

EL BOLETÍN

“MOVILIDAD URBANA”



1

“Propuesta de transporte basada en la demanda de movilidad”

2

“El Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible para el Área Metropolitana de San José”

3

“¿Cómo atraer a las mejores empresas a los centros urbanos para mejorar nuestra calidad de vida?”

4

“Energías limpias para la movilidad urbana”

PARTICIPE EN EL CURSO SOBRE CERTIFICACIONES: LEED, EDGE Y RESET

“MOVILIDAD URBANA”

Nos complace invitarle a una lectura interesante, variada y amena, centrada en el tema de transporte urbano, aspecto que probablemente todos los costarricenses reconocemos como uno de los mayores desafíos que presenta la funcionalidad de la Gran Área Metropolitana (GAM). Según nos indican los expertos y la vivencia diaria de quienes nos movilizamos en la GAM, la ciudad ha crecido de manera desordenada y su sistema de transportes se mantiene desarticulado e insuficiente primero para atender con calidad y eficiencia la demanda y segundo, para aportar a la competitividad y bienestar de los usuarios.

De la reciente discusión sobre “Ciudades Sostenibles- Adoptando la Nueva Agenda Urbana”, quedó la impresión que el transporte es uno de los componentes más importantes del proceso para lograr el Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. Los cometidos de la Nueva Agenda Urbana orientan pues, hacia una ciudad sostenible, inclusiva, resiliente y segura para lo cual el transporte resulta ser aspecto medular. En efecto, la viceministra del MOPT, Arq. Lisa Castillo, enfatiza que la discusión de transporte en la GAM debe ser considerada a partir del derecho a la movilidad y, por tanto, no debe ser solo planteada alrededor de los temas de congestión y eficiencia, sino también los de calidad y convivencia. Y es que tal derecho implica en sí el reconocimiento a la diversidad y la heterogeneidad de usuarios y modos de transporte. Es, por tanto, necesaria la aplicación de un enfoque que integre los diferentes sistemas de la ciudad y los oriente en un sentido definido: el de una ciudad compacta, densa, eficiente, verde y mucho más habitable. Para llegar a este escenario, es necesario tomar decisiones científicamente fundamentadas, aplicar legislación efectiva y gestionar el proceso de cambio, trascendiendo el nivel de planes y estudios.

En atención a estas consideraciones y con el afán de continuar la conversación sobre el reto y oportunidad que ofrecen los objetivos del desarrollo sostenible para el GAM, incluimos en el boletín diversos artículos, que ilustran diferentes perspectivas relativas al tema.

En primer lugar, referimos a un revelador artículo de Teo Mezger, quien desarrolla la idea que el estado del transporte de la ciudad en Costa Rica es un resultado del modelo de ciudad dispersa, distante y desconectada que ha prevalecido por décadas y que, por lo tanto, es apremiante que el sistema estructurante de transporte público para la GAM se logre atendiendo criterios multifactoriales. El artículo de Verena Arauz del BID nos informa sobre un proyecto que es canalizado por esa institución y que mejoraría el sistema de transporte en el Área Metropolitana de San José, a la vez lograría disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del sector transporte. Por otra parte, el artículo, de Gabriel Arias, del INCAE, propone la necesidad de no solo repoblar los centros de las ciudades, sino de incorporar fuentes de trabajo diversas en estos centros, como medio para disminuir los desplazamientos. Para finalizar, presentamos una reseña de la “Feria de Vehículos Eficientes” evento organizado por el Banco Promerica, que promueve la transformación del mercado dando a conocer la oferta de medios alternativos de transporte -sobre todo eléctricos- así como brindando incentivos económicos para los usuarios.

Recuerde leer sobre “Preguntas Frecuentes sobre EDGE” y visitar la sección de nuestro habitual calendario de actividades. Aprovechamos para invitarle a que participe en la charla “Sistemas de Evaluación y Certificaciones Edificaciones Sostenibles en Costa Rica” que estamos organizando para el miércoles 13 de diciembre, en el hotel Parque del Lago. Consideramos que es una excelente oportunidad para conversar sobre los sistemas EDGE, LEED y RESET todos los cuales orientan la industria de la construcción hacia paradigmas y prácticas sostenibles. Esperamos disfrute el boletín y aproveche la invitación.

