

## RESOLUCIÓN CS Nº 452/23

**VISTO**, el Expediente Nº 7133/2023 del registro de la Universidad Nacional de General San Martín, y

### **CONSIDERANDO:**

Que la Escuela de Hábitat y Sostenibilidad ha solicitado el tratamiento y la aprobación de un proyecto de Acuerdo entre la Universidad Nacional de General San Martín - University of the West of England, Bristol - Auckland University of Technology - Go Jauntly Limited y Tranquil City Limited.

Que el Acuerdo tiene por objeto la colaboración entre las partes para la realización de un proyecto de investigación titulado "La tecnología digital móvil como herramienta para estudiar la transitabilidad a pie para avanzar en la teoría, la política y la práctica de caminar el transporte".

Que el objeto del proyecto es desarrollar una metodología basada en aplicaciones para recopilar experiencias al caminar y característica ambientales; poner a prueba la metodología en dos rutas peatonales que unen el mismo origen con el mismo destino en tres ubicaciones; y formular recomendaciones metodológicas y relacionadas con la caminabilidad para apoyar a los planificadores de transporte, diseñadores urbanos, funcionarios de la ciudad, comunidades locales, grupos de defensa de la caminata, investigadores y empresas.

Que el procedimiento para este tipo de requerimientos se encuentra aprobado por Resolución CS Nº 290 de fecha 27 de diciembre de 2016.

Que conforme surge del Anexo establecido por el Reglamento General para la Celebración y Ejecución de Convenios, la Secretaría de Internacionalización y Cooperación Internacional tendrá a cargo su ejecución y la responsabilidad de supervisión.

Que han tomado la debida intervención la Secretaría de Internalización y Cooperación Internacional, la Dirección de Presupuesto y Patrimonio y la Dirección General de Asuntos Jurídicos, conforme a lo establecido por el Artículo 9º del citado Reglamento.

Que la propuesta fue considerada y aprobada por este Consejo Superior en su 8º reunión ordinaria del 30 de octubre del corriente.

Que conforme a lo establecido por el Artículo 49º inciso l) del Estatuto de la Universidad Nacional de General San Martín, el Consejo Superior tiene atribuciones para el dictado de la presente Resolución.

Por ello,

**EL CONSEJO SUPERIOR  
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE GENERAL SAN MARTÍN  
RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1º.-** Aprobar el proyecto de Acuerdo entre la Universidad Nacional de General San Martín - University of the West of England, Bristol - Auckland University of Technology - Go Jauntly Limited y Tranquil City Limited, cuyo texto corre agregado como anexo a la presente Resolución.

**ARTÍCULO 2º.-** Encomendar al Señor Rector la suscripción del proyecto al que se hace referencia en el artículo que antecede.

**ARTÍCULO 3º.-** Registrar, comunicar a quienes corresponda y cumplido, archivar.

**RESOLUCIÓN CS Nº 452/23**

**CDOR. CARLOS GRECO**  
Rector

**University of the West of England, Bristol**

**And**

**Auckland University of Technology**

**And**

**Go Jauntly Limited**

**And**

**Tranquil City Limited**

**And**

**Universidad Nacional de General San Martín**

**ESTE ACUERDO** de fecha \_\_\_\_\_ se realiza **ENTRE** :

- (1) **University of the West of England, Bristol** , una Corporación de Educación Superior con oficinas administrativas en Frenchay Campus, Coldharbour Lane, Bristol, BS16 1QY, Reino Unido ('UWE' o 'Lead Party'); y
- (2) **Universidad Tecnológica de Auckland** , una Institución de Educación Superior que tiene sus oficinas administrativas en 55 Wellesley St E, Auckland, Auckland 1010, Nueva Zelanda ('AUT'); y
- (3) **Go Jauntly Limited** , sociedad registrada en Inglaterra con el número 10308088 cuyo domicilio social se encuentra en 10 Arthurdon Road, London SW4 1JU Reino Unido y
- (4) **Tranquil City Limited** , sociedad registrada en Inglaterra con el número 10814948, cuyo domicilio es Flat 2, 146 Lavender Hill, Londres SW11 5RA, Reino Unido; y
- (5) **Universidad Nacional de General San Martín** con sede en Yapeyú 2068, San Martín, Partido de Gral . San Martín, Provincia de Buenos Aires, República Argentina, representada en este acto por su Rector, Cdor . CARLOS GRECO ('UNSAM'),

## **FONDO**

Las partes de este acuerdo desean colaborar en un proyecto de investigación titulado "La tecnología digital móvil como herramienta para estudiar la transitabilidad a pie para avanzar en la teoría, la política y la práctica de caminar en el transporte": el 'Proyecto'. Este acuerdo rige la colaboración de las partes en relación con el Proyecto.

Además del retiro de la Universidad de Auckland del Proyecto, las Partes acordaron que la Universidad Tecnológica de Auckland se hará cargo del trabajo y el presupuesto previamente asignado a la Universidad de Auckland y cumplirá con las obligaciones pertinentes de acuerdo con la Solicitud.

### **1. DEFINICIONES E INTERPRETACIÓN**

- 1.1 En este Acuerdo, las siguientes expresiones tienen el significado que se establece en el lado opuesto:

|  |   |
|--|---|
| <b>Partidos Académicos:</b>                          | UWE, AUT y UNSAM;   |
| <b>Publicación Académica:</b>                        | la publicación de un resumen, artículo o trabajo en una revista o repositorio electrónico, su presentación en una conferencia o seminario; y en las cláusulas 5 y 6 <b>de Publicación</b> y <b>Publicación</b> deben interpretarse en el sentido de dicha publicación o presentación; |
| <b>Académico y de Investigación</b><br><b>Fines:</b> | investigación, docencia y educación;  |
| <b>Acuerdo:</b>                                      | este documento, incluidos sus Anexos, según se modifique periódicamente de conformidad con la cláusula 14.8;  |
| <b>Solicitud</b>                                     | la solicitud presentada por las Partes al Organismo de Financiación adjunta a este Acuerdo como Anexo 1   |
| <b>Antecedentes:</b>                                 | cualquier información, datos, técnicas, Know-how, invenciones, software, descubrimientos y materiales   |

(independientemente de la forma o el medio en que se divulguen o almacenen) que sean proporcionados por una Parte (ya sea que pertenezca a esa Parte o a una tercero a otra Parte para su uso en el Proyecto, ya sea antes o después de la fecha de este Acuerdo), excepto cualquier Resultado;

**Día Laborable:** Lunes a Viernes (inclusive) excepto días festivos o bancarios en Inglaterra, Nueva Zelanda y Argentina

**Fecha de inicio:** 15 de enero de 2023;

**Partes comerciales:** Go Jauntly Limited y Tranquil City Limited;

**Información confidencial:** la información confidencial de una Parte es: cualquier Antecedentes revelados por esa Parte a cualquiera de las otras Partes para su uso en el Proyecto e identificados como confidenciales antes o en el momento de la divulgación y, solo para el Período del Proyecto, cualquiera de los Resultados en que esa Parte posee los Derechos de propiedad intelectual y cualquier otra información revelada por esa Parte a cualquiera de las otras Partes para su uso en el Proyecto o en virtud de este Acuerdo e identificada como confidencial antes o en el momento de la divulgación o que, por su naturaleza o de las circunstancias de su divulgación, debe presumirse razonablemente que es confidencial;

**Control:** la capacidad de dirigir los asuntos de otra persona, ya sea en virtud de la propiedad de acciones, por contrato o de cualquier otra forma;

**Protección de Datos  
Legislación:**

significa (a) cualquier ley, estatuto, declaración, decreto, directiva, disposición legislativa, orden, ordenanza, reglamento, norma u otra restricción vinculante (según enmendada, consolidada o promulgada de vez en cuando) que se relacione con la protección de personas con respecto al procesamiento de Datos personales al que está sujeta una Parte, incluida la Ley de Protección de Datos de 2018 ("DPA"), el Reglamento General de Protección de Datos del Reino Unido ("RGPD del Reino Unido") del 1 de enero de 2021 y la Protección General de Datos de la UE. Reglamento ("UE GDPR") en la medida en que las Partes estén sujetas a él; y (b) cualquier código de práctica o guía publicado por las autoridades supervisoras (incluyendo el ICO) de vez en cuando;

**Entidad financiadora:** Fundaciones educativas y de investigación de Volvo (VREF)

**Condiciones de Financiamiento:** los términos en los que el Organismo de Financiamiento proporciona cualquier Financiamiento Externo ("Términos Principales"), copias de las cuales se adjuntan a este Acuerdo en el Anexo 2;

