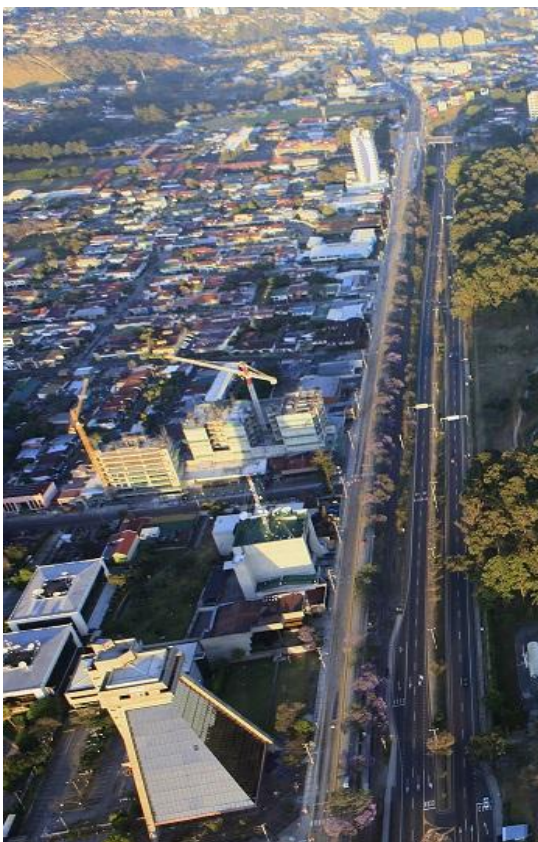




# INFORME NACIONAL HABITAT III

Costa Rica





## Presentación

Este documento para Hábitat III es una síntesis de un gran esfuerzo colectivo de reflexión individual y social dentro y fuera del gobierno, desde el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos y de otras muchas entidades públicas. Esperamos que los que contribuyeron al mismo sientan que su esfuerzo está de alguna manera representado en esta posición oficial de Costa Rica.

Un evento como Hábitat, que se realiza cada 20 años, debe reflejar los logros del país a lo largo de varias décadas y también los sueños de futuro de muchas personas, sociedad civil e instituciones que trabajan en los muchos temas de interés que serán discutidos en Quito en unos meses. Refleja además los grandes esfuerzos de la administración Solís Rivera, por remozar la forma como se hace política institucional en el país, con más conocimiento, transparencia y razonabilidad. Nos alegra muchísimo que este evento tenga lugar en América Latina en esta tercera ocasión.

El futuro del siglo XXI con sus enormes desafíos se decidirá en las ciudades. La lucha contra la desigualdad, el cambio climático, una mayor productividad y mayor calidad de vida para todos depende en alto un grado de lo que se logre en las ciudades. Las ciudades también pueden y deben aprovechar las oportunidades de la telemática para mejorar la eficacia de su funcionamiento y contribuir a disminuir las desigualdades sociales.

En este subcontinente latinoamericano y del Caribe, el más urbanizado y desigual del planeta esta oportunidad y desafío requerirá de acuerdos y decisiones políticas, priorizaciones inteligentes, inversiones públicas y privadas significativas y un largo proceso de aprendizaje colectivo donde los diferentes países tendrán la oportunidad de aprender de sus errores y éxitos, pero no solo los de ellos sino de todos los países, con realidades relativamente similares.

Las ciudades de una manera importante reflejan con gran precisión la mayoría de los acuerdos y conflictos, de las oportunidades y restricciones, de las coaliciones críticas importantes que se pueden presentar en cualquier sociedad. Especialmente es necesario

reconocer que los sistemas urbanos van desde las grandes metrópolis que manifiestan muchas veces grandes des-economías de escala, hasta los poblados que son meramente centros de servicios para sociedades rurales, cuya economía está fundamentada en la agricultura, pero también en el turismo, la pesca, las artesanías o las actividades extractivas en pequeña escala.

Mejorar los pueblos y ciudades es una tarea mucho más grande y decisiva que simplemente combatir la pobreza y la desigualdad. Aún más no es posible ser efectivo en combatir la pobreza urbana sin una política de asentamientos humanos integrada e integral.

Los barrios residenciales son el uso dominante del suelo en cualquier ciudad, su calidad y densidad, su localización y conectividad física con respecto al resto del territorio definen si las ciudades son eficaces. Especialmente importantes son: la calidad de accesibilidad a trabajos, servicios públicos y privados por medio de transporte público.

Los pueblos y ciudades deben crecer en zonas que no sean vulnerables a amenazas naturales y las zonas que tienen vulnerabilidades deben ser aprovechadas como área de reserva ambiental y/o áreas recreativas.

El desafío que enfrentan los asentamientos humanos en todo el planeta es inmenso. Intercambiar experiencias es esencial. El país debe aprender de Hábitat III para refinar los objetivos de mejoramiento y ser mucho más precisos sobre los logros y desafíos.

## Tabla de Contenidos

<b>Presentación</b>	i
<b>Abreviaturas</b>	v
<b>Agradecimientos</b>	viii

### Tema I: Cuestiones demográficas urbanas y desafíos para un nuevo programa urbano

<i>Gestión de la urbanización acelerada</i>	1
<i>Gestión de los vínculos entre las zonas rurales y urbanas</i>	4
<i>Consideración de las necesidades de los jóvenes urbanos</i>	5
<i>Respuesta a las necesidades de las personas de edad</i>	6
<i>Integración de la perspectiva de género en el desarrollo urbano</i>	7

### Tema II: Tierra y Planificación Urbana

<i>Garantizar una planificación y diseños urbanos sostenibles</i>	10
<i>Mejorar la gestión de las tierras urbanas, teniendo en cuenta también la expansión urbana</i>	13
<i>Aumentar la producción de alimentos de las zonas urbanas y periurbanas</i>	16
<i>Hacer frente a los desafíos de la movilidad urbana</i>	18
<i>Mejorar la capacidad técnica para planificar y gestionar las ciudades</i>	21

### Tema III: Medio ambiente y urbanización

<i>Combatir el cambio climático</i>	23
<i>Reducir el riesgo de desastres</i>	25
<i>Reducir la congestión del tráfico</i>	28
<i>Contaminación del aire</i>	30

## Tema IV: Gobernanza y legislación urbana

<i>Mejora de la legislación urbana</i>	33
<i>Descentralización y fortalecimiento de las autoridades locales</i>	35
<i>Mejora de la participación y los derechos humanos en el desarrollo urbano</i>	37
<i>Mejora de la seguridad urbana</i>	38
<i>Mejora de la integración social y la equidad</i>	39

## Tema V: Economía urbana

<i>Mejorar la financiación municipal y local</i>	41
<i>Fortalecer y mejorar el acceso a la financiación de la vivienda</i>	43
<i>Apoyar el desarrollo económico y local</i>	44
<i>Crear empleos y medios de subsistencia decentes</i>	45
<i>Integrar la economía urbana en la política nacional de desarrollo</i>	46

## Tema VI: Vivienda y servicios básicos

<i>Mejorar los barrios de tugurios e impedir su formación</i>	48
<i>Mejorar el acceso a una vivienda adecuada</i>	50
<i>Garantizar un acceso sostenible a agua potable</i>	51
<i>Garantizar un acceso sostenible a servicios básicos de saneamiento y desagüe</i>	53
<i>Mejorar el acceso a fuente de energía para el hogar no contaminantes</i>	54
<i>Mejorar el acceso a medios de transporte sostenible</i>	55

## Tema VII: Indicadores

<i>Indicadores</i>	58
--------------------	----

## Abreviaturas

### A

AECID: Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo

AUP: Agricultura Urbana y Periurbana

### B

BANHVI: Banco Hipotecario de la Vivienda

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

BOSAI: Proyecto Desarrollo de Capacidades en Gestión de Riesgo a Desastres.

### C

CATIE :Centro Agronómico Tropical de Investigación y Extensión

CGR: Contraloría General de la República

CNE: Comisión Nacional de Emergencias

COP 21: Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

### D

DIGEPYME: Dirección General de Apoyo a la Pequeña y Mediana Empresa, Política PYME del Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

### F

FOMUDE: Proyecto de Fortalecimiento de las capacidades Municipales para la Planificación del Desarrollo Humano Local.

FOSUVI: Fondo de Subsidios para la Vivienda.

FONAVI: Fondo Nacional de Vivienda.

### G

GAM: Gran Área Metropolitana

GEI: Gases de Efecto Invernadero

GIZ: Corporación Alemana para la Cooperación Internacional.

### I

IDA: Instituto de Desarrollo Agrario

IFAM: Instituto de Fomento y Asesoría Municipal

IMAS: Instituto Mixto de Ayuda Social

INA: Instituto Nacional de Aprendizaje

INAMU: Instituto Nacional de las Mujeres

INDER: Instituto de Desarrollo Rural

INEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos.

INSTRAW: Instituto Internacional de Investigación y Capacitación de las Naciones Unidas para la Promoción de la Mujer.

INTECO: Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica.

## **J**

JICA: Agencia Japonesa de Cooperación Internacional.

## **M**

MAG: Ministerio de Agricultura y Ganadería.

MIDEPLAN: Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica.

MINAE: Ministerio de Ambiente y Energía.

MINAET: Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones.

MIVAH: Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos.

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

## **N**

NAMA: Acciones de Mitigación Nacionalmente Apropriadas en Zonas Urbanas.

## **O**

OFIM: Oficinas Municipales de la Mujer.

ONU-Hábitat: Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

OT: Ordenamiento Territorial.

## **P**

PAVE: Programa de Adquisición de Vehículos Eficientes.

PEI: Plan Estratégico Institucional.

PIEG: Política Nacional para la Igualdad y Equidad de Género.

Plan GAM: Plan Regional para la Gran Área Metropolitana.

PM2.5: Partículas menores a 2.5 micrómetros

PM10: Partículas menores a 10 micrómetros.

PNOT: Política Nacional de Ordenamiento Territorial.

PNUD: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

PREVDA: Programa Regional de Reducción de la Vulnerabilidad y Degradación Ambiental.

PRODELO: Proyecto de Desarrollo Local.

PROFIVIJO: Programa de Financiamiento de Vivienda para Jóvenes.

PRONAE: Programa Nacional de Empleo.

PRUGAM: Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana.

## **R**

Red 12-URB-AL: Programa de cooperación descentralizada cofinanciado por la Comisión Europea y dirigido a colectividades locales de la Unión Europea y América Latina

## **S**

S: Ministerio de Salud

SFNV: Sistema Financiero Nacional para la Vivienda.

SMIT: Sistema Mesoamericano de Información Territorial.

SNIT: Sistema Nacional de Información Territorial.

## **T**

TUR: Ministerio de Turismo.

## **U**

UNISDR: Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción de Desastres.





## Tema I. Cuestiones demográficas urbanas y desafíos para un nuevo programa urbano

### Gestión de la urbanización acelerada

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Reglamento para agilizar las acciones de revisión y aprobación de planes reguladores locales y costeros, Decreto 38782-MINAE-MAG-MIVAH-MIDEPLAN.</li><li>- Reglamento de la transición para la revisión y aprobación de planes reguladores, Decreto 39150-MINAE-MAG-MIVAH-PLAN-TUR.</li><li>- A través de los decretos 38209-PLAN-MIVAH y N°37623-PLAN-MINAE-MIVAH se oficializaron la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) 2012-2040; la de Vivienda y Asentamientos Humanos 2012-2040 y sus respectivos planes que buscan alcanzar un mayor desarrollo urbano</li><li>.</li><li>- Estabilización del déficit cuantitativo de vivienda.</li><li>- Existencia de propuestas de densificación en vivienda vertical.</li><li>- Impulso de créditos para clase media según las características actuales de la misma.</li><li>- Aprobación y reglamentación del Programa de subsidio para la construcción de un segundo piso para familias extensas y que viven además en hacinamiento.</li><li>- Plan GAM 2013-2030. Actualización del Plan Regional de la Gran Área Metropolitana. Decreto N° 38334-PLAN-MINAE-MIVAH-MOPT-S-MAG.</li><li>- Consolidación del modelo de ciudad compacta.</li><li>- Actualización del inventario de asentamientos en condición de precario y de tugurio y su respectiva capa geográfica.</li></ul>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Muchos gobiernos locales no tienen sus catastros actualizados, tienen debilidades técnicas en materia tributaria y en ejecución de planes locales.</li><li>-La PNOT no cuenta con mecanismos efectivos para su implementación,</li></ul>

## Gestión de la urbanización acelerada

puesto que las competencias en los temas que regula son primordialmente municipales.

-Los competentes y responsables para desarrollar planes reguladores son los gobiernos locales.

-Muchos cantones aún no cuentan con su plan regulador o bien los tienen desactualizados, lo cual en varias ocasiones se traduce en un crecimiento desordenado de los pueblos y las ciudades. También genera amplios márgenes de discrecionalidad en el actuar municipal sobre el uso del suelo en su jurisdicción.

-Desde el Poder Ejecutivo se pueden desarrollar acciones para orientar el ordenamiento territorial local, o bien, herramientas para agilizar los procesos de revisión y aprobación de planes reguladores.

