



DOCUMENTO DE SÍNTESIS

Diálogo Multiactor: Superar Barreras para Crear Ciudades Sostenibles

ORGANIZADO POR ALINNEA - IE FOUNDATION

JULIO 2024

Hosted by



Supported by





ÍNDICE

ALINNEA	3
INTRODUCCIÓN	4
OBJETIVOS	5
METODOLOGÍA	5
PARTICIPANTES	6
PRINCIPALES RESULTADOS	7
MESA 1: CONSUMO Y SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA (SBN)	7
Cuellos de botella identificados	7
MESA 2: CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE Y CIRCULAR	9
Cuellos de botella identificados	9
MESA 3: MOVILIDAD SOSTENIBLE	11
Cuellos de botella identificados	11

Alinnea es un think tank dinámico creado en 2024 para acelerar soluciones climáticas efectivas y equitativas en España y a nivel global. Contamos con el apoyo de la Fundación Europea del Clima (ECF) y con el auspicio de la Fundación IE.

El compromiso de Alinnea es identificar barreras específicas en diferentes sectores económicos y proponer incentivos y recomendaciones para reducir los cuellos de botella existentes. Lo hacemos a través del diálogo entre múltiples partes interesadas. Nuestra misión es servir como una plataforma dinámica e independiente, aportando un amplio conocimiento interdisciplinario, de los sectores público, privado y social, que nos permita comprender y analizar las propuestas de los diferentes actores que forman parte de cada uno de los sectores analizados. Alinnea se basa en la colaboración, el intercambio de conocimientos y el pensamiento innovador para catalizar soluciones de impacto para la agenda climática.

Los principales pilares de acción de Alinnea son:

Diálogo entre Múltiples Partes Interesadas:

para fomentar una comprensión inclusiva de los desafíos y las oportunidades climáticas, entablamos un diálogo abierto con todas las partes interesadas, independientemente de su nivel de participación en la agenda climática. A través de la escucha activa, Alinnea saca a la luz las preocupaciones, los intereses y las posibles pérdidas asociadas con la transición, al tiempo que descubre vías para una acción climática eficaz y equitativa.

Asociaciones y alianzas:

colaboramos activamente con otros grupos de expertos y organizaciones y redes nacionales y mundiales dedicadas a promover la acción climática para amplificar el impacto y los recursos, y crear estrategias compartidas. Al fomentar la colaboración entre sectores, Alinnea promueve iniciativas transformadoras y soluciones mutuamente beneficiosas.

Investigación y Difusión de Conocimientos:

generamos conocimientos integrales sobre temas alineados con su misión a través de un análisis profundo y abordando las lagunas en la investigación existente. Esto posiciona a Alinnea como un colaborador valioso en el campo, proporcionando conocimientos que informan las decisiones políticas e impulsan una acción climática eficaz.

Comunicación Estratégica e Incidencia:

compartimos informes y resúmenes basados en datos para brindar incentivos e informar a los actores clave sobre las medidas más eficientes para la acción climática y la transición justa. Al aprovechar los conocimientos y las estrategias de incidencia, Alinnea cataliza ideas transformadoras para la acción climática.





Introducción

Para 2050, se prevé que dos tercios de la población mundial residan en áreas urbanas. Por consiguiente, las ciudades sostenibles son esenciales para alcanzar los objetivos de cero emisiones netas y asegurar un futuro resiliente. La rápida urbanización demanda soluciones innovadoras que armonicen el crecimiento económico, la gestión ambiental y la equidad social. Las ciudades, como núcleos de innovación y actividad, poseen el potencial de liderar la transición hacia un modelo más verde.

Con el fin de explorar estos desafíos y oportunidades, Alinnea llevó a cabo entrevistas individuales para identificar los problemas más apremiantes en torno a las ciudades sostenibles en España. Además, convocó un diálogo exploratorio con expertos de diversos sectores y organizaciones para debatir y elaborar recomendaciones concretas para abordarlos.