“PROPUESTAS DE TRANSPORTE DEBEN BASARSE EN LA DEMANDA DE MOVILIDAD.”

Sin duda entre las principales problemáticas a ser discutidas en la actualidad, se encuentra la caótica situación de la movilidad urbana. Usualmente las soluciones propuestas al problema de las presas se reducen a que necesitamos más y mejores carreteras, sin embargo, esto refleja una comprensión limitada de las causas del congestionamiento vial

Para encontrar soluciones reales debemos de analizar el modelo de nuestra ciudad. Partamos del hecho de que nuestra ciudad no es San José, sino que es una conurbación de varias cabeceras de cantón y otros pequeños poblados, que han crecido hasta consolidar un Área Metropolitana en la meseta central de Costa Rica. Obteniendo como resultado, una ciudad 3D: Dispersa, Distante y Desconectada. Este modelo se caracteriza por fomentar el uso del automóvil y obligar a recorrer largas distancias y es por esta razón que las presas no son necesariamente producto de la falta de infraestructura vial, sino de: 1- un aumento desmedido del parque vehicular y 2- un crecimiento urbano disperso que genera un aumento en la demanda de movilidad.

Dado a que nuestra ciudad es poco densa, nuestras demandas de movilidad son bajas. Cuando nos hablen de Metro, tranvías o de BRTs debemos pensar en los costos que tendrán, no solo para construirlos sino también para operarlos. Por ejemplo, construir 1km de Metro elevado puede costar de \$40 a \$80 millones, es decir, si tuviéramos un Metro en la ciudad, solo una parte de la población lo podría usar, pues el valor del tiquete aumentaría considerablemente.

El sistema de transporte público que más se adapta a nuestras demandas de movilidad actuales, y sobre todo futuras, es el BRT (Bus de Rápido Tránsito). Este sistema ha sido elegido en la mayoría de las ciudades latinoamericanas y consiste en darle prioridad a un bus de alta capacidad por medio de vías exclusivas. En contraste al Metro, el costo de construcción un sistema de BRT varía entre 2 y 10 millones de dólares por km según el tipo de intervención (utilizando como referencia los costos de proyectos de BRT en

la región latinoamericana) y podríamos costear la construcción simultánea de varios trayectos, dándole mayor cobertura en relación con la necesidad de movilidad de la ciudad. Los niveles de intervención son menores y las obras de infraestructura se adaptan con mayor facilidad a las necesidades de la ciudad y su desarrollo urbano.

Probablemente usted este piense que no hay espacio para dedicarle uno o dos carriles a un BRT. Pero lo cierto es que, si democratizamos el espacio y le damos prioridad a modelos mas eficientes de transporte público, vamos a necesitar menos espacio vial para los vehículos, pues más personas optarán por este servicio eficiente y de calidad.

Una unidad de BRT puede transportar hasta 160 pasajeros y no tiene ningún sentido que esté atascado con los demás carros, que en promedio transportan 1,5 personas. Idealmente funcionaría con unidades eléctricas lo que colaboraría a descarbonizar el transporte y a reducir su impacto ambiental.

Cuando tengamos un sistema que se adapte a las necesidades actuales y soporte una mayor demanda de movilidad, podremos densificar nuestra ciudad sobre esos ejes estructurales, aprovechando la infraestructura y el espacio al máximo. A esto se le conoce como desarrollo orientado al transporte (DOT).

Modernizar el esquema de movilidad en la GAM es más que reformar el sistema de transportes; implica una verdadera transformación cultural para repensar las ciudades en las que deseamos vivir y como pretendemos desplazarnos por ellas. Requerimos de una mezcla de soluciones de bajo costo pero de alta eficiencia y adaptabilidad a una ciudad extensa, dispersa y poco densa, que permita la transformación hacia una ciudad compacta, conectada y completa.