-No se han implementado políticas demográficas para la distribución de la población y los asentamientos humanos. La migración intra metropolitana mantiene un patrón de dirección centro-periferia.

-No hay medidas de ordenamiento territorial tendientes a disminuir los niveles o alterar las modalidades de la segregación residencial socioeconómica.

### **Lecciones aprendidas**

-El proyecto de fortalecimiento de las capacidades humanas para gobiernos locales (FOMUDE), tuvo escaso impacto para el manejo de la planificación.

-A más de un año de su emisión, la PNOT no cuenta con resultados concretos, debido a las dificultades para su efectiva implementación.

-Los esfuerzos desarrollados por el Poder Ejecutivo para coadyuvar con los gobiernos locales, se ven frustrados por grupos particulares que utilizan el sistema judicial para atender sus intereses específicos.

- Existen casos de gobiernos locales que no tienen interés en desarrollar sus instrumentos de ordenamiento territorial.

-Gran parte de la oferta de proyectos de vivienda en vertical, que existen en la actualidad, son accesibles únicamente para estratos socioeconómicos altos de la población.

## Gestión de la urbanización acelerada

### **Desafíos futuros**

-Retomar las instancias regionales y nacionales, a través del Consejo Nacional de Planificación Urbana, para la planificación y el ordenamiento del territorio, avanzando en la confección del Plan Nacional de Desarrollo Urbano.

-Continuar con el fortalecimiento de las capacidades humanas y tecnológicas para la gestión de los gobiernos locales.

-Dar continuidad al financiamiento del mejoramiento barrial con el impuesto a casas de lujo y creación de nuevos instrumentos financieros.

-Mejorar la legislación existente en materia de ordenamiento territorial, buscando coherencia en los requisitos y los procedimientos para la incorporación de los componentes ambientales en los planes reguladores, respondiendo a las realidades sobre insumos de información disponibles a nivel nacional.

-Actualizar los manuales para elaboración de planes reguladores en atención a las mejoras procesales que se requieren.

-Desarrollar instrumentos técnicos y legales a través de los cuales se mejore la ubicación de los proyectos de vivienda para que contribuyan efectivamente con el crecimiento ordenado de los pueblos y las ciudades.

-Lograr que los proyectos de vivienda financiados por el Sistema Financiero Nacional para la Vivienda (SFNV) tengan una adecuada y armoniosa integración con el sistema de ciudades y poblados del país y se desarrollen bajo una perspectiva de Ordenamiento Territorial (OT).

-Realizar un proceso de concientización en la población acerca de la conveniencia de residir en vivienda vertical.

### **Cuestiones a encarar**

-El sistema actual se ha abocado a darle solución a la familia tradicional, dejando de lado en algunas ocasiones a las distintas tipologías de familias como hogares unipersonales, parejas sin hijos, con menos hijos y adultos mayores inmigrantes.



## Gestión de los vínculos entre las zonas rurales y urbanas

<p><b>Logros</b></p>	<p>-La Directriz 27 de proyectos de vivienda estipula recomendaciones sobre la tipología constructiva de la vivienda según su ubicación geográfica.</p> <p>-Articulación con el IDA, ahora INDER, para el otorgamiento de subsidio a familias beneficiarias de esa Institución.</p> <p>-Inversión con subsidio en zonas rurales por parte del SFNV.</p> <p>-La Gran Área Metropolitana se delimitó incluyendo zonas agrícolas y de conservación en sus bordes, que hacen la función de área de contención del crecimiento urbano, y a la vez, la zona agrícola sirve como transición entre la actividad urbana y la conservación.</p> <p>-Los planes reguladores de las ciudades, comunidades rurales y las zonas turísticas costeras, han facilitado el desarrollo urbano de estas zonas y el crecimiento en ellas de fuentes de empleo, lo que ha disminuido la expulsión de población por búsqueda de empleo y por ende, la migración masiva del campo a la ciudad.</p>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-Las recomendaciones sobre la tipología constructiva de la vivienda no se cumplen.</p> <p>-Considerar el concepto de ordenamiento territorial y optimización del uso de suelo dentro de la política de vivienda en las zonas rurales.</p>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-La política de vivienda y asentamientos humanos, en la práctica, se centra en satisfacer las necesidades de vivienda y ha dejado por fuera otras necesidades para el desarrollo de las capacidades humanas en la conformación de un asentamiento humano, construyendo en zonas alejadas de centros urbanos consolidados, convirtiéndose en conjuntos habitacionales dispersos que provocan el abandono de los mismos por falta de fuentes de empleo, educación, acceso a servicios de salud e infraestructura vial inadecuada, entre otros.</p> <p>-La inversión estatal en zonas rurales no ha impactado en la superación de las diferencias entre lo rural y lo urbano, por la falta de articulación de dicha inversión por parte de los distintos programas sociales.</p>

## Gestión de los vínculos entre las zonas rurales y urbanas

<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-Desarrollo de normativa que permita al Estado Costarricense tener un rol más activo en garantizar que la construcción de proyectos habitacionales se desarrolle en la cercanía a los centros de población, fuera de zonas de amenaza naturales significativas conocidas, con diseños de sitio adecuados que toman en cuenta la pertinencia socio económica y cultural de la población y que además, garanticen la sostenibilidad ambiental.</p> <p>-Articulación de la oferta programática para luchar contra la pobreza y la disparidad regional.</p>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<p>-Estimular la construcción de los proyectos de vivienda compactos, conectados a la infraestructura existente de red vial, servicios, educación y empleo.</p> <p>-Articulación interinstitucional e intersectorial de la planificación entre las instancias nacionales y locales de la atención de las necesidades habitacionales del Sector Vivienda y Asentamientos Humanos.</p>

## Consideración de las necesidades de los jóvenes urbanos

<p><b>Logros</b></p>	<p>-Gran parte de los subsidios del SFNV se entregan a núcleos familiares con jefes menores de 35 años de edad.</p> <p>-La Ley 9151 de Acceso a la Vivienda para las Personas Jóvenes, PROFIVIJO, programa que brinda oportunidades de financiamiento a jóvenes entre los 18 y los 35, para que financien su vivienda con recursos provenientes Fondo Nacional de Vivienda (FONAVI).</p>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-La oferta de soluciones de vivienda propias, por parte del Sistema Financiero Nacional para la Vivienda, para hogares unipersonales es limitada.</p> <p>-El Estado ha fallado en la provisión de vivienda de alquiler de interés social.</p> <p>-No se construyen viviendas en los centros de las ciudades más importantes.</p>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-Los cambios poblacionales deben incorporarse a las nuevas condiciones y demandas de las personas jóvenes según sus necesidades actuales.</p>

### Consideración de las necesidades de los jóvenes urbanos

	-Es necesario incrementar los esfuerzos por atender esta población y la necesidad de ampliar la oferta no solo a grupos familiares de escasos recursos, sino a aquellos que conforman otros estratos que cubre el SFNV.
<b>Desafíos futuros</b>	-Desarrollo de modificaciones a la legislación existente y búsqueda de fuentes de financiamiento para soluciones de vivienda de interés social y clase media para grupos que históricamente han quedado por fuera de la oferta del SFNV, como por ejemplo, personas jóvenes solas, núcleos no biparentales o mono parentales.
<b>Cuestiones a encarar</b>	-Revisión del concepto de núcleo familiar para cubrir a la población joven con base en los hallazgos del Censo de Población y Vivienda del año 2011, (16 tipos de núcleos familiares).

### Respuesta a las necesidades de las personas de edad

<b>Logros</b>	-Existe normativa para el otorgamiento de subsidio especial para la atención de la población adulta mayor, donde incluso se le acepta la condición de persona sola para la postulación a un subsidio.
<b>Desafíos encontrados</b>	-Casos de abuso patrimonial por parte de familiares para obtener el subsidio del bono.  -Si bien la certificación es necesaria para establecer la condición de adulto mayor, el proceso del trámite entorpece el acceso oportuno del otorgamiento del subsidio para la vivienda.
<b>Lecciones aprendidas</b>	-Diversificar el tipo de solución para las personas adultas mayores, considerando sus necesidades específicas, a través de nuevas tipologías de vivienda que les permitan tener calidad de vida adecuada.

## Respuesta a las necesidades de las personas de edad

<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-Diversificar el tipo de solución para las personas adultas mayores, considerando sus necesidades específicas a través de nuevas tipologías de vivienda permitan tener calidad de vida adecuada.</p>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<p>-Las proyecciones poblacionales indican que el envejecimiento de la población marcará una demanda significativa de nuevas formas de atención a las necesidades, a través de tipologías de viviendas innovadoras que les permita una adecuada calidad de vida.</p>

## Integración de la perspectiva de género en el desarrollo urbano

<p><b>Logros</b></p>	<p>-Legislación nacional e internacional PIEG/Ley 7769/Ley 8688.</p> <p>-Creación de las Oficinas Municipales de la Mujer (OFIM) en 1998, promotora de derechos de la mujer.</p> <p>-Creación de la Red de Mujeres Municipalistas 1997.</p> <p>-Publicación de la Política de Descentralización y Fortalecimiento del Régimen Municipal, que plantea la necesidad de transversalizar el género en la gestión municipal.</p> <p>-Cooperación internacional para proyectos de gestión local con enfoque de género:</p> <p style="padding-left: 40px;">Fortalecimiento Municipal y Descentralización (FOMUDE); de Desarrollo Local (PRODELO-GIZ); Gobernabilidad con enfoque de género y participación política de las mujeres en el ámbito local (INSTRAW-AECID), así como el proyecto Construyendo Ciudades Incluyentes de la Red 12 de URB-AL.</p> <p style="padding-left: 40px;">Emisión en el año 1998 de la Ley de Atención a Mujeres en Condición de Pobreza N°7769 y su reglamento. Esta normativa señala la prioridad en la atención de las necesidades de vivienda, de las mujeres jefas de hogar en condición de pobreza, que son atendidas por el Programa Avanzamos Mujeres.</p> <p>- Inclusión de la transversalización del tema de género en las Políticas de Ordenamiento Territorial y la de Vivienda y Asentamientos Humanos, así como en el PEI-MIVAH.</p>
----------------------	--



## Integración de la perspectiva de género en el desarrollo urbano

	<p>-Oficialización del Protocolo para el SNFV, en la atención de la demanda de vivienda de mujeres jefas de hogar en condición de pobreza, amparadas a la Ley 7769, que participan en el Programa Avanzamos Mujeres.</p> <p>-Inclusión del tema de género en la elaboración de los presupuestos y planes operativos institucionales.</p> <p>-Decreto Ejecutivo 37902, del 16 de setiembre de 2013, N°177, para conformar una comisión que permitiera la elaboración de la Política Institucional con perspectiva de género del MIVAH.</p>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-Formulación y oficialización de acciones afirmativas, con poco apoyo de la sociedad civil y el Estado en su globalidad.</p> <p>-Inconformidad y desconocimiento de los alcances en el tema de transversalizar el tema de género en el desarrollo urbano.</p> <p>-Inclusión en las políticas, por mandato de ley y no por credibilidad, en la construcción de ciudades inclusivas.</p>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-Se debe abordar el tema en forma diferente y buscar experiencias internacionales que hayan facilitado la construcción de ciudades inclusivas y sostenibles con perspectiva de género.</p> <p>-Las propuestas de intervención urbana privilegian las necesidades de desplazamiento de los hombres, sin contemplar el tipo de actividades y recorridos que hacen las mujeres.</p>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-Implementar acciones específicas y evaluar la inversión estatal presupuestaria en programas y proyectos que coadyuven a superar las brechas de género en el tema de acceso, goce y disfrute de la ciudad.</p>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<p>-Fomentar la participación de las OFIM presentes en los gobiernos locales, para la planificación y desarrollo del territorio con perspectiva de género, a partir de la elaboración de planes reguladores.</p>

## Integración de la perspectiva de género en el desarrollo urbano

-Inclusión en los programas de estudio y la investigación sobre la perspectiva de género para que realmente se contemple dicha perspectiva en la planificación y el ordenamiento territorial.

## Tema II Tierra y Planificación Urbana

### Garantizar una planificación y diseño urbanos sostenibles

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>-El esfuerzo de planificación que se hizo en el Proyecto PRUGAM y que culminó con la actualización del Plan GAM 2014.</li><li>-Creación de una Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT), y su Plan, que constituyen mecanismos tendientes a asegurar el accionar y la continuidad de los procesos de planificación urbana en el país.</li><li>-Creación de una figura en la cual convergen actores no considerados en la institucionalidad, planteada en la Ley de Planificación Urbana para tratar el tema: Consejo Nacional de Planificación Urbana y su Secretaría Técnica.</li><li>-Simplificación de trámites para la aprobación de planes reguladores urbanos realizados.</li></ul>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Lentitud en la acción y falta de esfuerzo de las municipalidades para realizar planificación urbana con conceptos modernos y actuales, y utilizando las herramientas existentes.</li><li>-Ausencia de normativa de diseño urbano en sentido estricto, vacío que puede ser suplido por las municipalidades en la medida que aprovechen las competencias que les da el ordenamiento jurídico nacional, en particular la Ley de Planificación Urbana.</li><li>-No se le da la adecuada importancia a la ejecución de labores de control urbanístico, para garantizar el cumplimiento de la normativa existente, por parte de las municipalidades.</li><li>-Procesos de aprobación de planes reguladores muy complejos, engorrosos y largos, que incluyen desde los aspectos técnicos hasta los políticos.</li><li>-Ausencia de normativa a nivel local y parte de la normativa nacional que promueve patrones de desarrollo incompatibles con los conceptos modernos de desarrollo urbano y gestión de las ciudades (crecimiento predio a predio y lineal a lo largo de los ejes viales).</li></ul>

## Garantizar una planificación y diseño urbanos sostenibles

-La renovación urbana se encuentra en etapas incipientes. En los últimos 20 años no se han dado iniciativas claras concretas por parte del Estado y los municipios, para utilizar las herramientas existentes para hacer mejoramiento barrial (bono RAMT y Colectivo).