Objetivos

El diálogo exploratorio tuvo como propósito identificar los principales obstáculos que dificultan la acción climática en el tema seleccionado, evaluar cada obstáculo en función de su impacto potencial y la viabilidad de abordarlo, explorar soluciones factibles y destacar las mejores prácticas que puedan servir como ejemplos a seguir.

Este documento de síntesis recoge las principales conclusiones y las recomendaciones viables propuestas por los participantes durante estos debates, proporcionando una hoja de ruta para el trabajo futuro en materia de ciudades sostenibles.

Metodología

Para facilitar el diálogo exploratorio, empleamos la técnica del "Café Pro-Acción", un método de facilitación dinámico diseñado para fomentar la colaboración, la creatividad y los resultados viables. Los participantes se organizaron en pequeños grupos de 6 a 7 personas por mesa, cada uno centrado en uno de los siguientes temas:

- **Mesa 1: Consumo y soluciones basadas en/ la naturaleza (SBN)**
- **Mesa 2: Construcción sostenible y circular**
- **Mesa 3: Movilidad sostenible**

En cada mesa, se designó un "anfitrión" para representar a una persona directamente afectada por el desafío. El anfitrión guió la discusión, asegurándose de que el grupo se mantuviera centrado en el tema. Mientras tanto, un "recolector" fue responsable de capturar las ideas y los conocimientos clave, utilizando rotafolios como el espacio de trabajo principal.

Las discusiones siguieron un enfoque estructurado:

- 1. Identificación de cuellos de botella:** los participantes compartieron sus perspectivas sobre las barreras que obstaculizan la acción climática en cada área.
- 2. Priorización de desafíos:** el grupo evaluó los cuellos de botella en función de su impacto potencial y la viabilidad de abordarlos.
- 3. Exploración de soluciones:** Los participantes propusieron soluciones viables, identificaron a las partes interesadas clave y destacaron las mejores prácticas que podrían servir como modelos.

Las barreras identificadas se clasificaron en los siguientes temas:

1. Necesidades de capacitación, comunicación e información
2. Requisitos de diálogo y participación de las partes interesadas
3. Marcos regulatorios y coordinación institucional
4. Incentivos y medidas fiscales
5. Definición del alcance del problema o de la solución
6. Implicaciones económicas de las soluciones o barreras propuestas
7. Requisitos de datos y análisis socioeconómico
8. Pensamiento sistémico y enfoques integrados

Estas categorías ofrecen un marco común para entender los obstáculos que dificultan la acción climática. Están vinculadas a recomendaciones prácticas, mejores prácticas y las partes interesadas clave para impulsar el progreso. Aunque el tiempo limitado impidió identificar todas las barreras, acciones o actores en todas las mesas temáticas, este marco sienta una base sólida para futuros esfuerzos.



Participantes

La siguiente tabla presenta las organizaciones y personas que participaron en este diálogo exploratorio sobre ciudades sostenibles.

1	Ana Barreira	Director Fundador, IIDMA
2	Carmen Duce	Coordinador, Campaña Ciudades Limpias
3	Cem Kayatekin	Profesor, IE University
4	Cristina Mateo	Vicedecano, IE School of Architecture and Design
5	Delphine Dura	IE Sustainability Hub
6	Efrén Feliu	Gestor de Adaptación al Cambio Climático, Tecnalia
7	Elena Goicolea	Coordinador de Proyectos, Icatalist
8	Elena Lopez Gunn	Fundador, Icatalist – Investigador Senior, Real Instituto Elcano
9	Enrique Dans	Profesor, IE University
10	Fabrizio Salvador	Profesor, IE University
11	Flavio Tejada	Director, IE Real Estate Development Master Program (MRED)
12	Gonzalo Sánchez	Gerente de Programa, European Climate Foundation
13	Gustavo Romanillos	Profesor Asociado, Universidad Complutense
14	Jerónimo Van Schendel	Director, IE Master in Business for Architecture and Design
15	Joaquín Tomé	Profesor Asociado, IE University
16	Jorge San Vicente	Asociado Senior, European Climate Foundation
17	Juan Capeans	Director, IE Sustainable Transition Hub
18	Juan Fernando Martin	Responsable de Ciudades Sostenibles, Fundación Renovables
19	Laura Vergara	Gerente, Conbici
20	Manuel Perez Romero	Presidente, IE Center for Sustainable Cities
21	Matan Mayer	Profesor Asociado, IE University
22	Ricardo Herranz	CEO, Nommon
23	Ruxandra Lancu Bratosin	Profesor Asociado, IE Center for Sustainable Cities