Por Arq. Urb. Teo Mezger
Socio fundador de Movete por tu ciudad

“EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN JOSÉ (AMSJ)”

En los últimos dos años, el Ministerio de Ambiente y Energía ha liderado un proyecto financiado con el Fondo Global para el Medio Ambiente (GEF por sus siglas en Inglés) para mejorar la movilidad en el Área Metropolitana de San José y con ello reducir emisiones de CO₂. Los fondos que fueron ejecutados por el Banco Interamericano de Desarrollo, se utilizaron entre otras cosas para elaborar el PIMUS.

Este Plan, se basa en diferentes propuestas que ya han sido elaboradas y diagnosticadas ampliamente en los últimos años. Se diferencia al ser una propuesta holística que integra todos los modos de transporte terrestre desde caminar hasta el tren interurbano. A lo largo de la elaboración, se realizaron varias actividades con todos los diferentes actores, tanto del gobierno central (MOPT, MIVAH, MINAE, entre otros), gobiernos locales, así como academia y sector privado (desarrolladores inmobiliarios y autobuseros).

La propuesta actualmente en discusión en los ministerios involucrados, es una hoja de ruta a corto, mediano y largo plazo con diferentes actividades por implementarse. Se dividen en los siguientes ejes:

MODOS ACTIVOS:

- Plan Ciudad Caminable
- Plan de Infraestructura Ciclo-Inclusiva
- Campañas de Promoción de los Modos Activos

TRANSPORTE PÚBLICO:

- Sistema Integrado de Transporte Público

- Reestructuración/Modernización de Sistema de Buses
- Tren Rápido de Pasajeros
- Tarifa Integrada, Asequible y con Pago Electrónico

MOVILIDAD SEGURA, EFICIENTE Y LIMPIA:

- Centro de Monitoreo de la Movilidad
- Plan de Mejoramiento Vial
- Regulación Metropolitana de la Logística Urbana
- Estrategia de Seguridad Vial
- Plan de Promoción de la Electro-Movilidad

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL:

- Plan Ciudad 100% Accesible
- Plan de Conectividad Metropolitana
- Plan de Accesibilidad con Perspectiva de Género

Además de estos proyectos y teniendo en cuenta que la movilidad no puede escindirse del ordenamiento territorial y el planeamiento urbano, el PIMUS incorporó también lineamientos generales para tender hacia una ciudad compacta, con usos mixtos y con espacio público de calidad.

Como consecuencia de la implementación del PIMUS, se esperan impactos de gran magnitud: en 2035 se estima una baja del 72% de las emisiones de GEI. Sin embargo, los grandes retos aún esperan, ya que se condiciona el éxito a una serie de ambiciosas reformas institucionales que solo se lograrán con el apoyo todos los actores involucrados y una ciudadanía informada.

Por: Verena Arauz

Coordinadora Proyecto Movilidad Urbana Sostenible en San José - BID



Imagen: Una de las intervenciones propuestas en el PIMUS

“¿CÓMO ATRAER A LAS MEJORES EMPRESAS A LOS CENTROS URBANOS PARA MEJORAR NUESTRA CALIDAD DE VIDA?”

La movilidad urbana cada día, lo queramos o no, nos refleja la dura realidad y efectos de nuestros hábitos y gustos, de nuestro estilo de vida del pasado. Atrás quedaron los días de poder vivir en un lado de la GAM, pero ir a estudiar y trabajar en otros lugares. Las presas, y sus frustraciones son manifestaciones obvias de ellas, pero hay otra repercusión o efecto más de fondo de esta realidad: el costo de tener este tipo de sociedad desplazándose por todo el Valle Central.

El costo se debería de ver en 3 grandes frentes: ambiental, económico y social. En esta ocasión no vamos a entrar en el frente ambiental, que ya sido ampliamente cubierto. Sino más bien, nos enfocaremos en el económico y el social.

Económico: estudios revelan que aunque típicamente vivir en la periferia de la ciudad ofrece beneficios como: lotes más grandes, precios menores y/o la satisfacción del concepto “típico” de una casa en un predio horizontal, en lugar de vivir vertical o en ciudad. Si sumamos los costos de desplazamiento y otros gastos, el vivir en las periferias de cascos urbanos realmente cuesta dos a tres veces más.