**Buena gestión de datos**

|   |   |
|---|---|
| <b>Prácticas:</b>                         | las prácticas y procedimientos establecidos en el Anexo 4;  |
| <b>Empresa del Grupo:</b>                 | en relación con una Parte, cualquier empresa que por el momento Controle, o sea Controlada por, esa Parte o que por el momento sea Controlada por una tercera persona que también Controle a esa Parte;   |
| <b>Derechos de propiedad intelectual:</b> | patentes, derechos de invención, marcas comerciales , marcas de servicio, diseños registrados, derechos de autor y derechos conexos, derechos de bases de datos, derechos de diseño, derechos de uso y protección de información confidencial, en cada caso ya sea registrada o no registrada, incluidos los derechos de aplicación. para y ser concedido y las solicitudes para cualquiera de los anteriores, y cualquier continuación, continuación en parte, solicitudes divisionales, renovaciones o extensiones de, y derechos para reclamar prioridad de, esos derechos, y cualquier derecho similar reconocido de vez en cuando en cualquier jurisdicción, junto con todos los derechos de acción en relación con la infracción de cualquiera de los anteriores; |
| <b>Resultados Conjuntos</b>               | Tendrá el significado que se le atribuye en la cláusula 8.5;  |
| <b>Personal Clave:</b>                    | en el caso de UWE: Tamara Bozovic; en el caso de AUT: Erica Hinckson; en el caso de Go Jauntly Limited: Hana Sutch ; en el caso de Tranquil City Limited : Grant Waters; en el caso de la UNSAM: Carla Galeota y Lorena Vecslir.  |
| <b>Know-how:</b>                          | información técnica no patentada (incluida la información relativa a invenciones, descubrimientos, conceptos, metodologías, modelos, procedimientos de investigación, desarrollo y prueba, resultados de experimentos, pruebas y ensayos, procesos de fabricación, técnicas y especificaciones, datos de control de calidad, análisis , informes y presentaciones) que no es de dominio público;  |
| <b>Partido líder:</b>                     | UWE   |
| <b>Parte:</b>                             | UWE, AUT, Go Jauntly Limited y Tranquil City Limited, UNSAM y cualquier persona que se convierta en parte de este Acuerdo de conformidad con la cláusula 2.20, y juntos son <b>las Partes</b> ;   |
| <b>Proyecto:</b>                          | el proyecto descrito en el Plan del Proyecto;   |
| <b>Gerente de Proyecto:</b>               | la persona designada periódicamente por la Parte Principal como gerente de proyecto;  |
| <b>Período del Proyecto:</b>              | el período descrito en la cláusula 7.1;   |
| <b>Plan del Proyecto:</b>                 | la Solicitud anexa a este Acuerdo como Anexo 2, según varíe de vez en cuando según los términos de este Acuerdo y las Condiciones de Financiamiento;  |
| <b>Resultados:</b>                        | toda información, datos, técnicas, Know-how, resultados, invenciones, descubrimientos, software y materiales (independientemente de la forma o medio en que se  |

divulguen o almacenen) identificados o reducidos por primera vez a la práctica o por escrito en el curso del Proyecto.

**Acuerdo de Variación:** un acuerdo escrito firmado por o en nombre de las Partes y cualquier nueva parte propuesta de este Acuerdo; y

**IVA:** impuesto al valor agregado exigible conforme a la Ley del Impuesto al Valor Agregado de 1994, o cualquier impuesto que reemplace ese impuesto.

- 1.2 Los encabezados de este Acuerdo son solo para facilitar la referencia; no afectan su construcción o interpretación.
- 1.3 Las referencias en este Acuerdo a **una persona** incluyen una persona física, jurídica o no constituida en sociedad ( tenga o no personalidad jurídica independiente).
- 1.4 Una referencia en este Acuerdo a una ley o disposición legal es una referencia a ella según sea enmendada, ampliada o promulgada de vez en cuando e incluye toda la legislación subordinada hecha de vez en cuando bajo esa ley o disposición legal.
- 1.5 Una referencia en este Acuerdo a la **escritura** o **escrito** incluye correo electrónico.
- 1.6 Una referencia en este Acuerdo a cualquier otro acuerdo o documento es una referencia a ese otro acuerdo o documento modificado o renovado (en cada caso, a menos que infrinja este Acuerdo) de vez en cuando.
- 1.7 Las referencias en este Acuerdo a las cláusulas y Anexos son a las cláusulas y Anexos de este Acuerdo y las referencias a los párrafos son a los párrafos del Anexo correspondiente.
- 1.8 Cualquier palabra en este Acuerdo después de la expresión **incluyendo** , **incluye o en particular** , o cualquier expresión similar deben interpretarse como ilustrativas y no limitan el sentido de las palabras que preceden a esa expresión.
- 1.9 Se considera que los actos y omisiones del personal y los empleados de una Parte comercial están bajo el control de esa Parte comercial, y los actos y omisiones de cualquier contratista se consideran bajo el control de la Parte que contrata a ese contratista.
- 1.10 Las palabras y frases definidas en las Condiciones de Financiamiento y no definidas en este Acuerdo tienen el significado que se les otorga en las Condiciones de Financiamiento cuando se usan en este Acuerdo.
- 1.11 Si existe algún conflicto entre los términos de este Acuerdo y las Condiciones de Financiamiento, el orden de precedencia será el siguiente :-
  - 1.11.1 de financiación del Anexo 2 ;
  - 1.11.2 Cláusulas 1 a 14 (inclusive) de este Acuerdo;

## 2 . EL PREMIO

El Organismo de Financiación se ha comprometido a proporcionar financiación para el Proyecto y la Parte Principal actuará como receptora de la financiación para las Partes. La suma total de la adjudicación asciende a SEK 500.000 (la 'Adjudicación') pagadera a la Parte Principal de conformidad con los Términos Principales a los que se hace referencia en el Anexo 2 (los 'Términos Principales'). La única obligación financiera de la Parte Líder en virtud de este Acuerdo será enviar los pagos asignados a las otras Partes.

## 3. DESGLOSE DE LA ADJUDICACIÓN POR PARTIDO

La Parte Principal recibirá la siguiente cantidad asignada del Laudo: £13,088.00

AUT recibirá la siguiente cantidad asignada del Premio: £20 322,00 (que consiste en las £11 525 asignadas originalmente a AUT y las £8 797 asignadas previamente a la Universidad de Auckland)

Mientras que Go Jauntly Limited y Tranquil City (los socios comerciales) no recibe ninguna asignación del Premio, según las reglas de concesión del Organismo de Financiación, pero contribuye en especie d.

La UNSAM recibirá el siguiente monto asignado del Premio: £7,062.00.

Los montos pagaderos a AUT por la Parte Principal se realizan de acuerdo con los Términos Principales y están sujetos a la recepción de dichos montos por parte del Organismo de Financiación. El desglose de los montos asignados de cada una de las Partes por categoría presupuestaria se puede encontrar en el Anexo 1. Los cambios entre categorías presupuestarias serán los permitidos y de conformidad con los Términos Principales.

#### **4. MODALIDADES DE PAGO**

Las solicitudes de reembolso de los gastos reales pueden presentarse trimestralmente al mes vencido; o cuando un Colaborador cumpla por completo con todas sus obligaciones en virtud del Proyecto antes de la fecha de finalización del Proyecto, tras el cumplimiento satisfactorio de esas responsabilidades en virtud del Proyecto; o según lo acordado entre las Partes, con una declaración de los gastos incurridos por el Colaborador en el marco del Proyecto y un informe sobre las actividades realizadas o los hitos alcanzados a: [FETPostAward@uwe.ac.uk](mailto:FETPostAward@uwe.ac.uk) para autorización, citando un número de Orden de Compra (PO) de UWE el cual será asesorado por el Líder del Proyecto. Para evitar dudas, no se pretende que los términos y condiciones adjuntos a cualquier PO deban reemplazar este Acuerdo.

La declaración final de gastos se requerirá dentro de los siete (7) días posteriores a la fecha de finalización del Proyecto que muestre todos los detalles requeridos por los Términos principales, según corresponda. Los pagos se realizarán a los Colaboradores dentro de los treinta días siguientes a la recepción de una factura válida.

#### **5. ADMINISTRACIÓN DE FONDOS**

Cada Colaborador (a) es responsable de garantizar que todos los gastos en los que incurra en el Proyecto se realicen de manera válida y de acuerdo con la Solicitud y los Términos principales y (b) divulgará la información necesaria para permitir que la Parte líder cumpla con los requisitos asociados bajo los términos principales. Cualquier gasto de un Colaborador que exceda la cantidad otorgada según lo establecido en el Anexo 1 será responsabilidad de ese Colaborador. La Parte Principal no tendrá obligación de reembolsar al Colaborador con respecto a dichos gastos. En caso de que se prevea que el gasto de un Colaborador exceda el monto otorgado, dicho Colaborador deberá informar al Gerente de Proyecto (como se define en la cláusula 7.2) antes de incurrir en dicho gasto para revisar la causa y la posibilidad de negociar una mayor asignación de el premio.