PRINCIPALES RESULTADOS

Mesa 1: CONSUMO Y SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA (SBN)

CUELLOS DE BOTELLA IDENTIFICADOS

Necesidades de capacitación, comunicación e información

- **Falta de conocimientos y capacidades** – muchos empleados de la administración pública a menudo carecen de una comprensión clara de la acción climática debido a un conocimiento insuficiente. Esto puede dar lugar a malentendidos sobre el tema.
- **Ausencia de "campeones del clima"** – hay una escasez de personas capacitadas que se comprometan a abordar los desafíos climáticos y estén dispuestas a recibir capacitación en estas áreas esenciales.

Acciones identificadas como necesarias para reducir barreras

- Curso para desaprender – teoría de la U invertida (Metodología de trabajo de Otto Scharmer del Massachusetts Institute of Technology, Theory U, <https://www.u-school.org/theory-u>). Desprenderse de lo que ya sabemos para volver a aprenderlo de nuevo con una perspectiva diferente.
- Expansión de los programas curriculares.
- Formaciones a legisladores, responsables políticos, técnicos, niños, etc.

Requisitos de diálogo y participación de las partes interesadas

Acciones identificadas como necesarias para reducir esta barrera:

- Encuesta a la población sobre preferencias de uso del espacio urbano y de planificación de la ciudad.
- Diálogos territoriales sobre como fomentar el consumo sostenible en el territorio.

Marcos regulatorios y coordinación institucional

- **Jerarquía regulatoria excesiva** – la división de la administración en múltiples niveles complica la implementación de las Soluciones basadas en la naturaleza. Además, el proceso de implementación de una Estrategia de Espacio Azul-Verde (ESB) en las ciudades puede demandar mucho tiempo, ya que los municipios son los principales responsables de la planificación urbana.
- **Voluntad política insuficiente** – esto conduce a una falta de recursos, que no es solo una ausencia sino también una mala asignación de los recursos existentes.
- **Falta de integración de políticas públicas** – en lugar de tener una política para cada cambio, debería haber un análisis/estudio de las políticas actuales para desarrollar un enfoque cohesivo e integrado.
- **Deficiencias en la planificación urbana** – este problema se debe principalmente a la falta de voluntad política.
- **Integración inadecuada de las políticas de acción climática** – existe una incorporación deficiente de las políticas relacionadas con la acción climática dentro de las políticas de la ciudad.

Acciones identificadas como necesarias para reducir barrera:

- “Sandbox Legislativo” – este entorno controlado ofrece a las organizaciones la posibilidad de probar sus productos y servicios en un entorno de mercado real sin tener que cumplir con todos los requisitos reglamentarios que se aplican a los proveedores de servicios establecidos.
- Mejores prácticas – el Ayuntamiento de Nueva York es un ejemplo de integración eficaz de las políticas de acción climática. La ciudad ha empleado personal ad hoc con el mandato de implementar medidas que garanticen que la acción climática se integre en toda la administración.



Incentivos y medidas fiscales

Acciones identificadas como necesarias para reducir esta barrera:

- Promover la innovación (legal, de financiación, etc.)
- Creación de centrales de compra.

