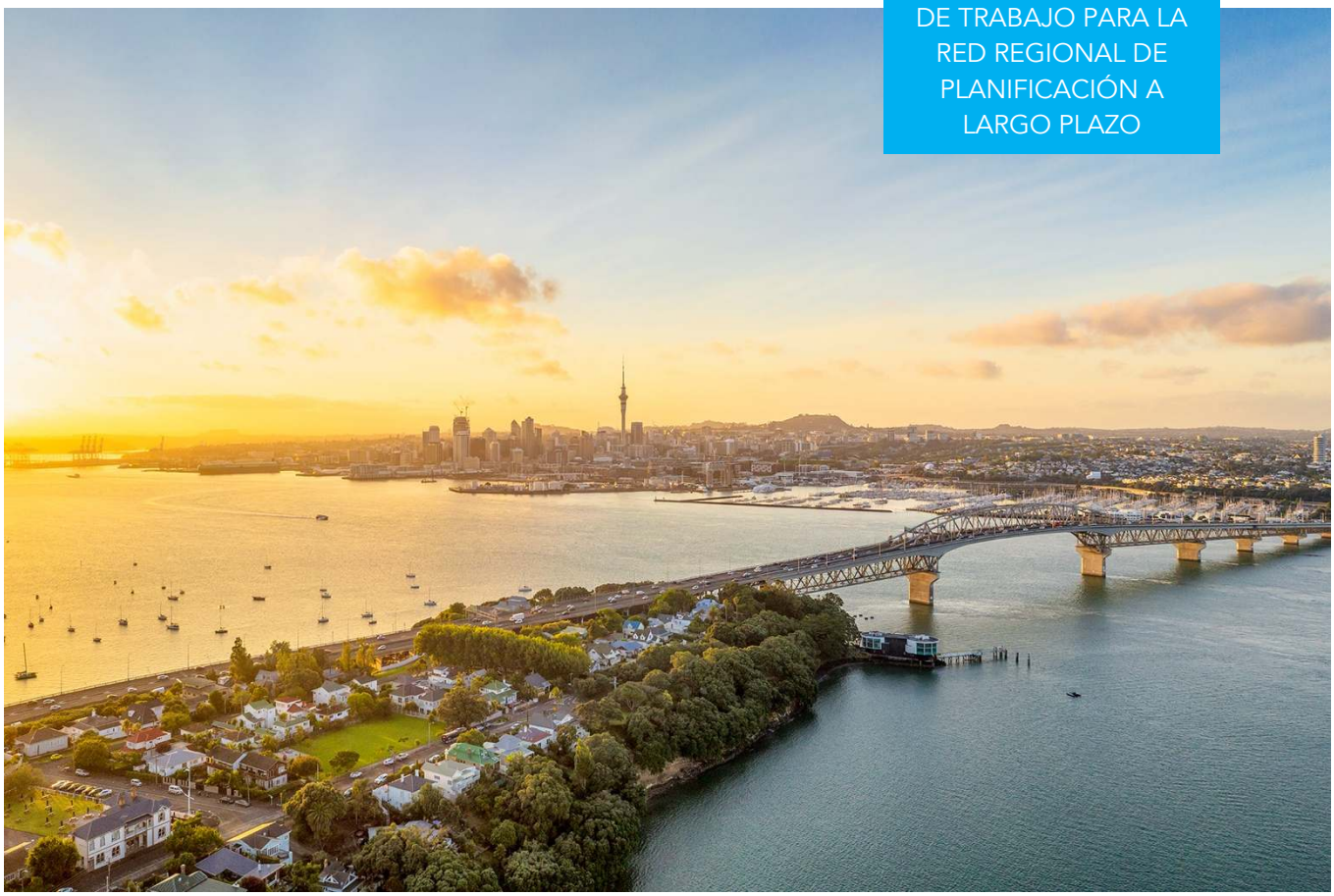
DOCUMENTO BASE PARA EL PROGRAMA DE TRABAJO PARA LA RED REGIONAL DE PLANIFICACIÓN A LARGO PLAZO



Gobernanza y Financiamiento para la Acción Climática en Ciudades Alineadas a los Objetivos Nacionales y Globales

RESUMEN PARA LOS TOMADORES DE DECISIONES

ONU programa para el medio ambiente 50 1972-2022

CLIMATE AMBITION & TRANSPARENCY
AMBICIÓN CLIMÁTICA Y TRANSPARENCIA

Euroclima+

Financiado por la Unión Europea

NACIONES UNIDAS CEPAL

FIIAPP COOPERACIÓN ESPAÑOLA

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Agradecimiento

Gracias a la Unión Europea y su Programa EUROCLIMA+ y a sus agencias implementadoras Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH y Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP) por apoyar la creación de este documento. Para más información acerca de iniciativas del Programa EUROCLIMA+ visite el sitio: www.euroclimaplus.org

El presente documento ha sido elaborada con el apoyo financiero de la Unión Europea a través del Programa EUROCLIMA+. Su contenido es responsabilidad exclusiva del documento y no necesariamente refleja los puntos de vista de la Unión Europea u otras instituciones o financiadores asociados.

Sobre Euroclima+

EUROCLIMA+ es un programa financiado por la Unión Europea y cofinanciado por el gobierno federal de Alemania a través del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ), así como por los gobiernos de Francia y España. Su objetivo es reducir el impacto del cambio climático y sus efectos en 18 países de América Latina y el Caribe promoviendo la mitigación y adaptación al cambio climático, la resiliencia y la inversión.

El Programa se implementa bajo el trabajo sinérgico de siete agencias: Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Expertise France (EF), Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP), Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH y el Programa de la ONU para el Medio Ambiente

Este estudio tiene por objeto principal proveer recomendaciones para que los gobiernos de las ciudades de América Latina encuentren mayores facilidades para acceder al financiamiento climático, de forma tal en que se respeten los sistemas de gobernanza climática nacionales, y a su vez ayudando a promover el incremento de la ambición para cumplir los objetivos climáticos globales. También se incluyen aspectos sobre los nuevos requerimientos que las fuentes de financiamiento establecen, principalmente a efectos de apalancar mayor financiamiento de origen privado.

Para arribar a estas recomendaciones, el estudio identifica las prioridades específicas que cada país resalta en sus instrumentos internacionales de acción climática. Se estudia el rol que las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC, por su sigla en inglés) y las Estrategias y/o ejercicios o visiones de Desarrollo bajo en Emisiones de Largo Plazo (LTS, por su sigla en inglés) le atribuyen a los gobiernos de las ciudades. También se identifica el rol facilitador de los gobiernos nacionales en la aplicación de medidas tanto de adaptación como de mitigación a nivel urbano. La identificación incluye menciones sobre aspectos clave de los planes y estrategias accesorias a las NDC y LTS que asignan un rol urbano a la acción climática, y aspectos donde se prioriza específicamente la acción de las ciudades dentro de las NDC-LTS. Por último, se incluyen los planes de ordenamiento territorial de nivel nacional y su relación con la acción climática.