#### **6. DEVOLUCIÓN DEL PREMIO**

Si el Organismo de Financiamiento requiere el reembolso por parte de la Parte Principal de cualquier parte del Premio, entonces, en la medida en que tal requisito surja de los actos u omisiones de un Colaborador, ese Colaborador acuerda reembolsar a la Parte Principal junto con cualquier interés cobrado al respecto por el Organismo de Financiación.

#### **7. EL PROYECTO**

- 7.1 El Proyecto comenzará en la Fecha de inicio y continuará hasta la finalización del Proyecto, o cualquier fecha posterior acordada por escrito entre las Partes. Si este Acuerdo se celebra después de la Fecha de inicio, se aplicará retrospectivamente al trabajo realizado en relación con el Proyecto en la Fecha de inicio o después. Este Acuerdo permanecerá en pleno vigor y



efecto durante la duración del Proyecto, pero una Parte podrá retirarse o se considerará que se ha retirado del Proyecto de conformidad con la cláusula 12 o 13.

- 7.2 Cada una de las Partes llevará a cabo las tareas que se le asignen en la Solicitud, y proporcionará los recursos humanos y de otro tipo, Antecedentes, materiales, instalaciones y equipos que se designen como su responsabilidad en la Solicitud. El Proyecto se llevará a cabo bajo la dirección y supervisión de la Dra. Tamara Bozovic actuando como Project Manager.
- 7.3 Cada una de las Partes obtendrá y mantendrá todas las licencias, consentimientos y aprobaciones regulatorias y éticas necesarias para permitirle llevar a cabo las tareas que se le asignan en la Aplicación. y llevará a cabo el Proyecto de acuerdo con todas las leyes y regulaciones que se apliquen a sus actividades bajo o de conformidad con este Acuerdo.
- 7.4 Cada una de las Partes se asegurará de que sus empleados, consultores, subcontratistas y estudiantes (si los hay) involucrados en el Proyecto: observen las condiciones adjuntas a cualquier licencia, consentimiento y aprobación regulatoria y ética; mantener registros completos y precisos de toda la investigación, el desarrollo y otros trabajos realizados en relación con el Proyecto y de todos los Resultados, firmados por las personas que obtuvieron o realizaron cada Resultado, y refrendados por un empleado de esa Parte que no sea miembro de el equipo de investigación pero que entiende el trabajo; y cumplir con las Buenas Prácticas de Manejo de Datos.
- 7.5 Cada una de las Partes se asegurará de que su personal y estudiantes (si los hubiere) (incluyendo en el caso de cada Parte Comercial, cualquier personal de su personal o representantes) involucrados en el Proyecto, cuando trabajen o visiten las instalaciones de la otra Parte, cumplan con las políticas y procedimientos de seguridad y salud de la otra Parte y, al acceder o utilizar los sistemas de información de la otra Parte, cumplir con las políticas y procedimientos de seguridad de la información de la otra Parte.
- 7.6 Cada una de las Partes cumplirá con las disposiciones del Anexo 6.
- 7.7 Aunque cada una de las Partes llevará a cabo el Proyecto de conformidad con la Solicitud, ninguna de las Partes se compromete a que cualquier investigación conducirá a ningún resultado en particular, ni garantiza un resultado exitoso del Proyecto.
- 7.8 Cada una de las Partes garantiza a las otras Partes que tiene plenos poderes y autoridad según su constitución, y que ha tomado todas las medidas necesarias y obtenido todas las autorizaciones, licencias, consentimientos y aprobaciones, para permitirle celebrar este Acuerdo y que no es en incumplimiento de las Condiciones de Financiación.
- 7.9 Si una Parte acuerda transferir cualquier material biológico o químico a cualquiera de las otras Partes en relación con el Proyecto, esa transferencia estará sujeta a los términos de un Acuerdo de Transferencia de Materiales por separado celebrado entre las Partes en relación con ese material.
- 7.10 Si las Condiciones de Financiamiento aún no han sido aceptadas por las Partes, este Acuerdo está condicionado a que cada una de las Partes acepte las Condiciones de Financiamiento dentro de los 30 días posteriores a la fecha de las Condiciones de Financiamiento o la oferta de proporcionar financiamiento.
- 7.11 Cada una de las Partes:
  - 7.11.1 si es parte de las Condiciones de financiación, cumplir con sus obligaciones y las condiciones de las Condiciones de financiación en la medida en que le sean aplicables ;
  - 7.11.2 llevar a cabo el Proyecto de acuerdo con las Condiciones de Financiamiento; y

7.11.3 notificará a las otras Partes de conformidad con la cláusula 13.1 inmediatamente si recibe algún aviso o solicitud del Organismo de Financiación.

## **8. USO Y EXPLOTACIÓN DE DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL**

- 8.1 Este Acuerdo no afecta la titularidad de los Derechos de propiedad intelectual en cualquier Antecedentes o en cualquier otra tecnología, diseño, trabajo, invención, software, datos, técnica, Know-how o materiales que no sean Resultados o Resultados conjuntos. Los Derechos de Propiedad Intelectual sobre ellos seguirán siendo propiedad de la Parte que los aportó al Proyecto (o sus licenciantes). Este Acuerdo no otorga ni implica ninguna licencia para utilizar ningún Derecho de propiedad intelectual, excepto los derechos expresamente establecidos en este Acuerdo.
- 8.2 Cada Parte otorga a cada una de las otras Partes una licencia no exclusiva, totalmente pagada y libre de regalías para utilizar sus Antecedentes con el fin de llevar a cabo el Proyecto. Ninguna de las Partes podrá conceder ninguna sublicencia para utilizar los Antecedentes de otra Parte, excepto que las Partes podrán permitir que cualquier persona que trabaje para o en su nombre utilice los Antecedentes de cualquier Parte únicamente con el fin de llevar a cabo el Proyecto.
- 8.3 Cada Parte será propietaria de los Derechos de Propiedad Intelectual sobre los Resultados creados o generados por sus empleados, estudiantes y/o agentes que surjan del trabajo en el Proyecto y podrá tomar las medidas que decida de vez en cuando, a su costa, para registrar y mantener cualquier protección para esos Derechos de propiedad intelectual, incluida la presentación y tramitación de solicitudes de patente, y tomar cualquier acción con respecto a cualquier infracción supuesta o real de cualquier derecho de propiedad intelectual en sus Resultados.
- 8.4 Cada Parte otorga a las otras Partes, sujeto a las restricciones de la Cláusula 9, ( i ) una licencia no exclusiva, intransferible, no sublicenciable y libre de regalías durante la duración del Proyecto para utilizar sus Antecedentes (siempre que es libre de licenciar los Antecedentes en cuestión) únicamente para permitir que las otras Partes lleven a cabo su parte respectiva del Proyecto, y (ii) una licencia no exclusiva, intransferible, no sublicenciable y libre de regalías para utilizar sus Resultados para fines de investigación académicos y no comerciales, incluidos proyectos de investigación financiados por terceros (incluidas entidades comerciales), siempre que dichas partes no obtengan ni reclamen ningún derecho sobre dichos Resultados.
- 8.5 Todos los Resultados generados por dos o más Partes de forma conjunta y para los que sea imposible segregar la contribución intelectual de cada Parte a la creación de dichos Resultados se denominarán en este Acuerdo "Resultados conjuntos". Los Resultados Conjuntos serán propiedad conjunta de aquellas Partes que hayan generado dichos Resultados Conjuntos (los "Copropietarios") en proporción a la contribución respectiva de cada Parte. Todos los copropietarios participarán en la preparación, presentación, enjuiciamiento y mantenimiento de los resultados conjuntos utilizando un asesoramiento de patentes razonablemente aceptable para todos los copropietarios. Cualquier Copropietario de cualquiera de los Resultados Conjuntos puede explotar comercialmente los Resultados Conjuntos previa consulta y acuerdo con los demás Copropietarios. En tales circunstancias, la Parte que está explotando comercialmente los Resultados Conjuntos pagará a los demás Copropietarios una tasa de regalías/ingresos justa y razonable sobre el valor de cualquier producto o proceso comercialmente explotado por ella que incorpore cualquier Resultado Conjunto teniendo en cuenta los respectivos intereses financieros, y contribuciones técnicas de los Titulares Conjuntos para el desarrollo de los Resultados Conjuntos, los gastos incurridos para asegurar la protección de la propiedad intelectual de los mismos y los costos de su explotación comercial y el valor proporcional de los Resultados en cualquier producto o proceso.
- 8.6 Cuando un tercero (como un estudiante o un contratista) esté involucrado en el Proyecto, la Parte que contrate a ese tercero se asegurará de que ese tercero haya cedido a esa Parte los Derechos de propiedad intelectual (incluida la realización de una cesión potencial cuando

corresponda) que que el tercero tenga en los Resultados para poder dar efecto a lo dispuesto en esta cláusula 8.