-No se han dirigido, desde el Gobierno Central y las diferentes instituciones que tienen alguna injerencia en la planificación urbana, políticas que apoyen el desarrollo urbano que se desea para el país, de modo que se llenen algunos vacíos que la falta de planes reguladores ha dejado.

-Pese a que la Agencia ONU-Hábitat en el país incursionó en algunos temas urbanos, no se alcanzó a concretar los esfuerzos realizados en logros significativos en la materia.

-Escasa coordinación intermunicipal, asentada en la falta de un marco jurídico apropiado, que impide planificar el desarrollo territorial en forma coherente, consensuada y eficiente, en cuanto al manejo de los recursos existentes, tanto naturales como de infraestructura y para servicios.

-Algunos de los planes reguladores fueron elaborados con bases de datos y tecnologías desactualizadas y metodologías y contenidos que no aprovechan todas las oportunidades de la planificación moderna.

### **Lecciones aprendidas**

-Hay necesidad de que el Estado dirija el cambio necesario para mejorar en el tema de planificación urbana y el uso de diseño urbano sostenible, dando señales y reglas claras tanto a la ciudadanía, como a los sectores público y privado.

-Debe entenderse la planificación urbana como un derecho de los habitantes y de los consumidores del espacio urbano, que merecen que al invertir en una vivienda, local comercial u otro inmueble, haya una garantía en la calidad del hábitat que adquieren, el cual debe ser saludable y seguro.

-Consolidar el nivel regional de planificación es importante para garantizar la correcta gestión de los recursos naturales y las estructuras territoriales que sobrepasan los límites cantonales (transporte público, redes de servicios y vialidad primaria).



## Garantizar una planificación y diseño urbanos sostenibles

### **Desafíos futuros**

-Necesidad de llegar a un acuerdo institucional para dirigir e impulsar la política de desarrollo urbano en el país.

-Actualización de la normativa urbanística e incorporación de nuevos instrumentos que permitan una gestión más sostenible del espacio urbano.

-La defensa decidida del interés público, hecha por el Estado y las municipalidades, quienes deben velar por satisfacer ese interés por sobre el interés particular, en especial en lo que respecta a la planificación urbana, que constituye una función pública de primer nivel.

-Ejecutar las acciones necesarias para poner en práctica la Política Nacional de Ordenamiento Territorial, desde el Gobierno Central y los ministerios hasta las municipalidades.

-Que se utilice el conocimiento actual y nuevo para diseñar políticas públicas mejor concebidas, más eficaces e integradas y que las realidades de la política no las bloqueen.

-Replanteamiento de las competencias locales-regionales y su orden de jerarquía, de la estructura institucional que ostenta las competencias fragmentadas en la materia y renovación de la plataforma tecnológica relativa a la elaboración y presentación de los instrumentos de planificación del suelo.

### **Cuestiones a encarar**

-Realizar el Plan Nacional de Desarrollo Urbano, pendiente desde 1968, con los lineamientos generales a implementar para hacer una apropiada planificación urbana y gestión de ciudades.

-Creación de ejemplos que sirvan de inspiración futura, que muestren las buenas prácticas en planificación y diseños urbanos sostenibles.

-Adecuada incorporación de las variables y consideraciones ambientales en las herramientas de planificación urbana, establecidas en el marco normativo nacional, a través de procedimientos bien diseñados

.-Generación de incentivos e instrumentos para la gestión de una ciudad más compacta, que permitan la optimización del suelo urbanizado y desincentivando la ampliación de la mancha urbana.

## Mejorar la gestión de las tierras urbanas, teniendo en cuenta también la expansión urbana

<p><b>Logros</b></p>	<p>-Existe mayor claridad de lo que es el crecimiento de la ciudad, en que se producen aumentos del valor de las tierras urbanas y se necesita un balance en la sociedad que pueda capturar parte de esa plusvalía, pero que también es necesario ampliar las tierras urbanizadas para que el precio de la tierra no suba excesivamente beneficiando a unos pocos. Además hay mayor conciencia de que una regulación permisiva aumenta los valores del suelo. También hay interés limitado en los programas de reajuste de tierras.</p>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-Es necesario superar la resistencia de algunos sectores a entender y aceptar las ventajas de desarrollar las ciudades y no dispersar innecesariamente a la población en el territorio.</p> <p>-El costo de la tierra dificulta y en muchos casos imposibilita el acceso al suelo urbano, promoviendo la segregación residencial y la expansión innecesaria de las ciudades. El Estado no tiene instrumentos efectivos para regular el mercado de suelo.</p> <p>-Existen serias dificultades técnicas, económicas y políticas para que las municipalidades implementen algunos instrumentos de planificación urbana previsto en la Ley de Planificación Urbana.</p> <p>-La política de vivienda social está dominada por los promotores inmobiliarios que ofrecen lo que estiman se pueda necesitar, sin posibilidades reales de hacer concursos de vivienda que permitan escoger las mejores ofertas.</p>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-El conocimiento técnico en municipalidades y otras instituciones del Estado no es suficiente para garantizar la puesta en práctica de modelos de desarrollo urbano.</p> <p>-Los planes se aprueban por imperativos jurídicos y son vistos por parte de inversionistas y gobiernos locales como una formalidad, más que como un ejercicio de planificación importante y útil para dirigir el desarrollo urbano.</p> <p>-Son necesarias políticas de Estado que mejoren la gestión de tierras, públicas y privadas y que no sean restrictivas con las poblaciones</p>

## Mejorar la gestión de las tierras urbanas, teniendo en cuenta también la expansión urbana

	<p>vulnerables, en particular para la producción de vivienda de interés social.</p> <p>-Los instrumentos a la orden de las municipalidades y del gobierno nacional para regular el mercado del suelo son sumamente escasos o casi nulos.</p> <p>-La captura de plusvalía a través de la transformación de suelos rurales a suelos urbanos es el mayor incentivo para el desarrollador inmobiliario, generando la expansión de la mancha urbana con todas las condiciones negativas que representa, en particular, la necesidad de más infraestructura y tiempos de viaje cada vez mayores.</p>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-Actualización de los reglamentos y cuerpos normativos nacionales relacionados con los procesos de urbanización, construcción y renovación urbana.</p> <p>-Promover que la planificación urbana incluya no solo la preservación de los sistemas naturales sino también que evite la contaminación de los mismos (suelo, agua y aire).</p> <p>-Promover inversiones en transporte público masivo eficaz y la creación de una red vial con redundancia que le brinde mayor resiliencia ante cualquier interrupción del tráfico.</p> <p>- Lograr promover los usos mixtos del suelo y usar una política restrictiva de estacionamiento (cobrado tanto como se pueda), que le permita pagar al automóvil los costos sociales de su uso.</p> <p>-Incorporar el concepto de la función social de la propiedad y de la ciudad en el discurso de los actores más importantes.</p> <p>-Implementar la captura de plusvalías y la inclusión de nuevos instrumentos de gestión del suelo que faciliten el acceso al entorno urbano (transferencia de plusvalías, concesión onerosa del derecho de construcción, derechos de superficie, reajuste de terrenos, planes parciales, valorizaciones, etc).</p> <p>-Formar a los profesionales en arquitectura e ingeniería para adoptar los conceptos que permitan impulsar la planificación y diseño urbanos sostenibles desde la acción individual.</p>

## Mejorar la gestión de las tierras urbanas, teniendo en cuenta también la expansión urbana

	<ul style="list-style-type: none"><li>-Fomentar la creación de regulaciones que orienten las actividades de los promotores inmobiliarios, mediante políticas extendidas de usos de suelo sostenible, con desarrollo de áreas verdes y vías y con la inclusión de un porcentaje mínimo de viviendas de carácter social, para evitar la segregación social y la gentrificación.</li><li>-Realizar un análisis detallado de derecho comparado acerca de una serie de herramientas de gestión, contempladas en el ordenamiento jurídico de otros países, y que pueden contribuir en la mejora de la gestión de las tierras urbanas, para incluir en la legislación nacional los que puedan ser aplicables en el país y que ayuden a garantizar el derecho a la ciudad.</li><li>-Mejorar el cobro de los impuestos territoriales existentes.</li></ul>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>-La homologación de criterios en lo que respecta a la gestión de tierra urbana, a través del Plan Nacional de Desarrollo Urbano.</li><li>-Es necesaria una política de suelos que promueva el acceso al suelo urbano y regule la expansión de las ciudades.</li><li>-La plusvalía que es un beneficio en su mayoría producido por la acción del Estado, a través de su potestad de planificador urbano y constructor de infraestructura, actualmente queda en manos de muy pocos beneficiados.</li></ul>



## Aumentar la producción de alimentos de las zonas urbanas y periurbanas

<p><b>Logros</b></p>	<p>-El mayor logro de Costa Rica es la creación del cinturón de crecimiento de la región metropolitana de Costa Rica, que ha logrado proteger parcialmente las tierras agrícolas y las zonas de recarga acuífera en las montañas que rodean las principales ciudades de Costa Rica, Heredia, Cartago, Alajuela y San José.</p> <p>-Por otro lado, hay otros logros de pequeña escala, siendo que hubo proyectos (aislados), desarrollados acerca del tema, por el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) y el Centro Agronómico Tropical de Investigación y Extensión (CATIE) trabajando con grupos comunales en distintos cantones del país.</p> <p>-Las mismas instituciones publicaron folletos y materiales sobre agricultura urbana familiar e hidroponía en casa, las cuales se han introducido en el país a pequeña escala, a nivel urbano, y uno sobre lineamientos para la creación de capacidades en Agricultura Urbana y Periurbana (AUP), con base en una experiencia piloto en la comunidad de Turrialba.</p> <p>-Realización de un Seminario-Taller: “Agricultura urbana y periurbana: desarrollo urbano sostenible y seguridad alimentaria”, organizado por el CATIE.</p>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-La necesidad de evitar que las “parcelas agrícolas” y los caminos de finca se conviertan en un mecanismo de abuso legal que promueve la dispersión del crecimiento urbano y la especulación inmobiliaria.</p> <p>-La necesidad de promover que cada cantón debe hacer en sus planes reguladores un esfuerzo para salvar los mejores suelos agrícolas en el borde de los pueblos y ciudades intermedias.</p> <p>-Falta de tradición de hacer actividades agrícolas en pequeñas parcelas dentro, y en la periferia urbana.</p>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-El modelo de parcelamiento agrícola, que tiene un tamaño mínimo de propiedades para destino agropecuario muy pequeño (5.000m<sup>2</sup>), usado por el Gobierno, se presta para agotar el suelo con potencial agrícola sin lograr que el mismo sea usado para este fin.</p>

## Aumentar la producción de alimentos de las zonas urbanas y periurbanas

	<ul style="list-style-type: none"><li>-Existe interés de las personas por participar en estos proyectos y la necesidad de facilitar a los pobladores de las zonas urbanas espacios accesibles para solventar consultas y comprar insumos.</li><li>-Estas iniciativas pueden contribuir a mejorar la alimentación de la población ubicada en anillos de pobreza o zonas urbano-marginales quienes, a través de estas prácticas, podrían mejorar la ingesta de frutas y verduras.</li></ul>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Tratar la AUP formalmente, integrándola más directamente con las políticas en materia de agricultura y de desarrollo urbano, con vinculación a los ejes de agricultura familiar y seguridad alimentaria.</li><li>-Desarrollar una política nacional en el tema, e incluirla como un eje de trabajo de los entes estatales relacionados (MAG, IFAM, Municipalidades, INA, escuelas, colegios y universidades).</li><li>-Proteger las zonas agrícolas alrededor de todas las ciudades especialmente aquellas con condiciones climáticas más valiosas por su fertilidad o escasez.</li><li>-Incluir a los gobiernos locales en un proyecto nacional para fomentar este tipo de agricultura y lograr que parte de las necesidades de la población se puedan autoabastecer de esta manera.</li><li>-Garantizar la seguridad alimentaria de las zonas urbanas.</li><li>-Regular y controlar el modelo de parcelamiento agrícola e incentivar la producción orgánica no extensiva que pueda ser implementada en entornos urbanos.</li><li>-Frenar la reducción de la frontera agrícola como producto de la presión de la urbanización extensiva, que tiene límites poco claros.</li><li>-En zonas de producción agrícola familiar, el negocio inmobiliario actualmente es mucho más rentable que la producción de alimentos.</li></ul>