El rol de las ciudades de América Latina en la lucha contra el cambio climático.

América Latina y el Caribe es la región más urbanizada del mundo. Ocho de cada diez personas vive en áreas urbanas y existen 198 ciudades que tienen poblaciones por encima de los 200,000 habitantes, los que contribuyen al 60% del Producto Interno Bruto (PIB) de la región[1].

Las ciudades de la región se están expandiendo rápidamente y a menudo sobre áreas de alta vulnerabilidad ambiental, consumiendo una cantidad desmedida de energía y de recursos naturales en el proceso. Esto causa contaminación local, principalmente del aire y del agua, además de emisiones de gases de efecto invernadero -GEI- que contribuyen al cambio climático. Se estima que las ciudades son responsables de entre el 60% y el 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones GEI[2].

[1] Creating livable cities: regional perspectives / African Development Bank, Asian Development Bank, European Bank for Reconstruction and Development, Inter-American Development Bank (pg. 80) https://publications.iadb.org/publications/english/document/Creating_Livable_Cities_Regional_Perspectives.pdf
[2] Ibidem

Por estas razones, muchas de las transformaciones económicas y de infraestructura, principalmente en los sectores de energía, transporte y de la edificación deben darse en las ciudades.

Las ciudades son el ámbito natural para generar soluciones integrales para la gestión de los ecosistemas. Allí conviven bosques, cursos de agua y suelos junto al hábitat humano y la infraestructura más diversa. Es decir, lo natural y lo cultural, aspectos que deben convivir de manera armoniosa para el logro de los objetivos climáticos globales.[3]

Las ciudades son priorizadas en materia de adaptación al cambio climático, por tratarse de los sitios en donde la frecuencia y magnitud de los impactos climáticos extremos es cada vez mayor, debido a la mayor exposición a nuevas enfermedades y sus vectores, la insuficiencia de la infraestructura y de los servicios públicos existentes para resistir a los nuevos eventos climáticos, además de los procesos de urbanización incompletos y defectuosos[4]. En materia de mitigación del cambio climático, y como establece la estrategia europea "*Un Planeta Limpio para Todos*"[5], las ciudades inteligentes pueden funcionar como laboratorios para la transformación y serán los primeros centros de innovación en el sector de la movilidad, principalmente por la creciente cantidad de viajes cortos y por cuestiones vinculadas a la calidad del aire.

En el marco institucional internacional, el Principio de Aproximación[6] establecido en el Acuerdo de París de la Convención Marco de Naciones Unidas para el Cambio Climático -UNFCCC, por su sigla en inglés-, invita a la comunidad internacional a acercarse cada vez más a la búsqueda de soluciones climáticas desde la perspectiva urbana, teniendo en cuenta que allí se encuentran los principales afectados por la crisis climática. Por ello se plantea la importancia de definir la convergencia de la acción climática en ciudades, para una participación más ambiciosa y coordinada entre los distintos niveles de gobierno, que empuje a los gobiernos nacionales a tomar mayor acción.

Por otro lado, como expresa la Iniciativa C40, las ciudades juegan un rol esencial para cubrir la gran brecha de emisiones existente entre los compromisos nacionales -NDC- y los objetivos del Acuerdo de París.

Claro que el financiamiento resulta la principal barrera. Esto sucede muchas veces por desconocimiento de las oportunidades y de cómo abordarlas por parte de las autoridades. Existen una serie de acciones que las ciudades de América Latina podrían aplicar para acceder al financiamiento climático propio, nacional e internacional, de

[3] Orientaciones Programáticas del Programa de Impacto en Ciudades Sustentables del Fondo para el Medio Ambiente Mundial, GEF (por su sigla en inglés) para su período de reposición séptimo.
[4] NDC de la República de Chile
[5] "*A Clean Planet for all. A European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy*", COM (2018) 773 final, Brussels, 28.11.2018
[6] Ver Apartado 136, Decisión CP.21-2015 y Artículo 7, Acuerdo de París

forma tal en que se respeten los sistemas de gobernanza climática nacionales, pero al mismo tiempo se promueva el incremento de la ambición nacional para el cumplimiento de los objetivos climáticos globales.

Estas líneas de acción podrían ordenarse de la siguiente manera:

1. Planificación urbana integrada para la mejora en la acción climática

La Política Nacional de Desarrollo Urbano de Chile resalta la reiterada problemática de proyectos de financiamiento en general que se diseñan sin entender a la ciudad de una manera holística, ni su "metabolismo urbano"[7]. Así, los proyectos de infraestructura urbana no suelen tomar en cuenta los efectos sociales ni ambientales del contexto en donde se insertan. Se puede afirmar con firmeza que si las distintas carteras de los gobiernos con jurisdicción urbana no se coordinan para el desarrollo de programas y proyectos, es muy difícil garantizar el concepto de "derecho a la ciudad" y el pleno acceso equitativo a la misma, promovido, por ejemplo, en la NDC de Uruguay.

Para cambiar esta tendencia, existen medidas que impulsan el flamante concepto de planificación urbana integrada. En algunos casos incluso mediante obligaciones legales. En el caso de Brasil, por mandato constitucional, todas las ciudades de más de 20.000 habitantes deben publicar un plan maestro basado en estudios científicos y en un debate ampliamente participativo que debe ser revisado cada diez años[8]. De dicho plan maestro deben surgir todos los planes locales sectoriales que, a su vez, deben guardar relación directa con el componente urbano de adaptación de la NDC de Brasil.

Este impulso legal llevó a Brasil a ser el primer país en la región en implementar un sistema basado en el concepto de Desarrollo Orientado al Tránsito -TOD, por su sigla en inglés- para las ciudades de Recife y Brasilia[9] y para las metrópolis de Belén, Teresina y Florianópolis[10], con sistemas de replicación a todas las ciudades del país a través de la Plataforma de Ciudades descripta más abajo. El sistema TOD busca desarrollar a las ciudades de manera compacta, densificando áreas estratégicas que cuenten con acceso a los servicios públicos básicos como el transporte, agua potable, cloacas, energía eléctrica y la gestión integral de residuos. Todo ello con un enfoque inclusivo. Un modelo TOD es complejo de lograr sin la integración de las distintas áreas de gobierno que regulan y promueven dichos servicios públicos, más allá de su jurisdicción. En algunos países ésta será en parte municipal, estadual, provincial, federal y/o nacional.

[7] Política Nacional de Desarrollo Urbano de Chile, 2014, pág. 14

[8] Ley 10.257 del 10 de julio de 2001

[9] Mediante Proyecto GEF6- "Promoting Sustainable Cities in Brazil through integrated urban planning and innovative technologies investment", CEO Endorsement document, pág. 12-13

[10] Mediante Proyecto "Brazil, Child Project to the Sustainable Cities Impact Programme", GEF-7, pág. 1-3, logical framework

Otro enfoque interesante en esta línea presenta la NDC de Costa Rica que se propone que todos sus municipios cuenten con un plan de uso del suelo que contenga criterios de vulnerabilidad y cambio climático, impulsando la planificación urbana integrada entre las carteras de obras públicas, vivienda y transporte, y agregando específicamente al área ambiental encargada de los temas de adaptación[11]. Esta medida motivó en gran parte a que Costa Rica impulse pilotos de corredores verdes que promueven tanto el cuidado de la biodiversidad como la mejora en el sistema del transporte, principalmente en el Área Metropolitana de San José -GAM-, bajo el programa del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF, por su sigla en inglés, en su período de reposición séptimo)[12]. Los pilotos en el GAM podrán ser replicados a todos los municipios que tengan sus planes de uso del suelo.