Social: estos desplazamientos no solo cuestan más, sino que se reduce la calidad de vida, aumenta el estrés y los casos de violencia en las carreteras; también roban su tiempo a las familias, en las cuales cada día es más común tener dos cabezas de hogar. Así también, reducen el tiempo que interactuamos con nuestros vecinos, participando en nuestras

comunidades o ejercitándonos.

Para muchos repoblar San José es la solución. Considero más bien que debemos de pensar en soluciones para la GAM. Y para repoblar, hay que lograr que estos centros urbanos sean competitivos, para así atraer residentes, pero especialmente fuentes de trabajo, pues actualmente las personas duran horas de su día desplazándose para llegar a ellos. Para repoblar tenemos que crear trabajos valiosos en estos centros y eso atraerá residentes y comercios. Toda ciudad vibrante y con vida ocupa tener generadores laborales y en especial, que éstos sean variados.

Para iniciar o arrancar con esta atracción de inversión laboral hay que cambiar nuestra mentalidad y vocabularios: pasar de “requisitos” a “incentivos”, debemos atraer. Por ejemplo, en relación con los parqueos: es importante que se flexibilice lo que se les pide en centros urbanos, donde tenemos transporte público y no hay (ni debería haber muchos) parqueos, versus proyectos en lugares más lejanos o nuevos donde se ocupa transporte adicional, ya sea individual o colectivo proporcionado por la empresa. Al promover empresas que abran operaciones en un lugar determinado, veremos que sus empleados residirían cada vez más cerca o usarían transporte público.

Así vemos que, el atraer a las mejores empresas a los centros urbanos debería ser una meta vital para nuestro corto plazo.

Por: J. Gabriel Arias, MBA



“ENERGÍAS LIMPIAS PARA LA MOVILIDAD URBANA ”

A finales de setiembre, en Terrazas Lindora tuvo lugar la primera Feria de Vehículos Eficientes y contó con la participación de organizaciones públicas y privadas preocupadas por dar respuesta efectiva a la demanda de una movilidad urbana limpia y responsable con el planeta.

Se dieron a conocer esquemas de “Financiamiento Verde” desarrollados por Banco Promerica para posibilitar el acceso masivo a las nuevas tecnologías de movilidad.

Tertulia para la concientización

En ella se dio a conocer la Tercera Edición de “Iniciativas Verdes Sugestivas”, compartida con el público, y “La oportunidad y viabilidad de los Vehículos Eficientes en Costa Rica”. El foro contó con la participación de representantes de Costa Rica Limpia, PAVE-MINAE, el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) y la Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica.

Los expositores demostraron la posibilidad efectiva de aprovechar los recursos con que ya cuenta el país para desarrollar iniciativas responsables, provistas de componentes de buena calidad, y financiamiento adecuado, que le permitan dar un paso firme hacia una matriz energética más limpia, diversificada y al alcance de todos.

“Esto posibilita el efectivo cumplimiento de la meta de Carbono Neutralidad”, indicó Federico Chavarría, Subgerente de Negocios de Banco Promerica, organizador de la iniciativa. “Debe tomarse en cuenta que cada dos días un costarricense decide cambiar su carro y adquirir otro que sea amigable con el ambiente. Para Banco Promerica es muy importante el apoyo a las iniciativas de generación de energías renovables limpias, que permitan la reducción de la huella de carbono”, concluyó don Federico.

Créditos Verdes:

Desde 2010, Banco Promerica aceptó el reto de promover la sostenibilidad en los proyectos innovadores de sus clientes. Se creó una línea denominada Créditos Verdes focalizada en la eficiencia energética, la energía renovable y la reducción del impacto ambiental.

“La accesibilidad a nuestros créditos verdes permite el desarrollo de este tipo de inversiones, promueve la sostenibilidad energética del país y la reducción de emisiones de CO2”, acotó don Federico Chavarría, quien también destacó las ventajas de ese financiamiento. Los visitantes a la Feria de Vehículos Eficientes pudieron ver los modelos innovadores ya disponibles en Costa Rica.



“PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE EDGE”

¿Solo los proyectos en fase inicial pueden obtener EDGE?

No solamente los proyectos en fase inicial pueden optar por la certificación EDGE, pues EDGE, además de brindar la opción de pre-certificación (fase de diseño), ofrece la ventaja de la certificación (fase al finalizar la construcción).

EDGE permite evaluar y certificar proyectos en cinco tipologías generales de edificios: residenciales (incluyendo viviendas unifamiliares y apartamentos), hoteles (incluyendo restaurantes), oficinas, comercio (incluyendo bodegas y naves industriales) y hospitales (incluyendo otras instalaciones de servicios de salud).

Vale destacar que con EDGE se pueden certificar además, edificaciones nuevas (proyectos con hasta 5 años de haberse construido), así como edificios existentes, tanto con su diseño original, como con remodelaciones o extensiones que se le incorporen para lograr mejores eficiencias en su operación.

Con esto, EDGE ya cubre una amplia proporción del mercado edilicio.



EDGE CORNER

NOTICIAS

Curso

El próximo 13 de diciembre de 8:30am a 10:30am impartiremos el curso sobre Sistemas de Evaluación y Certificaciones para edificaciones Sostenibles.

El objetivo de este curso es informar a los participantes acerca de las generalidades, aplicación y parámetros de evaluación de cada uno de los sistemas de certificación disponibles en Costa Rica.

Cada expositor tendrá 30 minutos aproximadamente para comentar sobre la herramienta correspondiente, después de esto abriremos el espacio para la participación del público.



SISTEMAS DE EVALUACIÓN Y CERTIFICACIONES
EDIFICACIONES SOSTENIBLES EN COSTA RICA

EDGE LEEDv4 RESET

Expositores:
Ing. Ana Quirós (GBCCR)
Arq. Silvia Solano (IFC)
Arq. María Matamoros (GBCCR)
Arq. Bruno Stagno (IAT)

*Curso proporciona 2hrs de educación continua para mantener credenciales LEED. Precio incluye desayuno y certificado de participación.

2^o EDUCATION PARTNER

Congreso de Infraestructura Hospitalaria

El pasado 6, 7 y 8 de noviembre, GBCCR participó en el IV Congreso de Infraestructura Hospitalaria.

El GBCCR presentó sobre la oportunidad de diseñar edificios hospitalarios con base en criterios de sostenibilidad y para ello, la utilización de la herramienta EDGE como medio para comprobar los ahorros operativos y todos los beneficios asociados a la construcción sostenible.

Se ejemplificó con casos nacionales e internacionales. Para la situación nacional se presentaron los proyectos de las sedes de los EBAS de la Ribera y Escobal de Belén.



CALENDARIO PRÓXIMAS ACTIVIDADES DE INTERÉS

NOVIEMBRE 2017

J 23	Premiación a la Construcción Sostenible. Centro Corporativo de la Cámara Costarricense de la Construcción, Costa Rica
M 29 - V 1	Simposio Internacional sobre Ecología en Costa Rica. Heredia, Costa Rica

DICIEMBRE 2017

M 13	Curso: Sistemas de Evaluación y Certificaciones para edificaciones Sostenibles en Costa Rica. San José, Costa Rica
V 29	Nuestras oficinas permanecerán cerradas

ENERO 2018

J 4	Apertura de oficinas
K 9-V 12	CES 2018: Discover Smart Cities. Las Vegas, Nevada, USA*
J 18 - V 19	Curso para Auditores EDGE. San José, Costa Rica
J 25	LEED Workshop

*REGISTRO GRATUITO A TRAVES DE GBCCR, PATROCINADO POR LA EMBAJADA DE USA.

FEBRERO 2018

J 22 - V 23	Misión Comercial: Energías Renovables, Embajada de Canadá en Costa Rica.
-------------	--

MAYO 2018

J 17 - V 18	Congreso Internacional de Ciudades Sostenibles y Expo 2018
-------------	--

NIVEL PLATINO



NIVEL ORO



ECO GLOBAL
Asesores para el
DESARROLLO SOSTENIBLE

NIVEL BRONCE