- 8.7. Si alguna de las Partes (la "Parte que ejerce") requiere el uso de Antecedentes de cualquier otra (la "Otra parte") para ejercer sus derechos sobre los Resultados (ya sea de propiedad exclusiva o conjunta), siempre que la Otra parte sea libre de otorgar una licencia del Fondo en cuestión, la Otra Parte no se negará injustificadamente a otorgar o retrasará el otorgamiento de una licencia a la Parte que ejerce para que la Parte que ejerce pueda usar dicha PI de fondo con el fin de ejercer sus derechos en los Resultados.
- 8.8 Para evitar dudas, UWE tendrá una licencia no exclusiva, totalmente pagada y libre de regalías (con derecho a sublicenciar a cualquier persona que trabaje para, o en nombre de, o colabore con UWE, pero solo para para fines de enseñanza e investigación y de otro modo sin un derecho adicional a sublicenciar) para utilizar los Derechos de Propiedad Intelectual en los Resultados y Resultados Conjuntos creados bajo este Proyecto para fines académicos y de investigación.

## 9. PUBLICACIÓN E IMPACTO ACADÉMICO

- 9.1 El Proyecto es llevado a cabo por las Partes Académicas en cumplimiento de un propósito caritativo principal; es decir, el avance de la educación a través de la docencia y la investigación. Por lo tanto, sin perjuicio de cualquier otra disposición de este Acuerdo, cualquier empleado o estudiante de las Partes Académicas ( participe o no en el Proyecto) podrá, siempre que la Parte Académica no haya recibido un Aviso de Confidencialidad conforme a la cláusula 9.2:
  - 9.1.1 discutir el trabajo realizado como parte del Proyecto en los seminarios, tutorías y conferencias de la Parte Académica; y
  - 9.1.2 Publicar cualquier Antecedentes de cualquiera de las Partes o cualquiera de los Resultados.
- 9.2 La Parte Académica presentará a cualquier otra Parte que posea los Derechos de Propiedad Intelectual sobre cualquiera de los Resultados y a cualquier Parte que haya contribuido con antecedentes al Proyecto, por escrito, detalles de cualquiera de esos Resultados y de esos Antecedentes que cualquier empleado o estudiante de esa Parte Académica pretende Publicar, por lo menos 30 días antes de la fecha de propuesta de envío para Publicación. Cualquier Parte que sea propietaria de los Derechos de propiedad intelectual que haya aportado los Antecedentes (según sea el caso) podrá, mediante notificación por escrito a la Parte que haya presentado esos datos ( **un Aviso de confidencialidad** ):
  - 9.2.1 exigir a esa Parte que retrase la Publicación propuesta por un máximo de tres (3) meses después de recibir el Aviso de Confidencialidad si, en su opinión razonable, ese retraso es necesario para solicitar una patente u otra protección para cualquiera de los derechos intelectuales. Derechos de Propiedad sobre cualquiera de los Resultados o cualquiera de sus Antecedentes que vayan a ser Publicados; o
  - 9.2.2 impedir la Publicación de cualquiera de sus Antecedentes que sea Información Confidencial y que, en cada caso, no pueda protegerse mediante patente u otro registro de Derecho de Propiedad Intelectual o que pueda protegerse de esa forma pero que el titular de la Propiedad Intelectual Derechos en esos Resultados o el contribuyente de ese Fondo ha optado por no proteger de esa manera.
- 9.3 La Notificación de Confidencialidad debe entregarse dentro de los 15 días posteriores a la recepción de los detalles de la Publicación propuesta. Si no se recibe un Aviso de Confidencialidad dentro de ese plazo, la Publicación propuesta podrá proceder.

- 9.4 Cada una de las Partes reconoce que algunas o todas las Partes académicas están obligadas por sus financiadores a demostrar su impacto en la sociedad y acepta proporcionar a dicha(s) Parte(s) académica(s) cualquier información que esa Parte académica razonablemente solicite para permitirle demostrar ese impacto siempre que, en virtud de esta cláusula o de conformidad con ella: la Parte académica no tendrá derecho a recibir o divulgar Información confidencial de ninguna otra Parte o cualquier información que identifique o permita identificar a cualquier persona viva y la información solicitada y divulgada de conformidad con a esta cláusula será de carácter general.
- 9.5 Sin perjuicio de las disposiciones anteriores en virtud de esta cláusula, cada Parte acepta que en todas las comunicaciones vinculadas al Proyecto (comunicados de prensa, redes sociales, blogs, sitios web, eventos y publicaciones), reconocerá (cuando así lo requiera el Organismo de Financiación) el apoyo del Organismo de Financiación en la forma y manera requerida.
10. **CONFIDENCIALIDAD**
- 10.1 Sujeto a la cláusula 8, ninguna de las Partes, durante el Período del Proyecto, y durante los 5 años posteriores al final del Período del Proyecto, divulgará a terceros ni utilizará para ningún propósito, excepto según lo permitido expresamente por este Acuerdo, cualquier otra Otra información confidencial de la Parte.
- 10.2 Ninguna de las Partes ( **el Destinatario** ) incumplirá ninguna obligación de mantener la confidencialidad de los Antecedentes, los Resultados u otra información o de no divulgarla a ningún tercero en la medida en que:
- 10.2.1 si se recibe de otra Parte o es conocido por el Destinatario (demostrable por registros escritos) antes de su recepción de otra Parte, y no está ya sujeto a ninguna obligación de confidencialidad con otra Parte;
- 10.2.2 es o llega a ser de conocimiento público sin ningún incumplimiento de este Acuerdo o cualquier otro compromiso para mantenerlo confidencial;
- 10.2.3 ha sido obtenido por el Destinatario de un tercero en circunstancias en las que el Destinatario no tiene motivos para creer que ha habido un incumplimiento de una obligación de confidencialidad hacia otra Parte;
- 10.2.4 ha sido desarrollado independientemente por el Destinatario sin referencia a la Información Confidencial de otra Parte; o
- 10.2.5 se divulga de conformidad con el requisito de cualquier ley o reglamento (siempre que, en el caso de una divulgación en virtud de la Ley de Libertad de Información de 2000 o las Regulaciones de Información Ambiental de 2004, ninguna de las excepciones a esa Ley o esas Regulaciones (como sea el caso) aplicable a la información divulgada) o la orden de cualquier Tribunal de jurisdicción competente o el requerimiento de cualquier autoridad reguladora competente y que, en cada caso en que la ley lo permita, y la parte obligada a hacer esa divulgación haya informado al Parte de quien se trate, dentro de un tiempo razonable de haber sido requerida para hacer la divulgación, del requerimiento para hacer la divulgación y de la información que se requiere divulgar; o
- 10.2.6 está aprobado para su divulgación por escrito por un representante autorizado de la Parte cuya información es.
- 10.3 Ninguna de las Partes incumplirá ninguna obligación de mantener confidenciales los antecedentes, resultados u otra información de otra Parte ni de no revelarlos a ningún tercero mediante:
- 10.3.1 Publicarlos si esa Parte ha seguido el procedimiento de la cláusula 10.2 y no ha recibido ningún Aviso de Confidencialidad dentro del plazo establecido en esa cláusula;  
o

- 10.3.2 ponerlos a disposición de cualquier estudiante de una Parte Académica que necesite conocer los mismos para poder ejercer los derechos otorgados en este Acuerdo, siempre que no se utilicen excepto según lo expresamente permitido por este Acuerdo y el estudiante se comprometa a conservar esos Antecedentes. , esos Resultados y esa información son confidenciales.
- 10.4 Ninguna de las Partes incumplirá ninguna obligación de mantener confidenciales los Antecedentes, Resultados u otra información de otra Parte o de no revelarlos a ningún tercero, al ponerlos a disposición de cualquier persona que trabaje para o en nombre de ella y que necesite conocer los mismos para ejercer los derechos que se le otorgan en o de conformidad con este Acuerdo, siempre que no se utilicen excepto en la forma expresamente permitida por este Acuerdo y el destinatario se compromete a mantener esos Antecedentes, esos Resultados o esa información confidenciales.
- 10.5 Ninguna Parte incumplirá ninguna obligación de mantener confidencial la Información Confidencial de otra Parte o de no revelarla a ningún tercero al revelarla al Organismo de Financiamiento de acuerdo con las Condiciones de Financiamiento.
- 10.6 Si una Parte que está sujeta a la Ley de Libertad de Información de 2000 o a las Regulaciones de Información Ambiental de 2004 recibe una solicitud en virtud de esa Ley o esas Regulaciones para divulgar cualquier información que, según este Acuerdo, sea Información Confidencial de otra Parte, lo notificará esa otra Parte y lo consultará con prontitud y, antes de hacer cualquier divulgación en virtud de esa Ley o esos Reglamentos, buscará asesoramiento legal con respecto a la disponibilidad y aplicabilidad de cualquier exención y cualquier otra opción disponible, y notificará a esa otra Parte de la intención respuesta a esa solicitud. Esa otra Parte responderá a la Parte que recibió la solicitud dentro de los 10 días posteriores a la recepción del aviso si ese aviso solicita a esa otra Parte que brinde información para ayudar a la Parte que recibió la solicitud a determinar si existe o no una exención a la Ley de Libertad de Información de 2000 o las Regulaciones de Información Ambiental de 2004 se aplican a la información solicitada bajo esa Ley o esas Regulaciones. Esa otra Parte podrá hacer representaciones en relación con esa solicitud y la respuesta propuesta y podrá solicitar enmiendas a la respuesta propuesta.
- 10.7 Ninguna de las Partes utilizará el nombre de otra Parte o el nombre de cualquier Personal Clave proporcionado por otra Parte, o el logotipo de otra Parte, en cualquier comunicado de prensa o publicidad de productos, o para cualquier otro propósito promocional, sin obtener primero la información de esa otra Parte. consentimiento por escrito.