Algo similar sucede a raíz de las *Consideraciones de Cambio Climático para el Ordenamiento Territorial*[13], emitidas por el Ministerio de Ambiente de Colombia, que además de promover la planificación climática basada en la evidencia científica, impulsan la integración de la cartera ambiental y climática dentro de las áreas de planificación en los distintos niveles de gobierno con competencias urbanas. Las *Directrices Nacionales de Ordenamiento Territorial* de Uruguay tienen un enfoque parecido, agregando la prohibición expresa de la urbanización en áreas contaminadas e inundables, que deberán ser identificadas y consideradas por el área ambiental y sus expertos en adaptación y vulnerabilidad climática[14].

La planificación urbana integrada puede permitir a las ciudades promover medidas transformacionales como el despliegue de la movilidad eléctrica que pueden ayudar a corregir contradicciones de nivel nacional (por ejemplo, la voluntad de alineamiento con el Acuerdo de París, al mismo tiempo en que se fomentan tecnologías de transición, como los biocombustibles o el gas natural). Cabe decirse que, según el Informe sobre la Brecha de Emisiones de ONU Medio Ambiente[15], la distancia entre los compromisos actuales y el objetivo climático global del Acuerdo de París nos indica que estamos a unas 32gtn de CO2eq anuales de distancia. Para cerrar esa brecha deberíamos "apagar" a Estados Unidos, la Unión Europea, China, India y Japón juntas por un año. En efecto, las tecnologías de transición no alcanzan. En el caso de Argentina, la promoción de la

[11] "Gobierno de Costa Rica. Ministerio de Ambiente y Energía. Contribución Prevista y Determinada a Nivel Nacional de Costa Rica.", San José, Septiembre de 2015, pág. 18

[12] Compilation of GEF-7 Sustainable Cities Impact Programme Child Project Concepts", presentado por ONU Medio Ambiente al GEF el 1º de Noviembre de 2019, pág. 89

[13] Disponible en: https://www.minambiente.gov.co/images/cambioclimatico/pdf/desarrollo_y_planificacion/Consideraciones_de_Cambio_Climatico_para_el_Ordenamiento_Territorial_VF.pdf

[14] Todos los instrumentos de planificación del territorio se pueden encontrar en el Inventario Nacional de Ordenamiento Territorial - Sistema de Información Territorial (SIT). https://sit.mvotma.gub.uy/inot/#/inicio

[15] Emissions Gap Report, 2019, UN Environment

Ley 27.424 de generación distribuida de energía a partir de fuentes renovables, que debe ser planificada entre las carteras de vivienda, energía y finanzas, podría solucionar el problema del impacto del incremento de la demanda energética sobre la red eléctrica, proyectado en la NDC de Argentina, además de evitar el despliegue de tecnologías de transición como el gas[16].

La acción mancomunada dentro de las distintas áreas de gobierno de una ciudad podría ayudar a mejorar la ambición a nivel nacional. Esto también podría empujar a los bancos de desarrollo que aún no tienen prohibiciones internas de financiar tecnologías de transición, para que direccionen su financiamiento hacia soluciones climáticamente transformacionales[17]. El vinculo directo entre el Banco Interamericano de Desarrollo -BID- y cada ciudad piloto de su voluminoso programa para ciudades emergentes -ICES-[18], podría funcionar como puntapié. Eventualmente, otras iniciativas de financiamiento transformacional para ciudades como TAP de ICLEI y el CFF de la Iniciativa C40 podrían identificar y proveer financiamiento como capital semilla para proyectos que superen la taxonomía del BID y otros bancos de desarrollo, cuando estas últimas no facilitan el cambio transformacional.[19]

La planificación integrada también debe incluir al sector privado. Como ejemplos orientadores, la *Estrategia de Movilidad Eléctrica de Colombia* integra a tomadores de decisión públicos y privados del sector de energía eléctrica, transporte y a los planificadores urbanos, con el objetivo común de generar nuevos empleos digitales y sostenibles, como la utilización de cargadores bidireccionales que permiten utilizar las baterías de los autos eléctricos como herramientas de almacenamiento de energía[20]. También se desarrollan modelos de negocio de movilidad compartida, unificando cadenas de valor que generan empleos verdes urbanos. Lo mismo sucede en Uruguay con la iniciativa MOVÉS, que pretende la integración de las ciudades hacia nuevos empleos digitales y nuevos negocios que integran a las empresas de alquileres de autos, las distribuidoras eléctricas, y las empresas financieras y aseguradoras[21]. Del mismo modo, la Ciudad de México, a través de su proyecto C40-CFF, logró integrar sus carteras de transporte y energía para el desarrollo de la infraestructura de recarga necesaria y la provisión de energía eléctrica de bajas emisiones certificadas para alimentar a los buses eléctricos en funcionamiento en el “Eje 8 Sur” de la ciudad. Además, el proyecto

[16] La reserva de gas no convencional de Vaca Muerta es la segunda más grande del mundo luego de Permian, en Estados Unidos, resultando muy tentador para algunos sectores poco informados sobre la crisis climática

[17] A diferencia de algunos bancos europeos como el BEI

[18] https://www.iadb.org/es/desarrollo-urbano-y-vivienda/programa-ciudades-emergentes-y-sostenibles

[19] Nóteses que para modificar esta dinámica se requieren decisiones del gobierno nacional en su cartera que opera como punto focal de los bancos de desarrollo, lo que veremos más abajo.

[20] Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, Gobierno de Colombia con apoyo de ONU Medio Ambiente y el Programa Euroclima+, 2019, página 23

[21] Párrafo 17 de la Política Nacional de Cambio Climático, implementada a través de la iniciativa MOVÉS (https://moves.gub.uy/)

integrado generó empleos verdes a través de la creación de nuevas capacidades por parte de las universidades locales[22].

En vista de lo expuesto se plantean las siguientes sub-líneas de acción:

1.1 Crear los arreglos institucionales, las capacidades y la mejor información disponible para la integración de los distintos actores urbanos y la mejor toma de decisión.