## Aumentar la producción de alimentos de las zonas urbanas y periurbanas

<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La potestad del Ministerio de Agricultura y Ganadería para considerar las zonas urbanas como foco de proyectos de extensión en el tema, lo cual les permitiría tener mayor impacto en aspectos como seguridad alimentaria, agricultura familiar, salud pública y pobreza.</li> <li>-Responsabilidad de quienes tratan sobre desarrollo y planificación urbana en el país, para que incorporen a la AUP como una actividad deseable.</li> <li>-Darle protección a los suelos con potencial agrícola, asegurando al productor los mercados para sus productos.</li> <li>-Promover la creación de huertas orgánicas en entornos urbanos controlados.</li> </ul>
------------------------------------	--

## Hacer frente a los desafíos de la movilidad urbana

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Reactivación paulatina de varias líneas de tren urbano, cuyo servicio fue suspendido por 20 años. Se planea crear líneas de ferrocarriles modernos que permitirían servir a las cuatro ciudades más importantes de la Región Metropolitana: San José, Heredia, Cartago y Alajuela.</li> <li>-Esfuerzos no completados de crear corredores de buses rápidos en la ciudad de San José.</li> <li>-La puesta en marcha de seis rutas intersectoriales en el Área Metropolitana de San José, que conectan distintos cantones periféricos a la ciudad capital, que contribuyen a descongestionar el centro de San José, disminuir tiempos de traslado y rompen el patrón radial existente.</li> <li>-Valorización de las rutas peatonales en el centro de la ciudad capital en la población y comerciantes, posterior a la transformación de algunas calles públicas.</li> </ul>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Resistencia en los sectores políticos de financiar las obras y en los empresarios de autobuses porque debilita su tradicional control sobre el sistema de de transporte público.</li> </ul>

## Hacer frente a los desafíos de la movilidad urbana

	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Los proyectos de financiamiento de la empresa pública de ferrocarriles no han sido aprobados por la Asamblea Legislativa.</li> <li>-Cambiar el modelo de movilidad urbana del país, que no responde a criterios de integralidad y multimodalidad.</li> <li>-No existe conciencia ciudadana sobre la necesidad de que los usuarios del transporte paguen por las externalidades negativas que le causan a la sociedad, en particular quienes usan transporte privado.</li> <li>-No hay una política de parqueos, asociada al uso del suelo, promovida por las municipalidades a través de normativa específica para comercios y servicios que atraen viajes.</li> <li>-No existe comprensión de que la movilidad urbana comienza por asegurar el buen estado de las aceras, de modo que se motive en las personas el desplazamiento por medio de transporte público y a pie.</li> <li>- Los esfuerzos para movilidad alternativa con bicicletas son limitadas</li> </ul>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La restricción vehicular en el centro de la capital no logra realmente reducir ni la congestión, ni el consumo de combustible, ni las emisiones vehiculares.</li> <li>-Es necesario plantear iniciativas como los consorcios mixtos publico-privados de transportes, de naturaleza intermodal.</li> </ul>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cambiar la cultura sobre el uso del transporte privado, que lo privilegia sobre el transporte público, incluso en las inversiones del Estado.</li> <li>-Implementar el Sistema Integrado de Transporte Público, con el proyecto de sectorización, el tren urbano, sistemas de información al usuario y el cobro electrónico en el Área Metropolitana de San José.</li> <li>-Volver al transporte público atractivo, seguro y eficiente para todos los habitantes.</li> </ul>

## Hacer frente a los desafíos de la movilidad urbana

	<ul style="list-style-type: none"><li>-Cada usuario del transporte, sea público o privado, debe pagar por las externalidades que produce al entorno urbano y a la sociedad.</li><li>-Realizar una inversión importante en infraestructura necesaria para el transporte público, el peatón y la bicicleta, priorizándolos sobre la construcción de infraestructura para el vehículo privado.</li><li>-Estructuración de proyectos para la construcción de Estaciones de Intercambio, en la modalidad Asociación Público-Privada como parte del proyecto de Sectorización del Transporte Público en el Área Metropolitana de San José.</li></ul>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>-El transporte público debe ser priorizado en todo el país, a través de políticas públicas y acciones concretas tendientes a cambiar el modo tradicional de tratar la movilidad urbana.</li><li>-Revisar y ajustar los estándares ambientales, de seguridad y confort exigidos en las concesiones de transporte público, así como los mecanismos de verificación de su cumplimiento.</li><li>-Financiamiento de los sistemas integrados de transporte urbano, participación del sector privado en la construcción y operación de ese sistema.</li><li>-Contar con un liderazgo y la decisión política para implementar los proyectos de mejora del transporte público, pese a la presión del sector privado (operadores) por mantener los esquemas de operación actuales.</li><li>-Concretizar una coordinación entre los múltiples actores e instituciones involucradas en el proceso de transformación del transporte público que se pretende tener.</li><li>-Financiamiento de los sistemas integrados de transporte. Participación conjunta del sector privado y el sector público en la construcción y operación de sistemas integrales de transporte masivo.</li></ul>

## Mejorar la capacidad técnica para planificar y gestionar las ciudades

<p><b>Logros</b></p>	<p>-Algunas municipalidades han iniciado procesos de planificación urbana innovadores, con recursos humanos propios.</p> <p>-Con el Proyecto FOMUDE se logró mejorar algunas capacidades de los funcionarios de las municipalidades incluidas en el mismo, como resultado de la formulación de Planes Cantonales de Desarrollo Humano Local, su respectivo Plan de Acción, Planes Estratégicos Municipales y Planes de Mejoramiento Institucional.</p>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-La mayoría de municipalidades no cuentan con la capacidad técnica para realizar una adecuada gestión urbana, así como para hacer e implementar su propio plan regulador.</p> <p>-Ante recursos limitados en las municipalidades, la capacitación necesaria en materia de planificación urbana no es prioritaria.</p> <p>-Poca oferta de capacitación de calidad en materia de planificación urbana, adaptada a las necesidades y recursos de las municipalidades.</p> <p>-Falta de apoyo y asesoría, por parte las instituciones del Gobierno, con acciones de capacitación en planificación y gestión de las ciudades, que desarrollen capacidades en el tema dentro de las municipalidades.</p>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-Una municipalidad con liderazgo político y voluntad puede realizar una buena gestión del desarrollo urbano y enfrentar la necesidad de que su personal aprenda sobre planificación urbana.</p> <p>-Es necesario dotar al personal de la municipalidad de una visión compartida de mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos y la competitividad de la ciudad para evitar que lo busque en otra institución.</p>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-Fortalecimiento de las capacidades de planificación en las municipalidades, el INVU, el MIVAH y las múltiples instituciones que tienen roles que cumplir en la planificación territorial.</p> <p>-Articular desde el Estado, una política de capacitación efectiva, orientada a las municipalidades, para empoderarlos en el cumplimiento de las</p>



## Mejorar la capacidad técnica para planificar y gestionar las ciudades

funciones municipales atinentes a la planificación urbana.

-Crear conciencia ciudadana sobre la importancia de realizar una apropiada planificación urbana, para que exija rendición de cuentas, obligando a las autoridades a mejorar.

-Establecer un sistema para calificar y premiar la calidad de la planificación y la gestión de las ciudades hechas por las municipalidades, de forma que se incentive la mejora en estos temas.

-Integrar mucho más estrechamente la política de vivienda popular con el ordenamiento territorial.

-Lograr que el ordenamiento territorial, específicamente los planes reguladores y su reglamento de vialidad, guíen a los promotores inmobiliarios a que sus proyectos construyan ciudad.

-Modernizar las regulaciones tales como reglamento de la ley de condominios, crear un reglamento de renovación urbana, actualizar los reglamentos de fraccionamientos y urbanizaciones y de construcción para facilitar las interacciones constructivas entre sector privado y el público que permitan mejorar la calidad física y funcional de las ciudades.

### **Cuestiones a encarar**

-Ejecución de una agenda en capacitación técnica para planificar y gestionar las ciudades, articulada entre el Estado y las municipalidades y dirigida por las instituciones públicas competentes, basadas en las necesidades de las municipalidades, las políticas de Estado y el ordenamiento jurídico nacional.

-Establecer lo básico en relación con la planificación urbana y gestión de las ciudades que se desea para el país, que reflejen los criterios técnicos que deben utilizarse para hacer una adecuada planificación urbana a nivel nacional y que orienten a las municipalidades en esa gestión.

-El fortalecimiento de las oficinas técnicas municipales encargadas de la planificación y el control urbano.

## Tema III. Medio Ambiente y Urbanización

### Combatir el Cambio Climático

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Participación destacada de Costa Rica en la COP 21 con un esfuerzo voluntario de reducir las emisiones de una manera activa.</li> <li>-Numerosas iniciativas de reducción de la emisión de gases de efecto invernadero en diferentes actividades productivas.</li> <li>-El estímulo al sector turístico y la investigación científica mediante el establecimiento y consolidación de un sistema de áreas protegidas de carácter público y privado; así como la entrada en vigencia de la Ley Forestal que prohíbe -entre otras cosas- el cambio de uso de la tierra y establece el pago por servicios ambientales.</li> <li>-Se han emitido leyes como la Ley Orgánica del Ambiente y la Ley de Biodiversidad que han tenido implicaciones en el medioambiente, ya que buscan la reforestación y el alto a la tala ilegal.</li> <li>-Se han hecho esfuerzos por diversificar la matriz energética, con impulso a fuentes renovables como la solar y eólica. Por ejemplo, se han concluido proyectos de parques de generación eléctrica como el Parque Solar de Miravalles y los Parques Eólico de Tilarán, Santa Ana y Los Santos.</li> <li>-Se han desarrollado programas como el de construcción sostenible, que tienen por objetivo premiar los avances en materia ambiental, social, económica, de transferencia tecnológica y desarrollo e innovación.</li> <li>-Certificación como carbono neutral a las primeras ocho empresas bajo la norma de INTECO.</li> <li>-Se presentó el diseño del mercado doméstico voluntario de carbono de Costa Rica.</li> </ul>
<p><b>Desafíos Encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-El efectivo control y aplicación de las leyes. Es indispensable que en las ciudades se emitan políticas y lineamientos de acatamiento obligatorio, que incluyan acciones estratégicas con el fin de contribuir a la mitigación de los gases efecto invernadero en todo proyecto y planes realizados en las zonas urbanas.</li> </ul>

## Combatir el Cambio Climático

<p><b>Lecciones Aprendidas</b></p>	<p>-Junto con la amenaza del cambio climático, surgen una serie de oportunidades para el desarrollo de estrategias cohesivas de mitigación y adaptación.</p> <p>-Programa de Adquisición de Vehículos Eficientes (PAVE), que coordina el Gobierno, mediante el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) y que cuenta con la participación de entidades públicas y privadas. Dicha iniciativa procura potenciar una disminución del consumo energético nacional y de las emisiones de gases de efecto invernadero.</p>
<p><b>Desafíos Futuros</b></p>	<p>-Cumplir con los compromisos adquiridos en la COP 21 de París en diciembre del 2015.</p> <p>-Avanzar en que el transporte urbano emita menos gases contaminantes con mayor uso del transporte público, mayores oportunidades para los peatones y los ciclistas.</p> <p>-Evitar el aumento de la congestión con inversiones estratégicas en transporte, incluidos los ferrocarriles eléctricos.</p> <p>-El reto de este planteamiento estratégico se basa en la capacidad de implementar directrices y ejecutar obras afines en un periodo corto de tiempo, para que a mediano y largo plazo, y en gran escala, se cumplan los objetivos nacionales en materia de cambio climático.</p>
<p><b>Cuestiones a Encarar</b></p>	<p>-Integración de la política de ordenamiento territorial en las ciudades con la promoción del transporte público. Esto implica promover usos mixtos del suelo, vías peatonales y para bicicletas.</p> <p>-Evitar la dispersión continua de las ciudades.</p> <p>-La toma de acciones desde el ámbito local municipal es fundamental para alcanzar los acuerdos nacionales en materia de cambio climático.</p> <p>-Por medio de la consolidación de alianzas intermunicipales e interinstitucionales es posible que los gobiernos locales, en conjunto,</p>

## Combatir el Cambio Climático

logren tener una incidencia significativa en la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y en alcanzar una gestión eficiente de los recursos naturales.

## Reducir el Riesgo de Desastres

### Logros

-Costa Rica aprobó a inicios del 2016, un Plan Nacional de Gestión del Riesgo 2016-2020 que complementa la Estrategia Nacional implementada en el 2015. El Plan Nacional de Gestión del Riesgo es el primero en el mundo que incluye los principios de SENDAI.

-Según informes de la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción de Desastres (UNISDR), Costa Rica, a nivel regional, presenta una decreciente cantidad anual de pérdidas de vidas humanas desde 1990, lo cual se asocia a las mejoras en los planes de prevención de desastres y los sistemas de monitoreo y vigilancia temprana de cuencas. La actualización y mejora normativa, como por ejemplo, la revisión del Código Sísmico y el Código de Cimentaciones, la Ley Orgánica del Ambiente, la derogatoria de la antigua Ley de Emergencias de 1969 por la Ley Nacional de Emergencias y Gestión del Riesgo (Ley No.8488, 11 de enero 2006), la cual considera la gestión del riesgo como un eje transversal de las políticas públicas.