## 11. **LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

- 11.1 Nada en este Acuerdo limita o excluye la responsabilidad de ninguna de las Partes por:
- 11.1.1 muerte o lesiones personales causadas por negligencia;
- 11.1.2 cualquier fraude o cualquier tipo de responsabilidad que, por ley, no pueda limitarse o excluirse; o
- 11.1.3 cualquier pérdida o daño causado por un incumplimiento deliberado de este Acuerdo.
- 11.2 Sujeto a la cláusula 11.1, la responsabilidad de cada Parte ante otra Parte por cualquier incumplimiento de este Acuerdo, cualquier negligencia o que surja de cualquier otra forma del objeto de este Acuerdo, el Proyecto y los Resultados, no se extenderá a :
- 11.2.1 cualquier daño o pérdida indirecta; o
- 11.2.2 cualquier pérdida de beneficios, pérdida de ingresos, pérdida de datos, pérdida de contratos u oportunidad, ya sea directa o indirecta,

incluso, en cada caso, si la Parte que presenta la reclamación ha advertido a la otra Parte de la posibilidad de tales pérdidas, o incluso si estaban dentro de la contemplación de la otra Parte.

11.3 Sujeto a la cláusula 11.1, una Parte ( **la Parte Indemnizadora** ) indemnizará a la otra Parte ( **las Partes Indemnizadas** ), y las mantendrá total y efectivamente indemnizadas, contra todos y cada uno de los reclamos realizados contra cualquiera de las Partes Indemnizadas donde un tercero haya sufrido cualquier pérdida, daño o lesión como resultado del uso por parte de la Parte Indemnizadora de cualquiera de los siguientes: los Resultados y cualquier material, trabajo o información recibidos de una Parte Indemnizada de conformidad con este Acuerdo, siempre que la Parte Indemnizada deba:

11.3.1 notificará de inmediato a la Parte Indemnizadora los detalles de la reclamación;

11.3.2 no realizar ningún reconocimiento en relación con la reclamación;

11.3.3 tomar medidas razonables para mitigar sus pérdidas y gastos derivados de la reclamación;

11.3.4 permitir que la Parte Indemnizadora lleve a cabo la defensa y solución de la reclamación; y

11.3.4 brindar a la Parte Indemnizadora toda la asistencia razonable (a expensas de la Parte Indemnizadora) para tratar la reclamación.

La indemnización en esta cláusula 11.3 no se aplicará en la medida en que el reclamo surja como resultado de la negligencia de la Parte indemnizada, su incumplimiento de la cláusula 10, su incumplimiento deliberado de este Acuerdo o su infracción a sabiendas de los Derechos de propiedad intelectual de cualquier tercero o su a sabiendas de la violación de los derechos de confianza de cualquier tercero.

11.4 Excepto por las cláusulas 11.1 y 11.3, la responsabilidad agregada de cada Parte académica ante las otras Partes académicas por cualquiera o todos los incumplimientos de este Acuerdo, por cualquier incumplimiento de las Condiciones de financiación, cualquier negligencia o que surja de cualquier otra manera del tema materia de este Acuerdo, el Proyecto y los Resultados, se limita a la cantidad recibida por dicha parte en virtud de este Acuerdo.

11.5 Los compromisos y garantías expresas otorgados por las Partes en este Acuerdo reemplazan a todas las demás garantías, condiciones, términos , compromisos y obligaciones, ya sean expresas o implícitas por ley, derecho consuetudinario, costumbre, uso comercial, curso de negociación o en cualquier Otra manera. Todos estos están excluidos en la mayor medida permitida por la ley.

11.6 Ninguna de las Partes hace ninguna representación ni da ninguna garantía a ninguna de las otras Partes de que cualquier consejo o información brindada por ella o cualquiera de sus empleados o estudiantes que trabajan en el Proyecto, o el contenido o uso de cualquier Resultado, Antecedentes o materiales, trabajos o información proporcionados en relación con el Proyecto, no constituirán ni darán lugar a ninguna infracción de los derechos de terceros .

11.7 Sujeto a la cláusula 11.1, y excepto bajo la indemnización en la cláusula 11.3, ninguna de las Partes acepta responsabilidad alguna por el uso que cualquier otra Parte pueda hacer de cualquiera de los Resultados, ni por la confianza que pueda depositar esa otra Parte sobre cualquiera de los Resultados, ni por consejos o información dada en relación con cualquier Resultado.

12. **FUERZA MAYOR**

Si el cumplimiento por cualquiera de las Partes de cualquiera de sus obligaciones en virtud de este Acuerdo (excepto una obligación de pago) se retrasa o impide por circunstancias fuera de su control razonable, esa Parte no incumplirá este Acuerdo debido a ese retraso en el cumplimiento. Sin embargo, si el retraso en el cumplimiento dura más de un (1) mes, las otras Partes podrán, si así lo acuerdan por unanimidad, notificar a esa Parte considerándola como si se hubiera retirado del Proyecto y de las disposiciones de las cláusulas 13.4 - 13.9. (inclusive) se aplicará.

### **13. TERMINACIÓN Y DESISTIMIENTO**

13.1 Si acuerdan hacerlo por unanimidad, las otras Partes podrán considerar que cualquier Parte se ha retirado del Proyecto con efecto inmediato notificándole a esa Parte si esa Parte:

13.1.1 infringe cualquier disposición de este Acuerdo (incluida la obligación de realizar el pago) y (si es posible remediarlo) el incumplimiento no se ha subsanado dentro de los 30 días posteriores a la recepción de una notificación por escrito que especifica el incumplimiento y exige su reparación . ;

13.1.2 se declara insolvente, o si se emite una orden o se aprueba una resolución para su liquidación (excepto voluntariamente con el propósito de fusión o reconstrucción solvente), o si se nombra un administrador, síndico administrativo o síndico sobre la totalidad o parte parte de su patrimonio, o si hace algún arreglo con sus acreedores; o

13.1.3 comete cualquier incumplimiento del Anexo 5 o el Anexo 6.

13.2 Cada una de las Partes notificará al Gerente del Proyecto con prontitud si en cualquier momento alguno del Personal Clave designado por esa Parte no puede o no quiere continuar participando en el Proyecto. Dentro de un (1) mes después de la fecha de esa notificación, la Parte que originalmente nombró a ese miembro del Personal Clave designará un sucesor. Las otras Partes no se negarán injustificadamente a aceptar al sucesor designado, pero si el sucesor no es aceptable para las otras Partes por motivos razonables, las otras Partes podrán considerar que esa Parte se ha retirado del Proyecto mediante un aviso con al menos un mes de antelación.

13.3 Si una Parte se retira o se considera que se retira del Proyecto, las otras Partes harán todos los esfuerzos razonables para reasignar las obligaciones de esa Parte en virtud de este Acuerdo y de la Solicitud entre ellas o a un tercero aceptable para las Partes restantes y el Organismo financiador, siempre que ese tercero acepte estar sujeto a los términos de este Acuerdo y a los Términos principales, según corresponda, si los hubiere.

13.4 Las cláusulas 1, 3, 4 (sujeto a las disposiciones de esta cláusula 13), 9, 10, 11, 12, 13.3, 13.4, 13.5, 13.6, 13.7, 13.8, 13.9 y 14 sobrevivirán a la finalización o terminación del Proyecto , la expiración de este Acuerdo, o el retiro o supuesto retiro de cualquiera de las Partes por cualquier motivo y continuará en vigor indefinidamente o, en el caso de la cláusula 10, de conformidad con la cláusula 10.1.

13.5 Los derechos con respecto a sus Antecedentes otorgados en virtud de este Acuerdo por una Parte que se retira o se considera que se ha retirado continuarán por un período de cinco (5) años a partir del final del Proyecto y se extenderán a cualquier nueva parte de este Acuerdo. con el fin de llevar a cabo el Proyecto.

13.6 Los derechos con respecto a sus Resultados otorgados en virtud de este Acuerdo por una Parte que se retira o se considera que se ha retirado continuarán durante un período de cinco (5) años desde la finalización del Proyecto y se extenderán a cualquier nueva parte de este Acuerdo. .