Tanto para mitigación como adaptación es necesario que los órganos con competencias urbanas se reúnan periódicamente y que sus decisiones conjuntas tengan carácter vinculante, en la medida de lo posible. Es importante que estos arreglos prescindan del nivel de gobierno de que se trate, ya sea municipal, departamental, estadual o provincial, buscándose la integración metropolitana, regional o por eco-regiones, según corresponda y de acuerdo con el tamaño de cada ciudad y la cantidad de jurisdicciones involucradas. El concepto de "UNICIPIO" promovido por las distintas áreas de gobierno que conforman la metrópolis de Mendoza, Argentina, resulta un ejemplo interesante a seguir. UNICIPIO resulta un arreglo institucional de gobernanza colaborativa entre los organismos municipales y provinciales de dicha ciudad para la planificación integrada y eficiente[23]. También es importante que los arreglos institucionales cuenten con una participación sistematizada del sector privado presente en el territorio urbano y cuyas decisiones de negocio puedan ayudar a encontrar soluciones climáticas comunes, además de la participación ciudadana en general y de las poblaciones más vulnerables.

Estos arreglos constituirían el ámbito ideal para la creación de sistemas de creación continua de capacidades climáticas locales. Para ello es importante que las áreas ambientales colaboren con los distintos niveles de gobierno con competencias urbanas para que conozcan el sistema de gobernanza climática global y nacional del que dependen (Acuerdo de París y sus implicancias, NDC y su sistema de seguimiento y LTS). Para asegurar la continuidad y la sistematización de estas capacidades se pueden acordar arreglos conjuntos con entidades académicas y de investigación o con sujetos de la sociedad civil especializada y/o con funcionarios públicos especializados.

A nivel tecnológico, para que los funcionarios locales puedan tomar decisiones basadas en evidencia científica, es necesario que las plataformas de planificación sean geo-referenciadas, de modo que permitan visualizar mejor los impactos de cada decisión sectorial en el resto de los sectores y los beneficios de tomar decisiones integradas[24].

---

[22] Transforming Cities and Finance to Address Climate Change. The Example of the C40 Cities Finance Facility", Noviembre de 2018, pág. 18

[23] http://www.unicipio.mendoza.gov.ar/

[24] Tal como se trabajará en todos los proyectos GEF-7 del Programa de Impacto en Ciudades.

Del mismo modo, es importante que las ciudades realicen y mejoren sus inventarios de GEI y la información sobre la vulnerabilidad. Las redes de ciudades como la Red Argentina de Municipios contra el Cambio Climático tienen este objetivo principal.

1.2 Definir prioridades climáticas de la ciudad de acuerdo con sus características.

La participación multi-actor en los arreglos creados, permitiría determinar y legitimar de manera más consensuada cuales son las prioridades de una ciudad. Existen temas de prioridad común a todas las ciudades, tales como el agua y saneamiento, obras públicas, transporte, energía, y gestión de residuos. Sin embargo, una ciudad podría enfocar mayores esfuerzos en materia de gestión de recursos hídricos por encontrarse al pie de montañas en zonas de deshielo y en donde la disponibilidad del recurso varia a causa del cambio climático. También podría priorizarse el área de vivienda en el caso de contar con déficit habitacional, entre otras.

1.3 Buscar soluciones climáticas de planificación de carácter holístico y transformacional.

El accionar de estas áreas competentes coordinadas debería enfocarse en brindar soluciones de planificación integral para lograr la máxima eficiencia posible en el uso de recursos. El concepto de TOD resulta muy favorable para solucionar deficiencias habitacionales, transporte público insuficiente, falta de espacios verdes de interconexión para la movilidad no motorizada, entre otras.

Teniendo en cuenta que las ciudades son las principales afectadas por el cambio climático, la planificación integrada es imprescindible pero no es suficiente. Es importante entender la importancia de dar saltos cualitativos hacia tecnologías de cero emisiones y soluciones basadas en la naturaleza. Promover tecnologías de transición podría generar bloqueos tecnológicos y "sendero-dependencias" en las industrias y dificultades para el desarrollo sustentable en el largo plazo[25]. Aquí juega un rol muy importante la creación de capacidades para la aprehensión de los conceptos de crisis climática global y los requerimientos imprescindibles para su reversión a tiempo.

2. Fortalecer el rol nacional en la gobernanza y la planificación climática de nivel urbano.

Además de los arreglos a nivel local, para que la transición climática funcione, existen arreglos que deben suceder a nivel nacional. Cada país tiene su propio sistema de

[25] Resulta interesante ver al respecto el concepto de "sendero-dependencia" expresado en la reciente publicación de FARN que puede consultarse aquí sobre elementos para una LTS en Argentina.

gobierno, los que pueden rotularse bajo unitarios o federales, aunque siempre encontrarán particularidades jurídicas propias (*sui generis*), de acuerdo con cada sistema constitucional. De todas formas, los países pueden seguir lineamientos comunes que luego deberán adaptar a sus propios sistemas:

Los gabinetes/comités nacionales de cambio climático cumplen una función clave para generar una articulación nacional entre los ministerios competentes y un órden nacional-local que garantice el accionar climático eficiente y coordinado. En el caso del gabinete nacional de Argentina, se crearon instancias específicas de coordinación formal entre la nación, las provincias y municipios. Sin embargo, los resultados más relevantes logrados por el gabinete son justamente la interacción entre las distintas áreas de gobierno a nivel nacional. Las carteras nacionales de finanzas, planificación, relaciones internacionales entre otras, han comenzado a sistematizar una coordinación con el área ambiental y con otras áreas sustantivas como energía, transporte y agricultura. Al igual que en el nivel local, esta es la única manera de poder lograr la creación de capacidades en ministerios nacionales históricamente ajenos a la crisis climática. De ese modo, por ejemplo, el ministerio de finanzas o hacienda podrán entender las implicaciones de la NDC y del Acuerdo de París al momento de determinar los lineamientos y la priorización de proyectos de deuda con garantía soberana.[26]

Esta premisa pueda efectuarse en casos más específicos dentro de la agenda climática, quizás facilitando más la coordinación multi-actor tanto vertical como horizontalmente por existir menor cantidad de actores. En materia de adaptación al cambio climático, el Grupo Técnico de Adaptación de Brasil es encargado de monitorear la implementación del Plan Nacional de Adaptación -NAP, por su sigla en inglés- y sus revisiones periódicas[27]. Este grupo incluye a los ministerios competentes, además de los estados y municipios, al sector privado y a la sociedad civil. El área de planificación de nivel nacional juega un rol coordinador importante ya que emite directivas basadas en los resultados del monitoreo informados por el grupo técnico, que permiten la mejora en el sistema de planificación urbana, bajo lineamientos nacionales comunes. Algo parecido plantea Argentina con su Consejo Federal de Planificación (COFEPLAN), que busca fortalecer las capacidades institucionales de las áreas de planificación de las distintas jurisdicciones, bajo lineamientos nacionales comunes. Con el mismo objeto, México prioriza estudios de monitoreo como el mencionado de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), para identificar las brechas de alineamiento de los planes locales con la NDC[28].

[26] Como ejemplos coyunturales, los gabinetes deberían poder expedirse rápida y eficientemente e influir en decisiones como el posible acuerdo Argentina-China para la explotación porcina y también en el destino de los fondos con garantía soberana que toman los países del BID, CAF, Banco Mundial.