-El desarrollo de un Plan Nacional para la Gestión del Riesgo y Atención de Emergencias 2010-2015 (CNE, enero 2010), así como el impulso del ordenamiento territorial y sus herramientas de gestión (Política y Plan Nacional de Ordenamiento Territorial), han permitido que el país consolide experiencia en la gestión del riesgo y gane legitimidad entre la población. Esta experiencia se ha alcanzado también gracias a la colaboración de entidades internacionales como ONU Hábitat, PNUD, GIZ JICA, entre otros, con los cuales se facilitó la coordinación y el apoyo logístico en la organización de mesas de trabajo y el desarrollo de talleres interinstitucionales y comunitarios, los cuales han desembocado en la ejecución de proyectos, que según la CNE, han sido los siguientes:

- Fortalecimiento de Comités Locales de Emergencia.
- Integración de Información sobre Riesgo de Desastre en el Sistema de Planificación de Costa Rica.
- Proyecto piloto en Costa Rica sobre Sistemas de Alerta Temprana para Amenazas Hidrometeorológicas, como Tapezco y Cerro Chitaría.
- Fortalecimiento de Capacidades en los Sistemas de Alerta Temprana en América Central.
- Fortalecimiento de Capacidades Municipal-comunitarias en Prevención de Desastres-BOSAI.

## Reducir el Riesgo de Desastres

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema Mesoamericano de Información Territorial (Sistema SMIT).</li> <li>• Programa Regional de Reducción de la Vulnerabilidad y Degradación Ambiental (PREVDA), el cual generó pronósticos para Costa Rica y Centroamérica sobre el adelantamiento de las lluvias y en especial de los ciclones.</li> <li>•</li> </ul> <p>-Junto con la Comisión Nacional de Emergencias, el MIVAH y el Sistema Financiero Nacional para la Vivienda (SFNV), se han canalizado fondos adicionales para la atención de familias que han perdido su vivienda o ha sido dañada por efectos hidrometeorológicos o geológicos, tal como el caso de los daños ocasionados por la Tormenta Tropical Thomas.</p> <p>-De igual manera se ha dispuesto que todas las familias que estén vulnerables a los efectos de la naturaleza, tengan un carácter prioritario en la atención.</p>
<p><b>Desafíos Encontrados</b></p>	<p>-Costa Rica, por sus características propias de clima, topografía y tectonismo, posee una gama amplia de riesgos naturales. Esto aunado a la falta de instrumentos adecuados de planificación urbana como los Planes Reguladores Cantonales y Costeros, representa uno de los principales factores de vulnerabilidad para algunas poblaciones a nivel nacional.</p> <p>-La falta de regulación adecuada en materia de uso del suelo ha contribuido a la ocurrencia de eventos asociados al desarrollo de actividades antrópicas, con la problemática de que en las áreas de amenaza no se han desarrollado intervenciones efectivas que procuren evitar la recurrencia de desastres.</p> <p>-La falta de compromiso de los gobiernos locales para insertarse en la articulación de la gestión del riesgo, desfavorece la agilidad de la atención de eventos.</p> <p>-Además, en el ámbito social hace falta mayor educación en el tema de gestión del riesgo, de manera tal que las comunidades tengan conocimiento del ambiente que les rodea, y cómo hacer frente a posibles sucesos.</p>
<p><b>Lecciones Aprendidas</b></p>	<p>-Se requería contar con la colaboración del Poder Ejecutivo y Legislativo para la creación de un marco jurídico que permitiera mitigar y minimizar los impactos generados por catástrofes naturales.</p>

## Reducir el Riesgo de Desastres

	<ul style="list-style-type: none"> <li>-En nuestro contexto político y económico, la cooperación internacional juega un rol fundamental en el apoyo técnico y logístico en la Gestión del Riesgo.</li> <li>-Para el fortalecimiento de la prevención de riesgos es indispensable la participación ciudadana.</li> </ul>
<p><b>Desafíos Futuros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentar el conocimiento sobre amenazas naturales, en particular sobre el impacto del cambio climático en modificar el nivel y localización de las amenazas hidro meteorológicas.</li> <li>- Hacer un esfuerzo por disminuir la vulnerabilidad de los asentamientos humanos existentes y futuros a las amenazas naturales.</li> <li>-Crear resiliencia a los eventos de alto impacto, provocados por la naturaleza a través de una adecuada red de información hacia la comunidad, utilizando como plataforma los centros de educación, los Comités Locales de Emergencia y las mesas de trabajo locales.</li> <li>-Motivar a los gobiernos locales a incorporarse más de cerca con el Sistema Nacional de Gestión de Riesgos.</li> <li>-Consolidar la Gestión del Riesgo en el Ordenamiento Territorial.</li> </ul>
<p><b>Cuestiones a Encarar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La falta de comunicación adecuada entre la población local y las guías de los “expertos” de la Gestión del Riesgo: cumplir con la normativa existente de prevención.</li> <li>-Mejorar los mecanismos para desincentivar usos de suelo en áreas de amenaza.</li> <li>-Creación de sistemas de retención de agua de lluvia, para disminuir los impactos, aguas abajo.</li> </ul>

## Reducir la Congestión del Tráfico

### Logros

-Eliminación de cuellos de botella en las vías urbanas más importantes de San José, Alajuela, Heredia y Cartago (en construcción, con diseños avanzados). Ejemplos son: circunvalación, intersecciones en Cartago, tramos críticos de la carretera a Heredia o La Uruca.

-Reactivación y extensión paulatina del tren urbano, que impulsa el uso del transporte público.

-Construcción de ciclovías en algunos cantones del país.

-Creación y activación de rutas de autobuses intersectoriales, que descongestionan el cantón central de San José y cantones aledaños. Prioridad al transporte colectivo, para que éste sea parte de una política que propicie y apoye el transporte masivo de personas.

-Construcción de bulevares peatonales.

### Desafíos Encontrados

-Dificultades para implementar la sectorización del transporte público que crearía corredores de alta velocidad en los buses que entran al centro de San José, disminuiría su número y mejoraría la velocidad de circulación, aunque aumentaría el número de trasbordos.

-Dificultades para proveer nuevas rutas periféricas de suficiente calidad como Ciudad Colón, Alajuela, Santa Ana y Heredia, es decir, más allá de las intersectoriales.

-Continuar creando nuevas rutas de transporte público para transformarlo de un sistema radial a un sistema de rutas en rejilla.

-Promover el uso seguro de la bicicleta como medio de transporte urbano, sobre todo por la topografía de algunas ciudades, así como la consolidación del uso de trenes interurbanos (tren eléctrico).

-Promover la circulación de peatones y ciclistas para el mayor número de viajes posibles; esto ayudaría a mejorar el ambiente y la salud de los habitantes de las ciudades al incentivar la actividad física y la recreación.



## Reducir la Congestión del Tráfico

### **Lecciones Aprendidas**

-Importancia de la introducción de nuevas tecnologías en el transporte público y privado (carriles exclusivos, información al usuario en tiempo real, carriles reversibles).

-Importancia de la renovación de la flota vehicular para disminuir las emisiones por kilómetro-vehículo.

-El impuesto al diesel para el apoyo a actividades de conservación y plantación de bosques no compensa adecuadamente todo el daño ambiental que su consumo genera.

-La limpieza del diesel, y antes de la gasolina, ha significado enormes beneficios a los habitantes de las ciudades de Costa Rica.

### **Desafíos Futuros**

-Establecimiento de un sistema de impuestos a la importación de vehículos que promueva activamente a los vehículos que consuman menos combustibles fósiles y emitan menos gases contaminantes.

-Fortalecer el transporte público, con los corredores de buses de alta velocidad, el ferrocarril interurbano y nuevas rutas que faciliten la movilidad de sus usuarios entre muchos más puntos de la ciudad.

-Sistematizar el acceso a información en materia de transporte público (disponibilidad de unidades, horarios, paradas, rutas, precios, entre otros).

-Lograr que más municipios en los que las características propias de topografía lo permitan, generen planes para construcción de ciclovías en sus ciudades, así como de bulevares peatonales, con el fin de dotar a la población de zonas públicas que procuren el protagonismo peatonal.

-Cobrar por el estacionamiento en la mayor cantidad de puntos posibles, para compensar las enormes ventajas que las inversiones estatales le dan al automóvil particular.

-Diseñar espacios de estacionamiento que estén integrados correctamente a los edificios circundantes y a las zonas peatonales y que no bloqueen a los peatones.

-Crear nuevas coaliciones críticas que promuevan la mejora radical del

## Reducir la Congestión del Tráfico

	<p>transporte público, incorporando a concesionarios y usuarios del transporte público y privado, lideradas por el MOPT, pero integrando a las municipalidades y al MIVAH.</p>
<p><b>Cuestiones a Encarar</b></p>	<p>-Disminuir los tiempos de viaje de todos los habitantes pero en particular los del transporte público.</p> <p>-Promover el gobierno digital, el trabajo a distancia, la posibilidad de hacer trámites a través de internet y la ampliación de los horarios de atención al público, especialmente en forma digital, para disminuir la demanda de transporte, en particular en las horas pico.</p> <p>- Lograr reducir el gasto en combustibles fósiles y elevar la calidad de vida de la población.</p> <p>-Retomar el espacio de calle utilizado para automóviles, carriles exclusivos para el autobús, aceras más anchas o espacios mixtos.</p> <p>-Limpiar los combustibles para disminuir las emisiones de gases que enferman a la población y de Gases de Efecto Invernadero (GEI).</p>

## Contaminación del Aire

<p><b>Logros</b></p>	<p>-Disminución del contenido de azufre en el diésel para acercarlo a las normas europeas.</p> <p>-Normas de Control de Consumo de Combustible y Emisiones de Vehículos del Estado. Decreto N° 25537 de 27/07/1994.</p> <p>-Decreto de Revisión Técnica de Control de Emisión de Vehículos ECOMARCHAMO. Decreto 25166 de 23/04/96.</p> <p>-Reglamento para el Control y Revisión Técnica de las emisiones de gases contaminantes producidas por vehículos automotores. Decreto Ejecutivo N° 28280 del 28/10/99.</p> <p>-Los artículos 35, 36 y 37 de la Ley 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial que establecen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Límites de emisión de gases para vehículos equipados con motores de ignición por chispa que utilicen gasolina, gasohol, alcohol u otros</li> </ul>
----------------------	---

	<p>combustibles para funcionar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Límites de emisión de humos y partículas para vehículos equipados con motores que utilicen diesel como combustible.</li> <li>•</li> </ul> <p>-Decreto Ejecutivo: 30221 del 18/01/2002. Reglamento sobre Inmisión de Contaminantes Atmosféricos, Alcance 25, de la Gaceta 57, del 21/03/2002. En éste se definen los correspondientes niveles máximos permitidos de Inmisión (calidad del aire), que le permitan a las autoridades sanitarias y de otras instituciones conocer, controlar, vigilar y tomar las medidas correctivas y preventivas correspondientes, en caso de que se produzcan contingencias ambientales, según lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley Orgánica del Ambiente, N° 7554, tendientes a proteger la salud pública y el ambiente.</p>
<p><b>Desafíos Encontrados</b></p>	<p>-Capacitación a los choferes en técnicas de conducción eficientes.</p> <p>-Programas de arborización de áreas urbanas para captura de CO2.</p>
<p><b>Lecciones Aprendidas</b></p>	<p>-La revisión de los parámetros establecidos de estándares correspondientes a los niveles máximos permitidos de Inmisión, requiere una coordinación permanente entre las instituciones competentes como el Ministerio de Salud y Ambiente y Energía, con las Universidades de manera que se actualicen dichos parámetros de conformidad con el postulado del ordenamiento jurídico nacional, que establece que se entenderán incorporadas al ordenamiento, las reglas técnicas y científicas de sentido unívoco y aplicación exacta.</p>
<p><b>Desafíos Futuros</b></p>	<p>-De acuerdo con el IV Informe Anual de Calidad del Aire para la GAM 2011, elaborado por el Laboratorio de Análisis Ambiental, Universidad Nacional se recomienda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar políticas públicas relacionadas con el transporte público que incluyan entre otras:</li> <li>• Definición de estándares de eficiencia de combustión de las unidades de transporte público.</li> <li>• Explorar la posibilidad de migración a otro tipo de combustibles que no sean el diesel.</li> <li>• Definición de rutas o carriles de circulación en ciudades, exclusivos para el transporte público, de forma que se pueda incrementar las velocidades promedio de circulación.</li> <li>• De acuerdo con la identificación de zonas con mayores concentraciones de contaminantes del aire, se debe realizar un</li> </ul>