13.7 Sujeto a la cláusula 13.8, todos los derechos de uso de los Derechos de propiedad intelectual de cualquier otra Parte otorgados en virtud de este Acuerdo a una Parte que se retira o se considera que se retira cesarán inmediatamente al vencimiento del aviso de retiro dado por o a esa Parte.

- 13.8 Todos los derechos de uso de cualquier Resultado o Antecedentes para fines académicos y de investigación y cualquier derecho de Publicación de acuerdo con la cláusula 9 sobrevivirán al retiro o supuesto retiro de cualquiera de las Partes y continuarán durante el tiempo acordado entre las partes confirmado por escrito .
- 13.9 Cualquier Parte Académica que se retire o que se trate como si se hubiera retirado del Proyecto no podrá recuperar de ninguna de las otras Partes ninguno de los costos incurridos en relación con el Proyecto en la medida en que dichos costos hayan sido incurridos después de la fecha de su retiro o retirada considerada.

14. **GENERALIDADES**

- 14.1 **Notificaciones:** Cualquier notificación que se entregue en virtud de este Acuerdo debe ser por escrito, debe entregarse a la otra Parte o Partes por cualquiera de los métodos establecidos en la columna de la izquierda a continuación y se considerará recibida en el día correspondiente establecido. en la columna de la derecha.

| <b>método de servicio</b>       | <b>Día estimado de recepción</b>                 |
|---------------------------------|--|
| En mano o mensajero             | el día de la entrega                             |
| correo prepago de primera clase | el segundo día hábil después de la publicación   |
| Por correo certificado          | el siguiente día hábil después de la publicación |

Los respectivos representantes de las Partes para la recepción de notificaciones son, hasta que sean cambiados por notificación dada de conformidad con esta cláusula, como sigue:

|   |  |
|---|--|
| <b>Para UWE:</b><br>Nombre: Director de Servicios Comerciales | <b>Para AUT:</b><br>Nombre: Profesora Erica Hinckson |
|---|--|

|   |  |
|---|--|
| Dirección: Frenchay Campus, Coldharbour Lane, Bristol, BS16 1QY | Dirección: 90 Akoranga Drive costa norte Auckland 0627 |
|---|--|

Las notificaciones a UWE llevarán la referencia 10386999 con una copia al carbón por correo electrónico a VCOExecSupport@uwe.ac.uk. El correo electrónico por sí solo no se considerará suficiente para constituir un aviso legal válido a UWE

|   |  |
|---|--|
| <b>Para Go Jauntly Limited:</b><br>Nombre: Hana Sutch | <b>Para Tranquil City Limited:</b><br>Nombre: Grant Waters |
|---|--|

|  |   |
|--|---|
| DIRECCIÓN: 10 Arthurdon carretera Londres SE4 1JU, Reino Unido | Dirección: 105A Fordel Road, Londres, SE6 1XT Reino Unido |
|--|---|

Por la **UNSAM: Sr Rector UNSAM**

Nombre: Cdr. Carlos Greco.  
Dirección: Yapeyú 2068 San Martín Provincia de Buenos Aires - Argentina



- 14.2 **Cesión:** Ninguna de las Partes podrá ceder o transferir este Acuerdo en su totalidad, o cualquiera de sus derechos u obligaciones en virtud del mismo, sin obtener primero el consentimiento por escrito de todas las demás Partes.
- 14.3 **Disposiciones ilegales/no exigibles:** si la totalidad o una parte de cualquier disposición de este Acuerdo es nula o no exigible en cualquier jurisdicción, las demás disposiciones de este Acuerdo y el resto de la disposición nula o no exigible seguirán vigentes en esa jurisdicción. , y la validez y exigibilidad de esa disposición en cualquier otra jurisdicción no se verán afectadas.
- 14.4 **Renuncia de derechos:** Si una Parte no cumple o demora en hacer cumplir una obligación de cualquier otra Parte, o no ejerce o demora en ejercer un derecho conforme a este Acuerdo, esa falla o demora no afectará su derecho a hacer cumplir esa obligación ni constituirá una renuncia a esa obligación. bien. Cualquier renuncia por parte de una Parte a cualquier disposición de este Acuerdo no constituirá, a menos que se indique expresamente lo contrario, una renuncia a esa disposición en una ocasión futura.
- 14.5 **Sin agencia :** Nada en este Acuerdo crea, implica o evidencia una asociación o empresa conjunta entre las Partes, o la relación entre ellos de principal y agente. Ninguna de las Partes tiene autoridad para hacer ninguna representación o compromiso, o incurrir en ninguna responsabilidad, en nombre de cualquier otra.
- 14.6 **Acuerdo completo:** Este Acuerdo y las Condiciones de Financiamiento constituyen el acuerdo completo entre las Partes en relación con su objeto. Cada Parte reconoce que no ha celebrado este Acuerdo sobre la base de ninguna garantía, representación, declaración, acuerdo o compromiso excepto aquellos expresamente establecidos en este Acuerdo o en las Condiciones de Financiamiento. Cada Parte renuncia a cualquier reclamación por incumplimiento de este Acuerdo, o a cualquier derecho a rescindir este Acuerdo con respecto a cualquier representación que no sea una disposición expresa de este Acuerdo o de las Condiciones de Financiamiento. Sin embargo, esta cláusula 14.6 no excluye cualquier responsabilidad que cualquier Parte pueda tener hacia cualquier otra (o cualquier derecho que cualquier parte pueda tener para rescindir este Acuerdo) con respecto a cualquier tergiversación fraudulenta u ocultación fraudulenta antes de la ejecución de este Acuerdo.
- 14.7 **Formalidades:** Cada Parte tomará cualquier acción y ejecutará cualquier documento razonablemente solicitado por cualquier otra Parte para hacer efectivo cualquiera de sus derechos en virtud de este Acuerdo, o para permitir su registro en cualquier territorio relevante, siempre que la Parte solicitante pague los gastos razonables de la otra Parte. de hacerlo
- 14.8 **Modificaciones:** Ninguna variación o modificación de este Acuerdo será efectiva a menos que se realice por escrito y esté firmada por el representante de cada Parte.
- 14.9 **Terceros:** Nadie, excepto una Parte, tiene derecho a impedir la modificación de este Acuerdo o su terminación, y nadie, excepto una Parte, puede hacer cumplir cualquier beneficio conferido por este Acuerdo, excepto que cada Parte indemnizada tendrá el beneficio de la indemnización correspondiente y tendrá el beneficio y hacer cumplir la cláusula 10.7, en cada caso bajo la Ley de Contratos (Derechos de Terceros) de 1999.
- 14.10 **Ley aplicable:** este Acuerdo y cualquier disputa o reclamo (incluidos los reclamos o disputas no contractuales) que surja de o en relación con él o su objeto o formación se rigen por, y este Acuerdo debe interpretarse de acuerdo con, inglés ley. Los Tribunales ingleses tendrán jurisdicción exclusiva para resolver cualquier disputa (incluida cualquier reclamación o disputa no contractual) que haya surgido o pueda surgir de este Acuerdo o en conexión con él.
- 14.11 **Escalamiento:** Si las Partes no pueden llegar a un acuerdo sobre cualquier tema relacionado con este Acuerdo o el Proyecto dentro de los 14 días posteriores a que una Parte haya notificado al Gerente del Proyecto sobre ese problema, las siguientes Partes remitirán el asunto a Tamara Bozovic en el caso de UWE ; Erica Hinckson en el caso de AUT; Hana Sutch (CEO) en el caso de Go Jauntly Limited; Grant Waters (Director) en el caso de Tranquil City Limited; Lorena Vecslir y Carla Galeota en el caso de la UNSAM en un intento de resolver

el problema dentro de los 14 días posteriores a la remisión. Cualquiera de las Partes puede entablar acciones de conformidad con la cláusula 14.10 si el asunto no se ha resuelto dentro de ese período de 14 días, y cualquier Parte puede solicitar al tribunal una medida cautelar, independientemente de si algún problema se ha escalado o no en virtud de esta cláusula 14.11

- 14.12 **Antisoborno:** Cada Parte cumplirá con las disposiciones establecidas en el Anexo 5.
- 14.13 **Protección de datos:** Los términos 'Responsable del tratamiento', 'Datos personales', 'Procesamiento', 'Responsable de protección de datos', 'Responsable conjunto', 'Responsable principal del tratamiento de datos' y 'Sujeto de datos' tendrán el significado que se les otorga en el RGPD del Reino Unido. Con respecto a los Datos personales, las Partes prevén que cada una de ellas será un Controlador conjunto con respecto a esos Datos personales. Cada Parte es responsable de cumplir con las disposiciones de la Legislación de Protección de Datos (según corresponda) en relación con el Procesamiento de cualquier Dato Personal que realice (si corresponde) en el marco del Proyecto. Las Partes no prevén que ningún Dato personal identificable se comparta entre ellos en virtud de este Proyecto, ya que cualquier Dato personal recopilado en virtud de este Proyecto sería anónimo. Sin embargo, si en algún momento durante el curso del Proyecto, se hace evidente que se compartirán Datos Personales identificables entre todas o cualquiera de las Partes en relación con el Proyecto, se firmará un acuerdo de intercambio de datos entre las Partes relevantes como un documento separado.
- 14.14 **Contrapartes:** Este Acuerdo puede ejecutarse en cualquier número de contrapartes. Una vez que haya sido ejecutado y cada Parte haya ejecutado al menos una contraparte, cada contraparte constituirá una copia original duplicada de este Acuerdo. Todas las contrapartes juntas constituirán un solo acuerdo. La transmisión de una copia ejecutada de este Acuerdo (pero no solo una página de firma) por correo electrónico (como en PDF o JPEG) tendrá efecto como la entrega de una copia original ejecutada de este Acuerdo.