[27] Resolución 150/161 del Ministerio de Ambiente de Brasil

[28] "El Potencial de los Gobiernos Subnacionales para la Mitigación del Cambio Climático", Yuliana Gonzalez Ulloa, GIZ, Octubre, 2019

- En vista de lo expuesto, se plantean las siguientes sub-líneas de acción:

2.1 Crear ámbitos de integración de la gobernanza climática a nivel nacional que además promuevan la integración con las áreas y arreglos locales.

Los gabinetes/comités nacionales de cambio climático son esenciales para fijar políticas claras y consensuadas que puedan ser asequibles por las ciudades. Es importante que estos gabinetes incluyan y den amplia participación a las áreas de gobierno a cargo del financiamiento, planificación, obras públicas, cancillerías, así como al sector privado, a las redes de municipios y ciudades u otros arreglos locales existentes, además de las áreas sustantivas en cambio climático.

Asimismo, estos arreglos deberían estar provistos de la mejor información disponible (plataformas de gestión georreferenciadas, inventarios de GEI locales, contaminantes climáticos de vida corta, análisis de riesgo y vulnerabilidad, entre otros). Además de la información que provea la nación, las mismas ciudades o las redes de ciudades, deberían informar periódicamente a los gabinetes o comités sobre sus particularidades respecto al cambio climático para influir en la toma de decisión nacional. Para ello, es importante que los gobiernos locales mejoren sus sistemas de información climática y de co-beneficios con impactos locales para que puedan ser tomados en cuenta por la nación[29].

2.2 Incorporación de criterios climáticos en los instrumentos de planificación territorial.

Más allá del sistema de gobierno establecido por un país, es necesario que los gobiernos nacionales determinen criterios de gestión climática a ser considerados en todos los procesos de planificación del territorio y del desarrollo urbana. Como vimos en el caso de Colombia, es importante integrar recomendaciones concretas en estos instrumentos nacionales, de manera de incorporar aspectos de adaptación y mitigación en cada una de las fases y componentes de los planes de ordenamiento territorial. Éstas van desde la incorporación de información sobre los distintos escenarios de impactos del cambio climático, la identificación de amenazas y vulnerabilidades, hasta el establecimiento de herramientas para la acción climática que integren programas relacionados con el cambio climático y que puedan informar y complementar las acciones urbanas proyectadas para el corto, mediano y largo[30].

---

[29] El proyecto "Colaboración Regional para la transparencia y cumplimiento de las NDCs y generación de Estrategias Climáticas de Largo Plazo" de la Iniciativa Euroclima+ trabaja en este sentido a través del facilitamiento de herramientas para la traducción de los inventarios locales en inventarios nacionales.

[30] Ver Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático de Colombia http://www.minambiente.gov.co/images/cambioclimatico/pdf/Plan_nacional_de_adaptacion/1._Plan_Nacional_de_Adaptaci%C3%B3n_al_Cambio_Clim%C3%A1tico.pdf

3. Sostenibilidad fiscal para el acceso al financiamiento climático

Además de los arreglos de planificación, para transformar una ciudad internamente y acceder al financiamiento es necesario tener una fiscalidad sustentable. Esto permite acceder a ventanas de financiamiento para realizar acciones climáticas tanto mediante los propios presupuestos locales que se reorganizan como para acceder a programas nacionales y a la cooperación internacional. Para ello, las ciudades deben entender su situación de base financiera y deben plantearse metas y objetivos de sustentabilidad fiscal.

Planificación y fiscalidad deberían ser trabajados simultánea e integradamente. Para ello, como ejemplo global, la LTS de Estados Unidos, plantea una serie de incentivos concretos para la densificación urbana de áreas estratégicas en línea con el concepto TOD. Asimismo, para lograr evitar problemas por incremento de los precios de las tierras o el alquiler de edificios en las zonas a densificar, se plantean distintas medidas de fiscalidad sostenible. Por ejemplo, establecer servidumbres de conservación de esos terrenos que recaigan sobre los propietarios; generar mercados específicos para los productos forestales y alimenticios provenientes de los mismos barrios (circuitos cortos de producción y consumo); e incluso descuentos impositivos para propietarios que no suban los precios[31]. De esta manera, el estado se ahorra costos de mantenimiento y logística, al mismo tiempo en que se incentiva a que los precios no se disparen, mediante instrumentos fiscalmente neutros.

En un plano general, la sustentabilidad fiscal cumple un rol fundamental para la descarbonización de las economías. Las medidas antibloqueo tecnológico que establece la LTS de Costa Rica, demuestran la importancia de analizar el ciclo de vida de cada tecnología en la que una ciudad pretende invertir, para evitar tecnologías de transición que generen una "sendero-dependencia" de la que sea muy difícil salir[32]. Para el caso de la movilidad eléctrica se suele utilizar el sistema de ponderación de la compra pública y privada bajo la herramienta del Costo Total de Propiedad (TCO, por su sigla en inglés) también priorizado en la LTS de Canadá[33]. En energías renovables se utiliza el concepto de Costo Energético Nivelado (LCOE, por su sigla en inglés). Estas resultan herramientas que permiten entender los costos reales de estas tecnologías en situaciones de operación específicas. De este modo, tecnologías transformacionales, aun cuando sus

[31] "*United States Mid-Century Strategy for Deep Decarbonization*", Noviembre de 2016, pág. 84
[32] "Plan Nacional de Descarbonización. Compromiso del Gobierno del Bicentenario. Descarbonicemos Costa Rica. Compromiso País 2018-2050", comunicado a UNFCCC en Diciembre de 2019, págs. 35 a 39
[33] "*Canada´s Mid-Century Long-Term Low-Greenhouse Gas Development Strategy*", Noviembre de 2016, pág. 133

costos de capital inicial son mayores, resultan más favorables bajo un análisis de ciclo de vida. Estos análisis integran costos operativos, costos de eficiencia energética, y costos de salud pública, lo que permite tomar decisiones transformacionales que a su vez son económicamente más favorables. Estos conceptos redundan en las recomendaciones del C40 que se centran en la necesidad de realizar los análisis costo-beneficio de las medidas que se tomen respecto a las infraestructuras que son de largo plazo y no pueden evaluarse solamente en miras a obtener beneficios inmediatos a costa de incurrir en gastos exorbitantes ulteriores, principalmente por los eventos climáticos incrementales[34]. Como vimos, es imperioso integrar a las áreas de finanzas públicas en todos los proyectos.

Siguiendo el planteamiento anterior, el Sistema General de Regalías Mineras de Colombia -SGR- dictó, a través de su Ministerio de Ambiente, los lineamientos que orientan el destino de los fondos recaudados por regalías y la selección de los proyectos elegibles[35]. Para ingresar al sistema, los proyectos deben contar con una estrategia de reducción del riesgo climático mediante la propuesta de acciones basadas en evidencia científica considerando proyecciones climáticas. Además, deben contar con una estrategia de protección financiera (seguros, créditos, bonos, o transferencia de riesgo a los mercados financieros, entre otros). En la misma línea, el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático de Ciudades -PNACCC- de Chile emite los criterios de elegibilidad y guías metodológicas para el desarrollo de proyectos a financiarse por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, así como por el Sistema Nacional de Inversiones[36]. Para lograr el mismo objetivo a nivel regional, Chile se plantea que sus Comités Regionales de Cambio Climático -CORECC- promuevan la incorporación de los criterios y guías del -PNACCC- dentro de los presupuestos destinados a los entes regionales.