Definición del alcance del problema o de la solución

- **Falta de un análisis territorial integral** que abarque la visión, evaluación, gestión y planificación necesarias para las ciudades sostenibles.
- **Falta de una definición clara de lo que constituye un modelo de ciudad virtuoso:** por ejemplo, ¿son viables las “ciudades de 15 minutos”? ¿Qué opinan las personas sobre este concepto? ¿Es viable o existen modelos alternativos a considerar?

Acciones identificadas como necesarias para reducir barreras:

- Estudio de las políticas de acción climática y su posible integración.

Implicaciones económicas de las soluciones o barreras propuestas

- **Rentabilidad de las soluciones basadas en la naturaleza** – se necesita un estudio sobre cómo las SBN pueden ser rentables para los inversores con el fin de atraer inversiones públicas y privadas.
- **Techo de gasto municipal** – el límite máximo de la

deuda pública presenta un desafío significativo para los municipios, ya que dificulta su capacidad de inversión.

- **Recursos limitados** – existen limitaciones tanto en recursos humanos como económicos que deben abordarse.

Acciones identificadas como necesarias para reducir las barreras:

- Eliminar el techo de gasto para las ciudades en lo que respecta a las inversiones en acción climática.
- Mejorar la distribución de los recursos de la Unión Europea (fondos Next Generation y otros) y supervisar su aplicación en las ciudades.

Requisitos de datos y análisis socioeconómico

- **Falta de indicadores clave de rendimiento y datos** – es esencial crear una base de datos o una lista de casos de negocio que ejemplifiquen las "mejores prácticas" y puedan servir como modelos para otros. Esta información debe difundirse ampliamente.
- **Necesidad de procesos de debate** – debemos entablar debates para comprender mejor las preferencias de la población. Además, necesitamos estudios que combinen los buenos hábitos de consumo con la renaturalización urbana.

Pensamiento sistémico y enfoques integrados

- **Falta de pensamiento sistémico y transversal** entre los distintos actores y grupos de interés, cada uno centrado en sus perspectivas e intereses individuales, que a menudo están impulsados por objetivos a corto plazo.





PRINCIPALES RESULTADOS

Mesa 2: CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE Y CIRCULAR

CUELLOS DE BOTELLA IDENTIFICADOS

Necesidades de capacitación, comunicación e información

Para los asistentes los siguientes cuellos de botella podrían tener un nivel de impacto MEDIO y un nivel de viabilidad ALTO:

- Escasez de **trabajadores cualificados**.
- **Brecha de conocimientos** en las profesiones relacionadas con la construcción, con exclusión de las centradas en el diseño.

Acciones identificadas como necesarias para reducir las barreras:

- Formación ad hoc de trabajadores y trabajadoras.
- Formación para estudiantes.
- Creación de prototipos prácticos: seminarios avanzados y aprendizaje profesional.
- Intercambio de conocimientos sobre cómo construir casos de negocio para prácticas circulares.
- Poner a disposición becas para formación en construcción sostenible.

Requisitos de diálogo y participación de las partes interesadas

- **Necesidad de** establecer **canales de comunicación y colaboración** entre las entidades bancarias, el sector de

la construcción, la administración pública en sus distintos niveles (tanto estatal como local), y agencias de conocimiento como el Green Building Council (GBC).

Marcos regulatorios y coordinación institucional

Para los asistentes los siguientes cuellos de botella pueden tener un impacto ALTO y un nivel de viabilidad MEDIO:

- La “**Declaración de producto de construcción**” no está armonizada ni es comparable.
- No existen **requisitos mínimos de Circularidad** en proyectos de nueva construcción o renovación.
- La **ausencia de límites** de análisis del ciclo de vida (**ACV**) para los edificios es un problema importante.
- No existe una definición clara de “uso de materiales para reutilización”.
- **Falta estandarización** de tipologías y componentes.
- **Falta agencia** para abordar estas cuestiones.
- Las instituciones públicas, incluido el gobierno, muestran una **falta de interés** en estos asuntos.
- El criterio más importante para la adjudicación de **licitaciones públicas** es el costo, mientras que las prácticas de construcción circular o ecológica reciben poca atención y a menudo se perciben como irrelevantes.
- Las **categorías de edificios** se basan en el consumo de energía en lugar de la circularidad de los materiales. Desde una perspectiva de materiales, el alcance del trabajo es principalmente local, particularmente en ingeniería civil. En el sector de la construcción, las cadenas de valor podrían estar más descentralizadas.