	<p>rediseño de rutas de circulación que permita descongestionar los sectores más problemáticos.</p> <p>-Establecer un Programa Nacional de Mejora de Combustibles en donde se realice una calendarización de acciones a ejecutar para alcanzar metas de mejora sostenida en la calidad de combustibles como búnker (contenido de azufre) y gasolinas (contenido de azufre, aromáticos, etc).</p> <p>-Revisar los máximos permisibles de contaminantes presentes en el aire incluidos en el decreto 30221-S, con el fin de incorporar valores de referencia para PM<sub>2,5</sub> y readecuar los estándares para otros contaminantes como las partículas PM<sub>10</sub>. Dichos cambios deben convertir el uso este decreto en una verdadera herramienta de planificación de la calidad del aire.</p> <p>-Fortalecer la red de monitoreo de calidad del aire de la GAM, con el fin de poder migrar de mediciones manuales de 24 horas a equipos de monitoreo automático que permitan analizar las variaciones estacionales, temporales horarias en los niveles de concentración de contaminantes.</p> <p>-Actualizar el plan de gestión de calidad del aire de la GAM utilizando como punto de partida los resultados obtenidos en los monitoreos de calidad del aire y las actualizaciones de los inventarios de emisiones de contaminantes, criterio de la GAM.</p> <p>-Regular las importaciones de vehículos usados y favorecer fiscalmente el ingreso al país de unidades de alta eficiencia de combustión.</p>
<p><b>Cuestiones a Encarar</b></p>	<p>-La resistencia al cambio que pueda existir por parte de determinados grupos sociales en materia de transporte público e importación de vehículos usados.</p>

## Tema IV. Gobernanza y legislación urbana

### Mejora de la legislación urbana

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Incorporación de la variable ambiental en la planificación urbana, vía jurisprudencia de la Sala Constitucional, en desarrollo de los artículos 21, 50 y 89 de la Constitución Política.</li> <li>-Algunas municipalidades avanzaron en la realización y aprobación de los planes reguladores (principal instrumento para regular el uso del suelo y dirigir el desarrollo urbano de los municipios).</li> <li>-La aprobación del Plan GAM (Plan Regional para la Gran Área Metropolitana).</li> <li>-La aprobación de una Política Nacional en Ordenamiento Territorial y su Plan.</li> <li>-Desarrollo constitucional del principio de no regresión en materia ambiental, como mecanismo de protección y seguridad jurídica en materia de planificación.</li> <li>-Reglamento para agilizar las acciones de revisión y aprobación de planes reguladores locales y costeros, Decreto 38782-MINAE-MAG-MIVAH-MIDEPLAN.</li> <li>-Reglamento de la transición para la revisión y aprobación de planes reguladores, Decreto 39150-MINAE-MAG-MIVAH-PLAN-TUR.</li> </ul>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dispersión competencial y normativa.</li> <li>-Desarticulación institucional y carencia de coordinación general. En Costa Rica el ordenamiento del territorio ha sido abordado desde diferentes perspectivas de desarrollo, cada una posee su institucionalidad y sus herramientas para la gestión del territorio.</li> <li>-La necesidad de actualización de la regulación vigente en materia de fraccionamiento, urbanizaciones y renovación urbana.</li> <li>-Necesidad de que se utilicen en todos sus extremos los instrumentos legales vigentes en el ordenamiento jurídico nacional.</li> </ul>

## Mejora de la legislación urbana

<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Duplicidad de funciones y regionalizaciones diversas a nivel institucional impiden la planificación regional.</li> <li>-Falta de coherencia en algunas de las normas que integran el ordenamiento jurídico.</li> <li>-La adopción de una metodología ineficiente (mal formulada y sin adecuada integración con otros entes responsables), para la incorporación de la variable ambiental en los planes reguladores, implica dificultades para su aprobación final por parte de las entidades competentes no consideradas oportunamente.</li> <li>-Es necesario generar esfuerzos interinstitucionales para que el Poder Ejecutivo coadyuve efectivamente con las Municipalidades a agilizar el proceso de elaboración y/o actualización de planes reguladores, principalmente en los procesos de revisión y aprobación por parte de las instituciones competentes.</li> </ul>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Lograr que la totalidad de las 81 municipalidades del país tengan aprobado y en ejecución su plan regulador (actualmente 56% de los cantones no tienen, un 20% tiene un plan regulador parcial y sólo un 25% tienen plan regulador cantonal).</li> <li>-Mejorar el Plan GAM, con el propósito de lograr mayor efectividad y eficiencia en su aplicación por parte de las municipalidades.</li> <li>-Continuar con los esfuerzos de coordinación entre las diferentes instancias competentes en materia de ordenamiento territorial para que puedan crearse instrumentos técnicamente fundamentados y que puedan ser puestos en vigencia de manera ágil y eficaz.</li> <li>-Que el Poder Ejecutivo busque oportunidades de mejora en las regulaciones emitidas con anterioridad, para facilitar la gestión del ordenamiento territorial a través de los distintos procesos de urbanización existentes.</li> </ul>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Generar un genuino compromiso a nivel municipal para la aprobación de los planes reguladores.</li> </ul>

## Mejora de la legislación urbana

-Mejorar el Plan GAM de modo que éste pueda utilizarse para la efectiva ejecución de la visión de desarrollo urbano deseado para la GAM, considerando: protección de los recursos naturales, eficiencia urbana, ciudades densas, compactas y polifuncionales, competitividad urbana y movilidad eficiente.

-La integración de los actores determinantes en la ejecución del Plan GAM, en la revisión y mejora del Plan.

-Revisión, actualización y sistematización del marco normativo para la planificación urbana, con el propósito de contar con un marco normativo actualizado, coherente y acorde con las necesidades del país en esta materia.

## Descentralización y fortalecimiento de las autoridades locales

### Logros

-El impulso que en los últimos años han recibido los procesos de descentralización.

-Aprobación del Código Municipal, Ley N°7794 del 30/04/1998 que desarrolla a nivel legal, la autonomía municipal consagrada en los artículos 169 y 170 de la Constitución Política.

-Esta ley desarrolla lo relativo a la autonomía política, administrativa y financiera de las municipalidades, e instaura las funciones, potestades y obligaciones del gobierno municipal.

-Cambio en la legislación nacional que faculta a las municipalidades a recaudar y administrar el impuesto sobre bienes inmuebles Ley N° 7729 de 15 de diciembre de 1997.

-La aprobación de la ley de N° 8801 del 28/04/2010, Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades.

-Reglamento a la Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades Decreto Ejecutivo N° 36004 del 05/05/2010.



## Descentralización y fortalecimiento de las autoridades locales

<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Falta de recursos y capacitación a nivel local.</li> <li>-Incapacidad técnica de las municipalidades para asumir más responsabilidades con los mismos recursos, así como disparidad en el acceso a recursos del gobierno central por parte de las municipalidades.</li> <li>-Carencia de instrumentos de gestión urbana del suelo a favor de las municipalidades.</li> </ul>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La administración del impuesto sobre bienes inmuebles es limitada, en tanto las municipalidades no tienen potestad para establecer el porcentaje del impuesto, para modificar su estructura (hacerlo progresivo por ejemplo), para establecer exenciones ni tienen control sobre la base tributaria; todo lo cual hace muy limitada la descentralización que se hizo de los recursos provenientes de este impuesto.</li> <li>-En el sector municipal un grupo importante de ayuntamientos viene experimentando gestiones financieras con resultados deficitarios recurrentes, lo que indudablemente dificulta, entre otras cosas, encarar la gestión urbana.</li> <li>-Urgencia de crear una coordinación entre municipios especialmente dentro de la GAM.</li> <li>-Necesidad de evitar que se promuevan unidades institucionales que se tomen atributos más allá de lo que les permite el marco legal.</li> </ul>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Capacitar a las municipalidades para que se hagan cargo más eficazmente de las responsabilidades que ya tienen y que impulsen y exhorten a las autoridades competentes a fin de que se emitan los cambios legales que consideren necesarios para encarar esas responsabilidades.</li> <li>-Empoderar a las municipalidades para que utilicen todas las herramientas financieras y de planificación urbana ya existentes en el ordenamiento jurídico nacional.</li> <li>-Lograr una integración efectiva entre municipios que comparten</li> </ul>

## Descentralización y fortalecimiento de las autoridades locales

	<p>problemáticas regionales para la solución de las mismas.</p>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Desconocimiento, práctico y teórico, sobre mecanismos de trabajo conjunto entre municipalidades, para solución de problemas comunes.</li> <li>-Superar, cuando aún se presente, la falta de voluntad política para encarar los desafíos urbanos con las herramientas de gestión ya existentes y potencializar las capacidades técnicas del personal de los gobiernos locales para trabajar en el tema.</li> <li>-Mayoría de municipalidades continúan muy débiles en la gestión urbana del territorio.</li> </ul>

## Mejora de la participación y los derechos humanos en el desarrollo urbano

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Incorporación del principio democrático en la planificación urbana vía jurisprudencia de la Sala Constitucional en desarrollo de los artículos 1 y 9 de la Constitución Política.</li> <li>-Reforma constitucional (Art. 170 y 171) para establecer la elección popular de los alcaldes y concejos municipales. Lastimosamente el alto abstencionismo limita las posibilidades de mejorar la calidad de muchas autoridades locales.</li> </ul>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Lograr motivar a la población para que participe efectivamente en todos los espacios creados para ello.</li> <li>-Generar una participación informada de todos los actores sociales en los procesos participativos, y no sólo de los sectores que ven afectados sus intereses comerciales o particulares.</li> <li>-Lograr que todas las personas vivan con dignidad en las ciudades de conformidad y en respeto de los principios de solidaridad, función social de la propiedad y participación democrática.</li> </ul>

### Mejora de la participación y los derechos humanos en el desarrollo urbano

<b>Lecciones aprendidas</b>	-Es necesario hacer un esfuerzo para educar y formar a la población en temáticas de desarrollo urbano para garantizar procesos participativos más enriquecedores y útiles.
<b>Desafíos futuros</b>	-Dirigir programas educativos a la población en materia de planificación urbana y ordenamiento territorial para crear una cultura ciudadana.
<b>Cuestiones a encarar</b>	-Promover por parte de las autoridades estatales la participación y empoderamiento de la población acerca de la planificación urbana.

### Mejora de la seguridad urbana

<b>Logros</b>	-Implementación de estrategias de pacificación del espacio público, como por ejemplo, el Programa Conjunto Redes para la Convivencia, Comunidades sin Miedo.
<b>Desafíos encontrados</b>	-Solventar la problemática que conlleva el modelo adoptado por la sociedad costarricense de desarrollo de viviendas en condominios horizontales en busca de la seguridad, debido a que éste causa segregación socio-espacial.
<b>Lecciones aprendidas</b>	-Los condominios por sí solos no resuelven el problema de inseguridad urbana, y por otro lado, son causantes de otros problemas urbanos y sociales, como la mala conectividad vial y la segregación socio-espacial.
<b>Desafíos futuros</b>	-Encarar el problema de la inseguridad urbana a través de modelos más acordes con el desarrollo urbano y no con la creación de condominios cerrados. -Rescate del espacio público. -Transformación del espacio y áreas urbanas deprimidas en centros

### Mejora de la seguridad urbana

	urbanos integrados a la ciudad. Ejemplo: lotes baldíos, búnker y construcciones abandonadas que pueden usarse como parques y/o centros culturales y recreativos.
<b>Cuestiones a encarar</b>	-Falta de articulación entre autoridades locales y nacionales para enfrentar el problema de la seguridad urbana y llegar a soluciones integrales.

### Mejora de la integración social y la equidad

<b>Logros</b>	-Las ciudades de Costa Rica tiene niveles de segregación social menores a los de otras ciudades de países de América Latina.
<b>Desafíos encontrados</b>	-Generación de políticas de acceso al suelo urbano que involucren alianzas público privadas y ayuden a combatir la creciente segregación residencial.
<b>Lecciones aprendidas</b>	-El costo de la tierra y el acceso al suelo representa un obstáculo mayor en la gestión equitativa de las ciudades.
<b>Desafíos futuros</b>	-Generación de políticas de acceso al suelo urbano que involucren alianzas público privadas y ayuden a combatir la creciente segregación residencial.
<b>Cuestiones a encarar</b>	-Se requiere generar empatía entre diferentes grupos sociales con el propósito de que los problemas y temas de la planificación de las ciudades no sean ajenos para algunos grupos.  -Generación de proyectos urbanos donde se combinen actividades y estratos sociales, como ejemplos de la mezcla que es deseable para promover ciudades más inclusivas y vitales.  -El crecimiento de la segregación social producto de una falta de políticas

## Mejora de la integración social y la equidad

de Estado que den más acceso a servicios y trabajo para los sectores más pobres en las zonas urbanas del país.