En el plano de la cooperación internacional, el propio GEF en su Programa de Impacto en Ciudades Sostenibles, establece un marco de taxonomía para evaluar la línea base de las ciudades a financiar y su evolución a través del tiempo de las intervenciones piloto. El marco de taxonomía (*Urban Sustainability Framework* -USF-) incluye específicamente el concepto de sostenibilidad fiscal, que exige a las ciudades contar con objetivos y metas sobre cómo mejorar su sistema de recaudación y destinos fiscales[37].

Los arreglos de planificación para la adaptación que está creando el proyecto GCF-*Readiness* de Uruguay también buscan correlacionarse con el sistema de finanzas

[34] "*Six Effective Ways for Cities to Invest in Climate Action*", Resúmenes para tomadores de decision, Septiembre, 2019, C40 Knowledge Hub

[35] "Lineamientos Orientadores para la Formulación y Pertinencia de Proyectos en Gestión del Riesgo y Adaptación al Cambio Climático, a ser Financiados con Cargo a Recursos del SGR (ART. 8, Decreto 2190 de 2016), Publicación realizada en el marco del Acuerdo PNUD - MADS No. 358 de 2016, Septiembre, 2017

[36] "Marco Legal para la Adaptación al Cambio Climático a Nivel Municipal y Regional en Chile", Programa Euroclima y ONU Medio Ambiente, Diciembre 2016.

[37] Marco de Sostenibilidad Urbana del GEF junto al Banco Mundial, 2018

públicas para el contexto urbano del país[38]. Los criterios priorizados en el NAP de Uruguay deberán formar parte de los criterios para evaluar hacia dónde se va a dirigir la inversión pública en materia de adaptación al cambio climático a nivel urbano. Los lineamientos también serán utilizados para promover que las inversiones del sector privado apliquen los mismos criterios de adaptación de manera integrada.

Caben mencionarse las valiosas recomendaciones para la sostenibilidad fiscal urbana emitidas por ICLEI y la Iniciativa TAP. Se hace hincapié en la importancia de contar con un inventario de los bienes con los que cuenta una ciudad con capacidad de ser vendidos, dados en leasing o venta de derechos de desarrollo[39]. En esta línea, el proyecto GEF-7 de Argentina, ayudará a la Ciudad de Mendoza a implementar un sistema de plusvalía en los códigos de construcción, bajo criterios de eficiencia energética en la construcción de nuevas residencias y la utilización de paneles solares que serán promovidos en tierras fiscales que posee el municipio en zonas estratégicas a ser densificadas con el producido de su venta (Proyecto Distrito Sustentable)[40]. Los códigos de construcción resultan instrumentos regulatorios sumamente eficaces para la promoción de medidas que incentiven al sector privado a financiar obras y acciones alineadas a los objetivos climáticos.

Por su parte, C40 complementa estos análisis de medidas de sostenibilidad fiscal interna, sugiriendo analizar la posibilidad de incrementar la recaudación de fondos públicos a través de la tasación de bienes y servicios provenientes de los actores que más emisiones GEI generan en la ciudad. También se puede plantear la creación de un mercado de carbono local, eximiendo del alcance de fiscalización directa a los actores más pequeños que no podrían hacer frente a los costos.[41]

- En vista de lo expuesto se plantean las siguientes sub-líneas de acción:

3.1 Realizar una línea base sobre las oportunidades existentes para promover la sostenibilidad fiscal de la ciudad.

En primer lugar, resulta beneficioso para las ciudades poder evaluar su capacidad financiera y demostrar su grado de capacidad crediticia. La capacidad crediticia se refiere a la posibilidad del gobierno de una ciudad de cumplir con sus obligaciones financieras, incluido el reembolso de sus deudas. Para realizar esto pueden utilizarse los

[38] Documento de proyecto GCF-NAP "**URU/18/002:** Integración del enfoque de adaptación en ciudades, infraestructura y ordenamiento territorial en Uruguay

[39] Para mayor información consultar el *Árbol de toma de Decisión Climático-Financiera* de TAP aquí

[40] Ver https://ciudaddemendoza.gob.ar/gobierno/areas-municipales/secretaria-planificacion-infraestructura-y-ambiente/plan-de-renovacion-urbana/distrito-sustentable/

[41] "Transforming Cities and Finance to Address Climate Change. The Example of the C40 Cities Finance Facility", Noviembre de 2018

indicadores del Marco de Sostenibilidad Urbana del GEF, que consisten en evaluar las calificaciones crediticias disponibles; las fuentes propias de recaudación; el porcentaje de recaudación sobre la facturación y la tasa de crecimiento de la deuda.[42]

Asimismo, cada ciudad es titular de diversos bienes cuyos frutos pueden ser destinados a tomar acciones contra el cambio climático. Ello debe ser inventariado para luego buscar las mejores herramientas financieras para direccionar los fondos recaudados por ventas, leasing o venta de los derechos de desarrollo de esos bienes hacia la acción climática[43].

La capacidad de regular los códigos de edificación y construcción son caminos relativamente simples y eficaces para promover la sostenibilidad fiscal. Establecer obligaciones climáticas en la construcción, derechos de plusvalía o beneficios fiscales, suelen ser instrumentos fiscalmente neutros, ya que los beneficios por mejoras en la salud de la población (mejorar en la calidad del aire y agua) y extensión de la vida útil por mayor resiliencia de las infraestructuras, generan ahorros de largo plazo en los gastos públicos. Los incentivos en los códigos suelen promover proyectos de edificación que cuenten con criterios de eficiencia energética y materiales sostenibles, incorporación de equipos de energía solar distribuida, infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos, entre otros. Su seguimiento podría darse a través de los sistemas de trámites para la construcción que posea cada jurisdicción.

3.2 Definir objetivos y metas que incluyan medidas concretas para la sostenibilidad fiscal y un sistema de seguimiento.

Las ciudades pueden direccionar financiamiento privado para la construcción climáticamente sostenible a través de la incorporación de plusvalías por aplicación de estándares climáticos, lo que es un eje central del sistema TOD. Sin embargo, las decisiones de densificación de áreas estratégicas bajo el concepto TOD pueden traer efectos no deseados de no ser correctamente abordadas. Para ello, es necesario regular el sistema de valores de las áreas a densificar que podrían aumentar significativamente, generando un efecto de exclusión social. Existen medidas para disuadir esta situación como las servidumbres de conservación que obliguen a los titulares de las tierras densificadas a proveer de ciertos usos comunes (servidumbres de paso, libre uso de espacios verdes, etc.); la promoción de mercados de productos barriales (como alimentos o vestimenta desarrollada localmente) y las exenciones impositivas (como las de alumbrado, barrido y limpieza), entre otras[44]. También existen otras medidas de

[42] Marco de Sostenibilidad Urbana del GEF junto al Banco Mundial, 2018, pág. 35
[43] *Árbol de toma de Decisión Climático… op.cit.*
[44] Tal como expresa la "*United States Mid-Century Strategy for Deep Decarbonization*", Noviembre de 2016, pág. 84

fomento más robustas como regular mercados de emisiones GEI por ciudades o eco-regiones.