- También faltan soluciones que aborden las **cuestiones de responsabilidad** en los casos de reutilización en la construcción.

Acciones identificadas como necesarias para reducir barrera:

- Diálogo abierto con la administración pública.
- Formular políticas públicas.

Incentivos y medidas fiscales

Para los asistentes, los siguientes cuellos de botella pueden tener un impacto MEDIO y un nivel de viabilidad MEDIO:

- **Insuficientes incentivos fiscales** para el sector de la rehabilitación y construcción de edificios “verdes”.
- **No existe** una definición clara de las **opciones de financiación** para la rehabilitación de edificios.
- Faltan **incentivos** para la participación de **empresas privadas**.
- No existen **incentivos para la demolición** de viviendas técnicamente obsoletas.
- No se reconocen ni se premian **los materiales** que se reutilizan o se conservan durante la rehabilitación.
- Se necesitan **opciones hipotecarias diferenciadas** para edificios sostenibles.

Acciones identificadas como necesarias para reducir barreras:

- Incentivos para la rehabilitación, el revestimiento y el cambio de uso.
- Financiación de proyectos verdes.
- Creación de fondos y bancos verdes.

Requisitos de datos y análisis socioeconómico

Para los asistentes, los siguientes cuellos de botella pueden tener un impacto ALTO y un nivel de viabilidad MEDIO-ALTO:

- **No hay materia prima** disponible para la construcción circular.
- **Faltan inventarios** de materiales secundarios de construcción.
- **No hay herramientas efectivas de búsqueda** de inventarios de materiales secundarios.
- No se dispone de pasaportes de materiales
- Se necesita inventario, seguimiento, medición, trazabilidad.

Acciones identificadas como necesarias para reducir barreras:

- Generar una incubadora de start-ups de materiales secundarios.

PARTES INTERESADAS A IMPLICAR

- Escuela de Arquitectura y Diseño de la IE.
- Sociedades anónimas cotizadas que estén relacionadas con el sector de la construcción.
- Alinnea.





PRINCIPALES RESULTADOS

Mesa 3: MOVILIDAD SOSTENIBLE

CUELLOS DE BOTELLA IDENTIFICADOS

Necesidades de capacitación, comunicación e información.

Para los asistentes, abordar las opiniones negativas en contra de la movilidad sostenible podría tener un impacto ALTO y un nivel de viabilidad MEDIO:

- **Falta de educación** sobre este tema.
- La creencia de “**derechos heredados**”, como el derecho a conducir un automóvil o acceder al centro de la ciudad en automóvil, obstaculiza el cambio.
- **No hay suficiente coraje para tomar decisiones** que prioricen la salud de los niños en los entornos escolares por sobre el uso del vehículo privado.
- Las decisiones actuales se basan en la **centralidad del vehículo privado** en las ciudades, lo que descuida otras perspectivas que podrían fortalecer las opciones de movilidad alternativa.
- Existe una fuerte tendencia a **politizar esta agenda**, lo lleva a una importante polarización entre los ciudadanos. Esta polarización obstruye el diálogo sobre posibles soluciones.
- En general, los ciudadanos suelen tener **miedo al cambio** porque no están seguros de su impacto en su vida diaria.

Acciones identificadas como necesarias para reducir las barreras:

- Realizar investigaciones y recopilar datos para monitorear el comportamiento de la movilidad.
- Ofrecer programas de capacitación en ciclismo urbano.
- Implementar campañas de educación y divulgación apolíticas para prevenir la polarización.