**FIRMADO** por y en nombre de **UWE** :

Nombre

Posición

Firma

Fecha

**FIRMADO** por y en nombre de **AUT** :

Nombre:

Posición:

Firma:

Fecha

**FIRMADO** por y en nombre de **Go Jauntly Limited** :

Nombre:

Posición:

**FIRMADO** por y en nombre de **Tranquil City Limited** :

Nombre:

Posición:

Firma:

Firma:

Fecha:

Fecha

**FIRMADO** por y en nombre de la **UNSAM** :

Nombre: Cdor Carlos Greco

Cargo: Rector UNSAM

Firma:

Fecha

# La tecnología digital móvil como herramienta para estudiar la transitabilidad para avanzar en la teoría, la política y la práctica de caminar para el transporte

## Solicitante principal

---

Dra. Tamara Bozovic, Investigadora, Centro de Transporte y Sociedad, Universidad del Oeste de Inglaterra (UWE) Bristol BS16 1QY (Reino Unido). Correo electrónico de contacto: [tamara.bozovic@uwe.ac.uk](mailto:tamara.bozovic@uwe.ac.uk)

## Miembros del equipo del proyecto

---

|                          |  |                              |
|--------------------------|--|------------------------------|
| Dra. Miriam Ricci        | UWE Bristol, Reino Unido                           | miriam.ricci@uwe.ac.uk       |
| Profesora Erica Hinckson | Universidad Tecnológica de Auckland, Nueva Zelanda | erica.hinckson@aut.ac.nz     |
| Profesor Melody Smith    | Universidad de Auckland, Nueva Zelanda             | melodia.smith@auckland.ac.nz |
| Carla Galeota            | Universidad Nacional de San Martín, AR             | cgaleota@unsam.edu.ar        |
| Lorena Vecslir           | Universidad Nacional de San Martín, AR             | lvecslir@unsam.edu.ar        |
| Hana Sutch               | Go Jauntly Ltd                                     | hana@gojauntly.com           |
| conceder aguas           | Ciudad tranquila                                   | grant@tranquility.co.uk      |

## Resumen ejecutivo

---

Apoyar el caminar como medio de transporte requiere una mejor comprensión de cómo se toman las decisiones de caminar. A pesar del creciente conocimiento conceptual y empírico, todavía no hay consenso sobre qué es transitable. El proyecto propuesto aborda esta brecha estudiando las asociaciones entre los entornos para caminar y la transitabilidad percibida.

Esta propuesta es un estudio exploratorio y participativo que se basa en el modelo teórico, el Modelo Social de Caminabilidad, que vincula los entornos con los comportamientos de caminata a través de la caminabilidad percibida por las personas, utilizando una innovadora y galardonada aplicación para teléfonos inteligentes para caminar y orientarse. El estudio se lleva a cabo en tres ubicaciones urbanas del Sur Global (San Martín, Buenos Aires AR) y del Norte (Bristol Reino Unido y Auckland Nueva Zelanda). Investiga las relaciones entre las características objetivas del entorno peatonal y las experiencias de las personas al caminar en cada lugar, considerando dos rutas contrastantes (con diferentes niveles de cobertura de árboles y ruido) entre un origen y un destino cotidianos. El estudio es exploratorio en su metodología y en su aporte al modelo teórico.

El equipo está formado por investigadores de cuatro universidades y dos empresas privadas que trabajan pro bono: el desarrollador de la aplicación y un proveedor de datos geoespaciales de calidad ambiental en apoyo de la transitabilidad a pie. El equipo académico es multidisciplinario, abarca la planificación del transporte, la salud pública y el diseño urbano, y reúne conocimientos y experiencia en el estudio de la caminabilidad desde perspectivas teóricas y empíricas.

Esta propuesta es un trampolín que desarrolla y prueba un enfoque replicable a una escala más amplia para avanzar en la comprensión de las asociaciones entre los entornos para caminar y las experiencias de caminar de las personas, a través de geografías y sociodemografías. La evidencia de este proyecto respaldará futuras investigaciones y la mejora efectiva de los entornos urbanos para la caminabilidad.

## Antecedentes y motivación del proyecto.

Nuestro proyecto de investigación propuesto prueba un enfoque participativo para estudiar las asociaciones entre los entornos para caminar y la transitabilidad percibida en tres áreas urbanas del Sur Global (Buenos Aires, Argentina) y el Norte Global (Auckland, Nueva Zelanda y Bristol, Reino Unido). Se utiliza una innovadora aplicación para teléfonos inteligentes para caminar y orientarse (Go Jauntly).

seleccionar rutas para caminar identificadas con las comunidades locales e involucrar a los ciudadanos en la generación de datos sobre sus experiencias de caminar.

Con este proyecto pretendemos contribuir a un objetivo estratégico, que se alinea con el objetivo del programa VREF Walking: posibilitar el paso de los desplazamientos urbanos realizados en vehículos motorizados privados a pie, como modo único o combinado con el transporte público. Este es uno de los pasos necesarios para abordar desafíos globales y locales urgentes, como el cambio climático, la contaminación atmosférica y acústica, las lesiones y muertes relacionadas con el tráfico y la inactividad física que conduce a problemas de salud y bienestar [1].

Apoyar caminar para el transporte requiere una mejor comprensión de cómo se toman las decisiones de caminar. A pesar de la creciente comprensión conceptual y la acumulación de evidencia, todavía no hay consenso sobre lo que es "caminable" [2, 3]. La investigación propuesta aborda esta brecha basándose en un modelo teórico innovador que vincula los entornos para caminar con los comportamientos a través del filtro de las experiencias vividas por los peatones: el Modelo Social de Caminabilidad. El modelo se basa en investigaciones previas [2, 4–8] y en la investigación de doctorado reciente del solicitante principal [2]. El modelo postula que las características objetivas del entorno para caminar y el sistema de transporte influyen en la transitabilidad percibida, lo que a su vez influye en las decisiones de caminar. La cadena de influencia está moderada por características individuales, sociales y relacionadas con el viaje [2, 4, 5]. La ventaja clave del modelo es que reconoce tanto

características objetivas y transitabilidad percibida, considerando el papel de cada uno en el comportamiento de caminar [9]. Por lo tanto, el modelo se adapta particularmente bien a nuestro proyecto propuesto, cuyo objetivo es estudiar las asociaciones entre los entornos para caminar y la transitabilidad percibida.

Si bien las pruebas realizadas hasta la fecha han confirmado la estructura del modelo, se requiere evidencia más granular para comprender cómo las características ambientales se asocian con la transitabilidad percibida, en todas las geografías o grupos demográficos [2, 7]. Una mejor comprensión de esas asociaciones puede proporcionar información clave sobre formas de mejorar los entornos para caminar con el fin de fomentar, permitir y sostener la práctica de caminar como medio de transporte cotidiano [2, 10, 11]. Nuestro proyecto se asocia con dos empresas (GoJauntly y Tranquil City) desarrollando un innovador planificador de viajes a pie, premiado, cuyo objetivo es hacer que caminar sea más atractivo y accesible.

El proyecto propuesto aborda directamente cuestiones específicas relacionadas con los temas centrales del programa de caminatas VREF para abordar el hecho de que "caminar como modo de transporte no ha recibido una amplia investigación y atención política hasta la fecha". El resumen de las contribuciones a los temas centrales se presenta en la sección Resultados esperados, entregables y divulgación 10.

En línea con los requisitos de la convocatoria, nuestra propuesta es:

**Exploratorio** : se prueba el uso de tecnologías digitales móviles para proporcionar información de orientación y recopilar datos sobre experiencias de caminar. Las tecnologías existentes (móviles o no) que respaldan la planificación de viajes hasta ahora han dejado de lado el caminar como un modo de transporte por derecho propio y se han centrado principalmente en las necesidades de los conductores y, en menor medida, de los ciclistas y usuarios del transporte público. Nuestro proyecto busca corregir este desequilibrio. La metodología desarrollada sería replicable a mayor escala y se adaptaría para evaluar las diferencias entre grupos demográficos y geografías.