Por otro lado, es indispensable que las ciudades monitoreen el destino de los fondos recaudados e invertidos por el sector privado, con el objetivo de evaluar el impacto y la costo-efectividad de las intervenciones hechas. Por ejemplo, el costo monetario de la reducción de una cantidad determinada de emisiones de GEI.

3.3 Generar plataformas de ciudades sustentables contra el cambio climático que promuevan las buenas prácticas fiscales para el acceso al financiamiento.

Algunas experiencias como la del Programa de Ciudades Sustentables de Brasil o la Red Argentina de Municipios contra el Cambio Climático -RAMCC- de Argentina demuestran que muchas plataformas exitosas de ciudades suelen ser iniciadas por la sociedad civil y los movimientos locales. Sin embargo, es importante que los gobiernos nacionales tomen la iniciativa de crear/expandir y gestionar plataformas nacionales. Estas plataformas deberían brindar apoyo para fortalecer las capacidades de los gobiernos locales para que puedan aumentar su sostenibilidad fiscal e incrementar las posibilidades de acceder al financiamiento nacional e internacional y a readecuar su financiamiento propio. Las plataformas podrían socializar las mejores prácticas de las ciudades y sus arreglos institucionales, promoviendo la sostenibilidad fiscal como requisito para el acceso al financiamiento nacional e internacional. Por ejemplo, la plataforma nacional de Brasil contiene un módulo específico donde se publica el seguimiento a las medidas establecidas para volver sostenibles los presupuestos municipales. También contiene información actualizada sobre las oportunidades de financiamiento nacional e internacional de acuerdo con los resultados de la evolución de las ciudades en su proceso hacia la sostenibilidad fiscal.[45]

3.4 Diseñar e implementar criterios y guías para la elegibilidad de proyectos.

Los gobiernos nacionales deberían emitir lineamientos comunes de sostenibilidad fiscal que deberían cumplir los proyectos presentados por cada ciudad para acceder tanto al financiamiento local y nacional como internacional. En el caso de no poder regularse esto a nivel nacional por cuestiones jurisdiccionales, es importante que los lineamientos sean recomendados y promovidos a nivel nacional a manera de dar uniformidad y propiciar la sana competencia de las ciudades bajo esquemas de igualdad de oportunidades y acceso a la información.

[45] GEF6- "*Promoting Sustainable Cities in Brazil through integrated urban planning and innovative technologies investment*", CEO Endorsement document, pág. 38

4. Integración regional para el cambio transformacional desde abajo hacia arriba, aprovechando contextos urbanos similares.

Empezando por un ejemplo concreto como el de los mercados de emisiones de GEI locales, es necesario plantear estrategias integradas. Para evitar la *fuga de emisiones* a otros territorios más laxos que no posean este tipo de regulaciones y que resulten más tentadores para el sector privado, es clave que las ciudades formen grupos por eco-regiones o por características biofísicas o climáticas similares, o por contar con sectores económicos altamente integrados[46].

En este sentido, es importante destacar la Declaración de Buenos Aires del Foro de Ministros de Ambiente de América Latina y el Caribe, la cual estableció la necesidad de "*fomentar el fortalecimiento de capacidades e intercambio de experiencias en la integración de indicadores de adaptación en el ámbito nacional para contribuir a construir resiliencia en la región Latinoamericana y del Caribe, reconociendo las características biofísicas únicas*"[47]. Esta es una decisión significativa proveniente del máximo arreglo ambiental de la región, que permite justificar la necesidad de promover acciones para la colaboración entre ciudades que poseen contextos biofísicos de características similares en materia de adaptación al cambio climático (ej. ciudades andinas[48], ciudades que forman parte del Triángulo del Litio, etc.).

Para materializar ello, el Centro de Transparencia Climática de ONU Medio Ambiente[49], como Secretariado del Foro de Ministros, ha creado un enfoque programático para la coherencia conceptual y la consistencia metodológica de los países para cumplir con el Acuerdo de París. Este enfoque permite brindar una visión común bajo principios técnicos científicamente avalados en el seguimiento y la planificación de la acción climática de mediano y largo plazo[50]. Dentro del enfoque se incluyen criterios de participación de los actores sub-nacionales y la incorporación de acciones en ciudades. El objetivo final del enfoque programático es lograr una coherencia y consistencia que permita armonizar a las soberanías nacionales con la necesidad de lograr una integración regional, bajo sustentos científicos objetivos.

Existen ejemplos en curso que podrían maximizarse bajo dicho enfoque programático. La cooperación del Comité Intergubernamental de la Cuenca del Plata (CIC), entre Uruguay y Argentina podría trabajar en la generación de medidas de seguimiento,

[46] Ver el ejercicio de integración de las LTS de los países de Norteamérica bajo la *"North American Climate, Clean Energy, and Environment Partnership"*

[47] XXI Reunión del Foro de Ministros de Medio Ambiente de América Latina y el Caribe, 9-12 de octubre de 2018, Buenos Aires, Argentina Decisión 2: Cambio climático.

[48] Ver iniciativa Euroclima+ "EbA Montañas"

[49] http://www.transparenciaclimatica.org/

[50] "Colaboración Regional Euroclima+ Multipaís. Enfoque programático para estructurar el proyecto con base en las prioridades para el corto plazo (LTS+ Ciudades)", que puede consultarse aquí.

protocolos y medidas comunes entre las ciudades aledañas al Río Uruguay que poseen contextos biofísicos únicos[51]. Asimismo, la "*North American Climate, Clean Energy and Environment Partnership*"[52] tiene intención de lograr la integración sub-regional, bajo el eje de la interacción de los sectores económicos altamente integrados y los ecosistemas compartidos para la planificación climática de largo plazo.

Este enfoque integrador ayudaría a solucionar barreras financieras para el desarrollo de ciudades climáticamente sustentables. Como ejemplo, los requisitos mínimos establecidos por Argentina en su Ley de Presupuestos Mínimos de Cambio Climático Nr. 27.520, para que las provincias y los municipios diseñen sus planes de respuesta jurisdiccionales, resultarían más económicos de cumplir, de ser realizados por varios municipios o provincias en conjunto, por pertenecer a áreas metropolitanas comunes, eco-regiones o por tener características biofísicas similares. Sobre todo, los requisitos legales de establecer escenarios actuales y futuros y el diseño de indicadores, que suelen ser estudios significativamente costosos. En esta inteligencia, el borrador de Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica[53], pretende establecer para este tema en concreto una *Red Argentina de Ciudades por la Movilidad Eléctrica y la Calidad del Aire*, que permitiría la creación de capacidades comunes para el desarrollo de estos estudios y diagnósticos, la redacción de proyectos bancables comunes y el acceso a tecnologías transformacionales como la movilidad eléctrica.