## Tema V. Economía Urbana

### Mejorar la financiación municipal y local

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cambio en la legislación nacional que faculta a las municipalidades a recaudar y administrar el impuesto sobre bienes inmuebles (Ley de 1995).</li> <li>-Trabajo de BID-Catastro y actualización de valores de la tierra para un mejor cobro de impuestos territoriales.</li> <li>-Asignación de recursos a las municipalidades provenientes del impuesto único a los combustibles, para financiar la construcción y mantenimiento de la red vial cantonal, por medio del Art.5 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria (2001).</li> <li>-La Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) y su plan, que propone el uso de nuevos instrumentos fiscales en el país, como herramientas a disposición de las municipalidades para alcanzar un mayor desarrollo urbano.</li> <li>-Integración de pequeños talleres artesanos y comercio dentro de la zonificación residencial de planes reguladores urbanos.</li> <li>-Bono comunal cuenta con recursos para la creación de proyectos comunitarios y municipales en infraestructura pluvial, sanitaria o áreas recreativas, elementos dinamizadores del desarrollo local.</li> </ul>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Existen dificultades para cobrar el Impuesto Solidario, por parte del Ministerio de Hacienda. Este impuesto financia gran parte del programa de bono para el mejoramiento barrial que sirve para la construcción de infraestructura de servicios y local.</li> <li>-Una considerable parte de los empleos en las zonas urbanas se encuentran dentro de la informalidad, en materia de patentes y permisos de funcionamiento, lo que dificulta la recaudación de impuestos municipales.</li> <li>-Municipalidades con catastros desactualizados y falta de capacidad técnica para hacer un cobro efectivo y eficiente de los impuestos territoriales.</li> </ul>

## Mejorar la financiación municipal y local

	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Muchos de los instrumentos establecidos en la PNOT, no cuentan con respaldo legal suficiente, lo cual los hace inaplicables.</li> <li>-Existen limitantes en la ejecución eficiente de los recursos.</li> </ul>
<b>Lecciones aprendidas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Las municipalidades no tiene potestad para establecer la tasa, modificar la estructura, ni para establecer las exenciones de impuestos establecidos a nivel del gobierno central, lo que las limita en el diseño de un sistema tributario coincidente con la necesidad local</li> </ul>
<b>Desafíos futuros</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Formalización a la economía por medio de la bancarización y la simplificación del proceso de apertura de una cuenta corriente.</li> <li>-Lograr que las municipalidades hagan uso de las contribuciones especiales, presente en la legislación nacional, como instrumento fiscal de financiamiento para la construcción de obras de infraestructura pública.</li> </ul>
<b>Cuestiones a encarar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Actualización del catastro nacional y municipal.</li> <li>-Ampliación del programa de bono comunal y mayor participación de las municipalidades y las comunidades en éste.</li> <li>-Necesidad de que los municipios reglamenten las contribuciones especiales y utilicen el instrumento para construir obras de infraestructura pública.</li> <li>-Que en los gobiernos locales, tanto políticos como técnicos, asuman más responsable y eficientemente el uso de instrumentos fiscales para financiar el desarrollo de los municipios.</li> </ul>



### Fortalecer y mejorar el acceso a la financiación de la vivienda.

<p><b>Logros</b></p>	<p>-Creación de Programas de Subsidio de Bono Familiar de Vivienda para la Clase Media: Bono Crédito, Ahorro-Bono-Crédito, Ahorro-Bono-Crédito Vertical, Crédito-Bono-Ahorro y programa de Bono Diferido.</p>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-La mala planificación urbana y los altos valores de la tierra han hecho más difícil la aparición de desarrollos urbanos de mediana altura para la clase media.</p>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-Los programas del Sistema Financiero Nacional para la Vivienda deben tomar en cuenta el ordenamiento del territorio y las distintas necesidades de vivienda de las personas, así como la atención integral de las personas que habitan los proyectos.</p>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-Diversificar oferta de tipos de vivienda y su financiamiento.</p> <p>-Fortalecer el mercado secundario de vivienda.</p> <p>-Ampliar la oferta de vivienda para familias de clase media.</p>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<p>-Hay una fuerte tendencia al consumo de bienes no durables y de endeudamiento por estos.</p> <p>-La mayoría de esfuerzos dirigidos a la clase media han estado en manos del sector privado.</p> <p>-Mayor divulgación y comunicación para los procesos de acceso al crédito y subsidio para la vivienda.</p> <p>-Altos precios de la tierra y especulación inmobiliaria.</p>

## Apoyar el desarrollo económico local

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Recuperación del tren urbano.</li> <li>-Creación de rutas intersectoriales de bus.</li> <li>-Programas de emprendimiento como el de Mujeres emprendedoras de INAMU, Emprendedores del IMAS, DIGEPYME del Ministerio de Economía, Industria y Comercio, entre otros.</li> <li>-Descentralización de partidas del MOPT para asfaltado de vías comunales dirigidas a las municipalidades.</li> <li>-Diversos programas de promoción de empleo dirigidos a sectores tales como jóvenes, adultos mayores, emprendedores, mujeres jefas de hogar, entre otros.</li> <li>-Inversión en Bono Comunal como dinamizador del desarrollo económico local, para mejorar redes de agua potable y alcantarillado, sistemas pluviales, obras viales, áreas recreativas y zonas verdes y equipamiento e instalaciones comunitarias.</li> </ul>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mayor divulgación y comunicación para los procesos de acceso al crédito y subsidios para la vivienda.</li> <li>-Limitaciones en la infraestructura urbana existente en materia de transportes.</li> </ul>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La promoción del desarrollo económico local permite reducir las migraciones y la formación de anillos de pobreza.</li> </ul>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Se requiere avanzar en la incorporación de la contabilidad verde en el desarrollo urbano, de manera que se generalice la cuantificación del valor de la degradación ambiental, que conlleva el desarrollo de proyectos inmobiliarios.</li> </ul>

## Apoyar el desarrollo económico local

<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Los anillos de pobreza en la periferia urbana son el reflejo de la falta de articulación de las políticas de desarrollo local.</li> <li>-Los desplazamientos entre el lugar de residencia y lugar de trabajo toman mucho tiempo.</li> </ul>
------------------------------------	---

## Crear empleos y medios de subsistencia decentes.

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-El Programa de Banca para Desarrollo nace para financiar e impulsar proyectos productivos, viables y factibles técnica y económicamente, acordes con el modelo de desarrollo del país.</li> <li>-El Programa Nacional de Empleo (PRONAE) vincula a las personas en proyectos de infraestructura comunal, socioproductivos y capacitación, apoyadas con ingresos temporales.</li> <li>-Sistema Nacional de Intermediación de Empleo que involucra actualmente a cuatro municipalidades en la intermediación de empleo en las regiones.</li> </ul>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-El empleo del tipo informal es muy común sobre todo en los estratos socioeconómicos más bajos, adicionalmente, en este tipo de empleo es más difícil garantizar las condiciones adecuadas y dignas.</li> </ul>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Las políticas públicas de vivienda deben tomar en cuenta aspectos tales como el acceso al empleo.</li> </ul>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Lograr encadenamientos productivos de mayor valor agregados entre empresas locales y exportadoras.</li> <li>-Operacionalizar la vivienda productiva presente en la política de vivienda como instrumento para generar empleo de pequeñas empresas dentro del SFNV.</li> </ul>

### Crear empleos y medios de subsistencia decentes.

	-Promoción de proyectos que contemplen espacios para la empleabilidad en asociaciones o cooperativas de producción, en los mismos asentamientos.
<b>Cuestiones a encarar</b>	-Persiste la discriminación por género en cuanto a las remuneraciones salariales.  -Gran parte de la economía urbana se da de manera informal y esto limita la garantía de un trabajo bien remunerado y digno, especialmente de las mujeres.

### Integrar la economía urbana en la política nacional de desarrollo

<b>Logros</b>	-El Plan GAM busca ordenar y orientar los procesos de planificación urbana para mejorar la eficiencia y funcionalidad de la ciudad regional del GAM, integrando elementos de la economía urbana.  -Oficialización de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial y su plan, así como la de Vivienda y Asentamientos Humanos.
<b>Desafíos encontrados</b>	-Vinculación del Plan GAM con las demás políticas y el Plan Nacional de Desarrollo.
<b>Lecciones aprendidas</b>	-Las planificación regional debe de tomar en cuenta los instrumentos para su efectiva aplicación y para que se pueda incluir dentro de la institucionalidad existente.
<b>Desafíos futuros</b>	-Elaborar instrumentos para una evaluación efectiva de las políticas públicas.
<b>Cuestiones a encarar</b>	-Creación de un sistema único de beneficiarios de programas sociales del gobierno para la integración, articulación y focalización del desarrollo de

## Integrar la economía urbana en la política nacional de desarrollo

condiciones para el desarrollo económico y social dentro de las zonas urbanas.

## Tema VI. Vivienda y Servicios Básicos

### Mejorar los barrios de tugurios e impedir su formación

<p><b>Logros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Creación del Programa de Bono Comunal para mejoramiento barrial.</li> <li>-El objetivo fue que aquellos asentamientos que pudieran ser consolidados en sitio, contaran con ese estudio de mitigación para el visto bueno.</li> <li>-Para validar dicho procedimiento, la Comisión Plenaria de la SETENA aprobó la utilización del inventario del MIVAH de asentamientos en condición de precario y de tugurio existente.</li> <li>- Actualmente, la SETENA remite un oficio solicitando la certificación de la existencia de cualquier asentamiento, en la base de datos del MIVAH.</li> <li>-ONU-HABITAT junto con gobiernos locales desarrollaron el programa “Redes de convivencia” para poblaciones en riesgo social.</li> </ul>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-En la atención y erradicación de asentamientos informales no se han involucrado a todos los actores responsables.</li> <li>-Los costos de grandes proyectos de desarrollo en infraestructura no toman en cuenta el reasentamiento de viviendas.</li> <li>-La metodología aplicada en el mejoramiento de barrios a partir del bono comunal presenta carencias en los procesos de formulación y gestión de las propuestas. En algunos casos, las necesidades de las comunidades no se ven plasmadas en el diseño arquitectónico de los proyectos.</li> <li>-Existen zonas de riesgo en los márgenes de los ríos con potencial para desarrollar áreas verdes, que no se han gestado como parques lineales para uso recreativo de comunidades aledañas. Este efecto ha generado la conformación de asentamientos informales a orillas de los ríos en zonas de amenaza natural.</li> </ul>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-El acompañamiento social en los procesos de mejoramiento de barrios y reasentamiento de tugurios no debe contemplarse únicamente al inicio del proceso con la elección de los beneficiarios, sino que se deben de desarrollar procesos que brinden seguimiento a las comunidades</li> </ul>

## Mejorar los barrios de tugurios e impedir su formación

	<p>beneficiadas después de la ejecución de la obras.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Las inversiones del Estado deben ser integrales tanto en materia urbana como social.</li> <li>-Los procesos deben incluir el componente de participación de las comunidades en el mejoramiento de su hábitat.</li> <li>-Para los asentamientos con orden de desalojo por atención de emergencias, debe existir un programa concreto de vivienda temporal que permita trasladar a las familias por un lapso reducido, mientras se construyen soluciones habitacionales definitivas.</li> </ul>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Desarrollar una base de datos georreferenciada de todas las propiedades del Estado Costarricense, con la posibilidad de que el MIVAH identifique aquellas que son adecuadas para la construcción de proyectos de vivienda o de mejoramiento barrial. Lo anterior, con el objetivo de abaratar los costos de las soluciones de vivienda y así poder atender más la demanda.</li> <li>-Crear una metodología integral que contemple parámetros de ubicación, gestión de riesgos, vialidad, áreas verdes recreativas, entre otros para asentamientos informales que tengan potencial de ser incorporados dentro de la trama urbana.</li> </ul>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Desarrollar una norma para la creación e implementación del programa de bono colectivo, que permita mejorar la calidad de los pueblos y las ciudades a través de una intervención técnicamente viable. Este instrumento, debe contemplar una fase de diagnóstico que identifique las verdaderas necesidades de los barrios y el eventual impacto que tendrá la intervención dentro de las comunidades, dando prioridad a la inminencia de amenazas naturales.</li> <li>-Para el caso de reasentamiento de tugurios se debe crear un plan que considere los diferentes tipos de asentamientos informales y la posibilidad de consolidar en sitio aquellos que no estén bajo amenaza y que por su tamaño y conformación del amanzanamiento (lotificación) requieran de poca intervención.</li> <li>-Debe implementarse una política interinstitucional en conjunto con los</li> </ul>



## Mejorar los barrios de tugurios e impedir su formación

gobiernos locales para desarrollar programas que ejecuten proyectos de áreas verdes recreativas a orillas de los ríos o en terrenos municipales destinados para este fin. El diseño de áreas recreativas debe considerar intervenciones de bajo costo financiero pero con gran impacto en las comunidades. Por ejemplo, arborización, iluminación, espacios de estar y mecanismos de organización comunitaria para la gestión de actividades afines a las áreas recreativas, entre otras.

## Mejorar el acceso a una vivienda adecuada

### Logros

-Creación del Sistema Financiero Nacional para la Vivienda (SFNV) año 1986 que contempla el otorgamiento de subsidio por estrato socio económico.

-El SFNV cuenta con los siguientes programas:

- Bono Ordinario Familiar para la Vivienda.
- Ahorro – Bono- Crédito (ABC)
- Reparación, Ampliación, Mejora y Terminación de la vivienda propia (RAMT)
- Vivienda Vertical (ABC)
- Vivienda para la población Indígena
- Subsidio para familias con personas con discapacidad, personas adultas mayores, jefas de hogar en condición de vulnerabilidad social.

-Emisión de la Directriz 27 para normar las características técnico-constructivas en las viviendas de interés social.

### Desafíos encontrados

-El acceso a vivienda está enfocado principalmente en proyectos de vivienda individual en modalidad horizontal. Falta incentivar más la construcción en altura para zonas urbanas donde se debe densificar y el valor de la tierra es elevado.