- Para disminuir la polarización y politización de la movilidad, promover ejemplos de individuos notables de diversos orígenes políticos que utilizan bicicletas, similar a los Países Bajos, donde el Primer Ministro monta regularmente en bicicleta.

Marcos regulatorios y coordinación institucional

Para los asistentes, los obstáculos relacionados con el retraso regulatorio pueden tener un ALTO impacto y un ALTO nivel de viabilidad:

- Los **estándares actuales no están alineados** con las regulaciones de la Unión Europea y su implementación.
- Existe la oportunidad de desarrollar la **Zona de Bajas Emisiones**, pero el progreso ha sido muy lento hasta ahora.
- La **falta de suficientes puntos de carga** está obstaculizando la adopción generalizada de la movilidad eléctrica.
- La **movilidad activa** sigue siendo un aspecto significativamente descuidado de la planificación de la movilidad.
- La **movilidad compartida** no tiene suficiente espacio disponible.
- Existe la necesidad de políticas que cambien efectivamente el **comportamiento de la movilidad** de una manera socialmente aceptable.

Acciones identificadas como necesarias para reducir las barreras:

- Realizar un análisis regulatorio y comparativo del acceso a las ciudades y la movilidad dentro del marco de la UE.
- Crear más oportunidades para el diálogo sobre cuestiones políticas y para colaborar con las partes interesadas. Fundación Renovable se declara disponible en avanzar este aspecto.



- Implementar incentivos para hacer de la movilidad sostenible una opción económicamente más viable, como tarifas intermodales para promover y facilitar el uso del transporte público, arrendamiento social para la utilización de vehículos eléctricos e incentivos para el uso de la bicicleta.

Incentivos y medidas fiscales

- Existen fuertes **intereses económicos en contra** de la descarbonización en los sectores de la automoción y la energía.
- **Faltan incentivos** para el uso de la **bicicleta** como subsidios o deducciones por compra.

Requisitos de datos y análisis socioeconómico

Para los asistentes, los cuellos de botella relacionados con la logística pueden tener un impacto BAJO y un nivel de viabilidad ALTO:

- Existe una creciente **necesidad de coordinar** las operaciones logísticas.
- El creciente nivel de consumo en las ciudades, a través de compras en línea, lleva a un **aumento de la logística de última milla**.

Acciones identificadas como necesarias para reducir las barreras:

- Mejores datos logísticos.
- Crear incentivos para mejorar la logística.

Otro aspecto que afecta directamente al comportamiento de movilidad de las personas es la accesibilidad al transporte público. Para los asistentes, los siguientes obstáculos pueden tener un impacto MEDIO y un nivel de viabilidad MEDIO:

- Existe una necesidad de un **transporte público de calidad** para promover el cambio del vehículo privado (coche) a otros modos de transporte.
- Actualmente existe una **alta dependencia del uso del coche** para la movilidad en las ciudades.
- Algunas de las **externalidades** relacionadas con los vehículos eléctricos son similares a las de los vehículos de combustión.

Acciones identificadas como necesarias para reducir las barreras:

- Recopilar datos sobre los patrones de movilidad de la población: viajes, elección modal, etc.
- Realizar un análisis sólido de las deficiencias del transporte público para proponer recomendaciones informadas de mejoras (por ejemplo, análisis de la demanda de movilidad para identificar áreas y conexiones que están peor servidas por el transporte público).
- Definir opciones para mejorar la intermodalidad (tren/bici y autobús/bici) y la adecuada integración de nuevos modos de movilidad (micromovilidad y movilidad compartida, sistemas de transporte a la demanda, etc.).

Pensamiento sistémico y enfoques integrados

- Es necesario realizar una planificación más integrada del transporte y del uso del suelo – por ejemplo, en los nuevos desarrollos urbanos, tener en cuenta las necesidades de movilidad y su impacto desde el principio.



Hosted by



Supported by