Lo mismo sucedería en el caso de México en cuanto al objetivo de su NDC de priorizar a los municipios más vulnerables para el acceso al agua. Para monitorear el nivel de cumplimiento, México identificó la dificultad que encuentra para a asociar el monitoreo de las acciones locales con el cumplimiento de la NDC[54]. De crearse economías de escala o redes sub-nacionales bajo un enfoque programático, los costos y resultados serían más eficientes. Como ejemplo concreto, el proyecto GEF-6 de México está creando esas economías de escala en el sector de las energías renovables. Para las ciudades piloto del proyecto se crearán pequeñas plantas de energía solar fotovoltaica en edificios públicos que permitirán bajar los costos de transacción y reducir los costos de los derechos de propiedad intelectual al momento de la replicación en otros municipios del país. De esta manera se puede llegar a lograr un impacto transformacional de abajo hacia arriba en un contexto actual en donde México parece plantearse la dicotomía entre fomentar estas tecnologías transformacionales o apostar por el gas natural como combustible de transición[55].

[51] Ver Plan Nacional de Aguas de Uruguay, MVOTMA, 2017, pág. 233
[52] Ver aquí la Declaración
[53] Diseñado por ONU Medio Ambiente con el apoyo de Euroclima+.
[54] "El Potencial de los Gobiernos Subnacionales para la Mitigación del Cambio Climático… op.cit.
[55] La NDC de México en su página 5 solamente menciona la meta la reducción de emisiones fugitivas provenientes del gas natural entre otros combustibles fósiles. Sin embargo el gobierno actual ha manifestado su voluntad de tornarse autosuficiente en gas. Ver referencias periodísticas como este ejemplo

En el caso de Colombia, y su SGR, también se observó la necesidad de que los proyectos elegibles demuestren enmarcarse bajo un enfoque programático y que impacten positivamente no solo en el municipio interesado, sino en toda la eco-región a la que pertenece. A pesar de que los lineamientos orientadores del Ministerio de Ambiente no mencionan la expresa necesidad del alineamiento de los proyectos con la NDC de Colombia, sí mencionan que el proyecto debe enmarcarse en un programa que responda a algún instrumento de ordenamiento territorial o de cambio climático[56].

Por su parte, el C40 *Knowledge Hub* recomienda expresamente las mancomunidades de municipios para acceder a mejores condiciones financieras y economías de escala atractivas para potenciales inversores públicos y privados[57]. Sobre todo, cuando hablamos de tecnologías transformacionales alineadas al objetivo del Acuerdo de París. Iniciativas financieras como TAP, URBIS[58] o C40-CFF, tienen el compromiso de no financiar ninguna modificación de proyectos por cambios de gobiernos o prioridades que cambien el foco en lo tecnológicamente transformacional. Estos compromisos resultan destacables y deberían ser el motor de cambio para que los bancos de desarrollo se alineen al mismo y planteen compromisos de financiamiento similares.

Por último, las redes y mancomunidades deberían trabajar de manera coordinada, evitando la duplicación de esfuerzos. Crear redes con objetivos similares o superpuestas se encontraría en oposición a la Decisión de Cambio Climático de la Declaración de Buenos Aires del Foro de Ministros de Ambiente que dispone "*asegurar que en la ejecución de las actividades de la Plataforma Regional prime la eficiencia, la coordinación y se evite la duplicación de esfuerzos*".[59]

- En vista de lo expuesto se plantean las siguientes sub-líneas de acción:

4.1 Crear y potenciar redes coordinadas de ciudades contra el cambio climático.

Tanto a nivel doméstico como regional existen diversas redes de ciudades contra el cambio climático que deben ser aprovechadas. Es importante que estas redes se delimiten y no se dupliquen esfuerzos. Un orden posible podría ser por eco-regiones, sistemas biofísicos compartidos o sectores económicos altamente integrados. Para ello, se pueden utilizar arreglos existentes como el CIC, e incluso alianzas de integración como el Mercosur (Merco-ciudades), o la Alianza del Pacífico, entre otras. El proyecto "Colaboración Regional para la transparencia y cumplimiento de las NDCs y generación

[56] "Lineamientos Orientadores para la Formulación y Pertinencia de Proyectos en Gestión del Riesgo… op.cit.
[57] "*Six Effective Ways for Cities to Invest in Climate Action*", Resúmenes para tomadores de decision, Septiembre, 2019
[58] "*A Clean Planet for all. A European strategic long-term vision for… op.cit., pág. 22*
[59] XXI Reunión del Foro… al referirse a la Plataforma Regional de Cambio Climático

de Estrategias Climáticas de Largo Plazo", conformado por Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica y Uruguay, del programa Euroclima+, podría funcionar como la plataforma marco de dichas redes.

4.2 Utilizar las redes para acceder a soluciones transformacionales.

Como vimos, las ciudades encuentran dificultades para acceder individualmente al financiamiento de tecnologías de cero emisiones o soluciones basadas en la naturaleza, cuyos costos iniciales de capital suelen ser más altos que las tecnologías convencionales o de transición. Las mancomunidades pueden ser una herramienta muy efectiva para la presentación de programas conjuntos tanto para la creación de capacidades, la redacción de proyectos bancables y la atracción de inversiones privadas mediante economías de escala. También pueden servir para cumplir juntamente con los requisitos mínimos emitidos por los gobiernos nacionales para integrar del sistema de gobernanza de las NDC, que en muchos casos requieren de estudios costosos para los presupuestos municipales.

4.3 Volver operativa la Decisión II de la Declaración de Buenos Aires del Foro de Ministros de Ambiente de LAC en lo concerniente al seguimiento de la adaptación.

La Decisión del Foro de Ministros, como máximo arreglo de gobernanza climática de la región, resulta una oportunidad importante para promover la interacción y la creación de indicadores comunes en ciudades con contextos biofísicos comunes, que pueden facilitar a ciudades de toda la región acceder a tecnologías transformacionales para adaptación. Iniciativas como Euroclima+ o Regatta[60], así como la Cooperación Andina de Fomento -CAF-[61] tienen un mandato convencional de financiar estas acciones.

Como corolario de este documento, podemos afirmar que es necesario promover fuertemente la acción climática en las ciudades. Esto permitiría ayudar a cumplir con las NDC de manera costo-eficiente, al sumar fuerzas y actores para la acción. A su vez, permitiría aumentar la ambición para cubrir la brecha de emisiones global. Por último, las ciudades podrían poner en un plano de mayor relevancia el componente de adaptación de las NDC en territorios tan vulnerables como las ciudades latinoamericanas, a través de la participación directa de los principales afectados en la planificación para la adaptación: los actores urbanos y los ciudadanos.

[60] Declaración de Buenos Aires del Foro de Ministros de Ambiente de LAC, acápite 16
[61] Según convenio de cooperación UNEP-CAF del 20 de junio de 2019