-Las tipologías de vivienda de interés social han respondido a criterios físicos y no a criterios sociales. El último Censo Nacional 2011, entre sus principales hallazgos señala, que existen al menos 16 distintos tipos de núcleos familiares.

## Mejorar el acceso a una vivienda adecuada

<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-Se ha aprendido de las experiencias pasadas que las políticas de vivienda no deben estar enfocadas únicamente en la solución habitacional, se debe construir ciudad tomando en cuenta los diferentes actores institucionales. Las viviendas deben de formar parte de un sistema que considere la eficacia en la ubicación, el diseño de sitio, la vialidad, la gestión ambiental, los servicios y las áreas recreativas.</p>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-Generar una política de asentamientos humanos por encima de programas de vivienda aislados del contexto físico espacial.</p> <p>-Para el diseño de soluciones habitacionales, debe prevalecer el concepto de diseño funcional.</p>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<p>-Crear el Reglamento Técnico para la Vivienda de Interés Social con el objetivo de brindar seguridad jurídica a los procesos del SFNV.</p> <p>-Para aumentar la progresividad de los programas es necesario no solo mejorar los instrumentos de selección, sino también realizar reformas legales en los programas del bono de vivienda en las que se impulse una modalidad distinta en la cual los beneficiarios deban de devolver un porcentaje del subsidio.</p> <p>-Promover los proyectos habitacionales en altura para las zonas urbanas.</p>

## Garantizar un acceso sostenible a agua potable

<p><b>Logros</b></p>	<p>-Un alto porcentaje de costarricenses tiene acceso a agua potable. Según la medición del 2011, el 89.5% de la población recibe agua potable, considerando las brechas regionales, aún así casi un 99% recibe agua intra domiciliar.</p> <p>-Costa Rica logró, en el 2010, el primer lugar en América Latina por llevar agua a los hogares.</p>
----------------------	---

## Garantizar un acceso sostenible a agua potable

	<p>-Se tiene un buen acceso directo en cuanto al uso humano del agua potable, pues hay infraestructura y un control adecuado de acceso al agua potable.</p>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-El país aún tiene problemas elevados para la gestión en cuanto a la contaminación, sostenibilidad, sobrecarga de acuíferos o de fuentes de agua diversas.</p> <p>-No todas las fuentes de agua o zonas de recarga acuífera son áreas protegidas, y en la mayoría de los casos se trata de zonas que tienen presión por ser utilizadas para urbanizar y expandir la mancha urbana.</p> <p>-Se han desarrollado proyectos habitacionales en zonas muy alejadas a áreas con disponibilidad de agua, esto conlleva aumento de los costos hacia el precio final de las unidades habitacionales ya que se tiene que costear todo el sistema mecánico necesario para dotar del recurso hídrico a las viviendas.</p> <p>-Planificación inadecuada en los procesos preliminares para determinar el desarrollo de un proyecto de vivienda, que tiene como consecuencia problemas para la dotación de agua a conjuntos habitacionales.</p>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-Tanto la disponibilidad como la capacidad hídrica de los terrenos deben de ser criterios de alta prioridad, tanto para la elección de terreno como para el diseño de viviendas en el desarrollo de futuros proyectos habitacionales.</p> <p>-El sistema no puede permitir el aumento desmedido de los costos de la vivienda por la falta de previsión durante los procesos de formulación de desarrollos habitacionales.</p> <p>-La coordinación interinstitucional es factor clave en el desarrollo de asentamientos humanos, especialmente cuando de agua se trata, ya que los procesos de traumatología deben estar claros en todas las instancias, específicamente en los beneficiarios, las desarrolladoras, las constructoras, entidades autorizadas e instituciones vinculantes a la dotación del recurso hídrico.</p>

### Garantizar un acceso sostenible a agua potable

<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-La protección de nacientes debe tener una alta prioridad del Estado y la población costarricense, preferiblemente con compra de tierras que protegen el recurso hídrico.</p> <p>-Incorporar sistemas de reutilización de agua en los proyectos de vivienda.</p>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<p>-Desarrollar capacitaciones a nivel interinstitucional tanto en el ámbito público como privado sobre la urgencia de preservación del recurso hídrico.</p>

### Garantizar un acceso sostenible a servicios básicos de saneamiento y desagüe

<p><b>Logros</b></p>	<p>-Plan de Mejoramiento Ambiental del Área Metropolitana del AyA.</p> <p>-Construcción de planta de tratamiento Los Tajos en la GAM. Sirve a una población de más de un millón de habitantes de once cantones.</p> <p>-Los nuevos proyectos de vivienda incluyen siempre un sistema de tratamiento de aguas servidas.</p> <p>-Por medio del bono comunal, el MIVAH junto con el BANHVI, han desarrollado proyectos en diferentes comunidades para corregir los problemas de mal manejo de las aguas servidas. Limón 2000, por ejemplo.</p>
<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-Problemas en la calidad de agua por la contaminación y falta de protección a las fuentes de agua, ya que la mayoría de las aguas residuales de las casas van a los ríos sin el adecuado tratamiento.</p> <p>-Proyectos habitacionales construidos con sistemas inadecuados de tratamiento de aguas han generado el deterioro, tanto en las viviendas como en los barrios.</p>

## Garantizar un acceso sostenible a servicios básicos de saneamiento y desagüe

<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-Necesidad de crear un mayor compromiso del sector público, privado y de la misma ciudadanía con el tratamiento de aguas y la protección de nacientes y ríos.</p> <p>-Si el territorio no cuenta con un ordenamiento responsable hacia la gestión de recursos se incrementan todos los problemas relacionados a saneamiento de aguas.</p> <p>-Para poder evitar proyectos habitacionales con problemáticas de saneamiento y desagüe es indispensable valorar diferentes sistemas de tratamientos de aguas y asegurarse, que las características del suelo y la construcción del sistema, permitan el buen funcionamiento.</p>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-Para mejorar el desempeño ambiental, se requieren acuerdos que permitan avanzar rápidamente hacia la sostenibilidad en la protección del agua mediante tratamientos adecuados.</p>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<p>-Hacer que las instituciones competentes al tratamiento de aguas hagan valer la normativa y exijan a todo tipo de construcción que lo requiera, un sistema de tratamiento de aguas adecuado.</p>

## Mejorar el acceso a fuentes de energía para el hogar no contaminantes

<p><b>Logros</b></p>	<p>-El porcentaje de energía eléctrica que se produce en el país proviene casi en su totalidad de fuentes limpias, especialmente hidroeléctricas, eólicas y geotérmicas.</p> <p>-Liderazgo de Costa Rica en la COP21 de París y su proceso previo y posterior para contener el calentamiento global.</p> <p>-Creación de una regulación para la comercialización de los excesos de energía solar producida en los hogares.</p> <p>-Desarrollo de líneas de crédito verde en algunos bancos para el financiamiento de iniciativas amigables con el ambiente</p>
----------------------	--

## Mejorar el acceso a fuentes de energía para el hogar no contaminantes

<p><b>Desafíos encontrados</b></p>	<p>-La falta de regulación adecuada y la ausencia de articulación adecuada de los diferentes programas institucionales y sectoriales.</p> <p>-Falta de diseños bioclimáticos y falta de divulgación de las oportunidades en este tema.</p>
<p><b>Lecciones aprendidas</b></p>	<p>-Para obtener resultados que incidan más en la ciudadanía sobre el uso de energías limpias es necesario la promoción de más alianzas público privadas para la realización de proyectos.</p>
<p><b>Desafíos futuros</b></p>	<p>-Lograr que las empresas privadas con grandes oportunidades de ahorrar, mediante el uso de la energía solar, como por ejemplo hoteles, lo hagan efectivamente especialmente ahora que el costo de la misma está bajando dramáticamente.</p> <p>-Diseñar prototipos arquitectónicos de soluciones habitacionales que contemplen diseño bioclimático accesible de costos, esto con el objetivo de evitar que el uso de energías limpias no sean únicamente para personas con mayor capacidad financiera.</p> <p>-La aplicación de la NAMA urbana ya elaborada y materializar alguna de las medidas que se proponga en el NAMA.</p>
<p><b>Cuestiones a encarar</b></p>	<p>-Lograr que el sector privado realmente se interese en el asunto.</p> <p>-La búsqueda de los recursos económicos para materializar las medidas a proponer.</p>

## Mejorar el acceso a medios de transporte sostenible

<p><b>Logros</b></p>	<p>-Servicio de transporte público de interlíneas, integrado por rutas primarias que comunican poblaciones ubicadas en la periferia de la ciudad, permiten la integración con las rutas urbanas primarias.</p>
----------------------	--

<b>Mejorar el acceso a medios de transporte sostenible</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Reactivación del tren en la GAM mediante las líneas.</li> </ul>
<b>Desafíos encontrados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-De acuerdo con el último inventario de emisiones de GEI del 2005 en Costa Rica, publicado en el año 2009, la mayor fuente de emisiones de CO<sub>2</sub>e la constituye el sector energético, con un 46% del total de emisiones, la mayoría provenientes del sector transporte. (Estado de la Nación).</li> <li>-La incapacidad de la sociedad costarricense para poner el tema de un transporte público masivo en las ciudades costarricenses como una prioridad esencial del desarrollo nacional.</li> <li>-La falta de visión de presupuestos ministeriales e institucionales coordinados para la realización de proyectos integrales.</li> <li>-Se debe de incrementar la coordinación y el apoyo político con el fin de brindarle continuidad a la temática de meta país a corto, mediano y largo plazo.</li> </ul>
<b>Lecciones aprendidas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Necesidad de priorizar el tema, de invertir significativamente en el ferrocarril interurbano dentro de la GAM y en la infraestructura para buses rápidos dentro, al menos del Área Metropolitana de San José.</li> <li>-Necesidad de crear más carriles exclusivos para buses que han mostrado ser muy efectivos en situaciones críticas generados, por fallas en una infraestructura vial deficiente y carente de redundancia.</li> <li>-Para poder mejorar el acceso a medios de transporte eficientes, se debe promover las alianzas público privadas como tema país, el cual busque un beneficio colectivo y no solo de las empresas de transporte.</li> </ul>
<b>Desafíos futuros</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Brindar a la ciudadanía una alternativa de transporte público eficiente, seguro, bajo en emisiones y que permita tiempos de traslado menores.</li> <li>-Aumentar la eficiencia de los vehículos en el consumo de combustible, mejorar la calidad de los combustibles utilizados y desestimular el uso del</li> </ul>

## Mejorar el acceso a medios de transporte sostenible

	automóvil con la creación de un sistema de transporte público eficiente.
<b>Cuestiones a encarar</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Reducir los recorridos y medidas que afectan el rendimiento operativo del transporte público.</li><li>-Mejorar el transporte público a fin de reducir el uso de los vehículos particulares.</li><li>-Aplicar cambios estructurales organizacionales y de planificación urbana relacionados al acceso de medios de transporte.</li><li>-Mejorar los hábitos de consumo del transporte, a través de la educación, por medio de programas educativos en escuelas y colegios, así como, a conductores o público en general.</li><li>-Crear vías exclusivas para el transporte público masivo.</li><li>-Crear nuevas ciclovías.</li></ul>



## Tema VII. Indicadores

Indicadores	Año											
	1996			2000			2006			2013		
<b>Porcentaje de personas que viven en tugurios.<sup>1</sup></b>	-	-	-	1.03	0.92	0.97	1.19	1.45	1.32	0.11	0.08	0.10
<b>Porcentaje de la población urbana con acceso a una vivienda adecuada<sup>2</sup></b>	-	-	-	59.1	59.52	59.31	61.38	61.47	61.42	60.75	60.96	59.1
<b>Porcentaje de personas que residen en zonas urbanas con acceso a agua potable<sup>3</sup></b>	-	-	-	99.43	99.39	99.41	99.93	99.96	99.95	99.90	99.94	99.43
<b>Porcentaje de personas que residen en zonas urbanas con acceso a servicios de saneamiento adecuados<sup>4</sup></b>	-	-	-	3.72	3.46	3.58	3.26	3.58	3.43	1.17	1.10	3.72

<sup>1</sup> Vivienda tipo tugurio se refiere a aquellos recintos construidos con materiales de desecho, usualmente en mal estado.

<sup>2</sup> Vivienda adecuada es una vivienda con tamaño suficiente para vivir (no hacinada), en buen estado físico y con disponibilidad de servicios básicos ofrecidos de públicamente incluyendo el agua potable, servicio sanitario y eliminación de excretas.

<sup>3</sup> Se entiende como el acceso a las fuentes de agua mejorada ya sea por medio de tubería dentro de la vivienda, por fuera de la vivienda pero dentro del lote, o tubería por fuera del lote o edificio.

<sup>4</sup> Se entiende como el no acceso a alcantarillado o cloaca, tanque séptico común o tanque séptico con tratamiento (fosa biológica).

Indicadores	Año											
	1996			2000			2006			2013		
<i>Porcentaje de personas que residen en zonas urbanas con acceso a servicios regulares de recolección de residuos<sup>5</sup></i>	-	-	-	-	-	-	97.41	97.16	97.28	99.22	99.20	99.21

<sup>5</sup> Se entiende como el acceso a servicio de camión recolector de desechos.