**Comparativo** –se comparan tres áreas urbanas distintivas: el distrito de San Martín en Buenos Aires, Argentina; Bristol, Reino Unido; y Auckland, Nueva Zelanda. Los sitios de estudio de caso fueron seleccionados porque (a) incluyen sitios en el Norte Global y el Sur Global; (b) están más o menos dominados por los automóviles (San Martín y Auckland frente a Bristol); (c) presentan diferentes tipologías urbanas, con densidades más altas y asentamientos informales en San Martín, densidad media en Bristol y expansión suburbana de baja densidad en Auckland; y (d) son diferentes en términos de niveles de caminata diaria. El análisis comparativo considerará cómo varían los aspectos clave en los tres sitios, como las barreras y las motivaciones para caminar, así como las asociaciones entre las percepciones (p. ej., facilidad o seguridad) y las características de los entornos para caminar.

**Participativo** : las comunidades locales (organizaciones locales<sup>1</sup> y residentes) participan activamente, desde las fases preparatorias hasta la recopilación de datos y la retroalimentación. Esta dimensión responde a los llamados para garantizar que la investigación se mantenga cerca de las opiniones de los usuarios finales [12].

**Multidisciplinario** : el equipo académico reúne competencias clave en planificación del transporte, salud pública y diseño urbano. Las disciplinas profesionales representadas en el equipo se relacionan con el diseño y la entrega del entorno transitable, pero también con la salud pública como resultado clave. Los miembros del equipo también tienen una amplia experiencia trabajando con subgrupos demográficos como personas discapacitadas y niños y realizando investigaciones tanto cuantitativas como cualitativas.

Además, nuestro proyecto es una asociación intersectorial entre universidades y dos empresas privadas: Go Jauntly, desarrollador de la aplicación para teléfonos inteligentes para caminar y orientar, y Tranquil City, que admite la integración de datos de calidad ambiental en la aplicación.

## Objetivos

Los principales objetivos de este proyecto son (a) desarrollar una metodología basada en aplicaciones para recopilar experiencias al caminar y características ambientales; (b) poner a prueba la metodología en dos rutas peatonales contrastantes que unen el mismo origen con el mismo destino, en tres ubicaciones en el Norte Global y el Sur Global; y (c) formular recomendaciones metodológicas y relacionadas con la caminabilidad para apoyar a los planificadores de transporte, diseñadores urbanos, funcionarios de la ciudad, comunidades locales, grupos de defensa de la caminata, investigadores y empresas. Los hallazgos se contribuir al avance continuo del Modelo Social de Caminabilidad y, en última instancia, hacer que sea más fácil, más conveniente y posible que las personas caminen para el transporte.

---

<sup>1</sup> Las organizaciones locales pueden incluir organizaciones vecinales, organizaciones sin fines de lucro específicas para caminar o grupos en relación con datos demográficos específicos, por ejemplo, personas discapacitadas, mayores o jóvenes

Las preguntas de investigación son:

1. ¿Qué características ambientales de las rutas para caminar están asociadas con experiencias de caminata positivas y negativas, y cómo varían entre geografías?
2. ¿Cómo podemos comunicar la evidencia generada dentro del proyecto a los diseñadores? y los formuladores de políticas de la manera más probable para ayudar a mejorar la transitabilidad?
3. ¿Cómo se puede utilizar la tecnología digital móvil para avanzar en la comprensión conceptual? de la caminabilidad y proporcionar evidencia para mejorar la caminabilidad urbana?

## Diseño y metodología del proyecto

El proyecto adopta un enfoque participativo de método mixto utilizando una aplicación dedicada para caminar y encontrar caminos, para tres ubicaciones. La comparabilidad entre ubicaciones se garantizará a través de un protocolo de investigación único. El estudio está diseñado para ser un trampolín hacia una futura implementación a mayor escala, por lo que aprender de los desafíos que se enfrentan durante todo el proceso de investigación será un aspecto importante del proyecto. La metodología se basa en investigaciones anteriores, con contribuciones significativas de los miembros del equipo [2, 7, 11, 13–16].

El equipo de investigación, en colaboración con las comunidades locales, identificará dos rutas para caminar en cada lugar. Las dos rutas unirán el mismo origen y destino, como un centro de vecindario denso y un espacio público local, que se decidirá en consulta con las comunidades locales, asegurando que la distancia a pie sea factible para la mayor variedad de personas.

- La ruta directa será el camino más corto desde el origen hasta el destino.
- La ruta tranquila y verde tendrá mayor cobertura de dosel y menor ruido ambiental, informado por los datos geoespaciales de Tranquil City. Los parámetros (por ejemplo, el límite del nivel de ruido) se decidirán con las comunidades locales para todos los sitios.

Las tres áreas urbanas seleccionadas

---

Bristol, Reino Unido, es una ciudad universitaria multicultural de 459.000 habitantes [17]. Bristol fue la primera ciudad del Reino Unido en recibir el premio European Green Capital en 2015 y fue la primera ciudad en declarar una Emergencia Climática y Ecológica [17]. Si bien Bristol presenta una alta calidad de vida en general (p. ej., el 74 % de los residentes están satisfechos con su área local [18]), también alberga algunas de las áreas más desfavorecidas del Reino Unido. Los niveles de congestión de Bristol se encuentran entre los peores del país [19], lo que lleva a que la contaminación del aire supere los límites de calidad del aire del Reino Unido y la UE [17]. El 53 % de los residentes de Bristol van en coche al trabajo y el 18 % camina [17]. La adopción de alternativas a la conducción es mayor en zonas desfavorecidas [19]. Mientras que el 66% de los residentes considera cómodo y agradable caminar por su barrio, la tasa desciende al 35% para el decil más desfavorecido [20].

San Martín, Buenos Aires, AR es un municipio de más de 410.000 habitantes ubicado en el cinturón suburbano de la Ciudad de Buenos Aires. San Martín es el más densamente poblado de los municipios metropolitanos, con 7.356 hab/km<sup>2</sup> [21]. El tejido urbano es heterogéneo, incluyendo barrios precarios [22] y alta actividad industrial [23].

La mayor parte (64%) del territorio es una llanura aluvial, lo que resulta en una gran vulnerabilidad ambiental debido a los altos niveles de contaminación del agua y del suelo. Solo el 63% del total de la población que vive en la cuenca de la Reconquista tiene acceso a la red de agua potable mientras que no más del 40% cuenta con redes de alcantarillado [24]. El reparto modal en el área metropolitana es de aproximadamente un 40%

transporte público (principalmente autobuses), 28 % modos activos, 28 % automóvil/moto y <5 % viajes compartidos [25]. El tráfico motorizado privado ha aumentado constantemente desde la década de 2000, lo que se asoció específicamente con un desarrollo centrado en el automóvil [26] que incluye una expansión de baja densidad, a menudo de un solo uso y dominada por automóviles con centros comerciales y áreas de ocio distantes [26, 27], deterioro en el servicio de transporte público [28], y malas condiciones para caminar y andar en bicicleta [26].

Auckland, NZ es una ciudad de 1,5 millones [29] en la Isla Norte de Nueva Zelanda, con acceso tanto al Pacífico como al Mar de Tasmania. Los maoríes habían ocupado el área desde el siglo XIV, construyendo asentamientos fortificados en los conos volcánicos inactivos [30]. La ciudad está centrada en el automóvil y en expansión: la densidad (1.210 personas/km en 2006) es más de dos veces menor que Los Ángeles y Sydney, y más de seis veces menor que San Martín [21]. En los viajes de los habitantes de Auckland predomina la conducción que no se corresponde con las preferencias de la gente [31]. La infraestructura de tráfico de Auckland contribuye a la mala calidad de los entornos de las calles [32] asociados con barreras significativas para caminar [10, 11, 33]. Las personas con discapacidad experimentan graves barreras de acceso [10, 11, 34] y resultados negativos de gran alcance en términos de incapacidad para participar, relación con la tierra y, en última instancia, bienestar [11, 33, 34]. Auckland es un país en rápido crecimiento [35] y el envejecimiento de la ciudad [35], lo que sugiere mayores tasas futuras de discapacidad, menores tasas de conducción y una mayor demanda de entornos transitables a pie [36].

#### Participantes, captura de datos y análisis de datos

---

Los participantes incluirán personas diversas, señalando si pertenecen a grupos a menudo marginados, a saber: niños, personas discapacitadas, personas mayores, comunidades LGBTQ+, minorías étnicas o personas con bajos ingresos [10, 37]. Se reclutarán al menos treinta personas en cada ubicación (muestra de conveniencia), en asociación con las comunidades locales y utilizando diversos canales para la inclusión. Se invitará a los participantes a recopilar datos y discutir los resultados en un taller, junto con investigadores y representantes de organizaciones locales.

La captura de datos la realizarán los participantes recorriendo al menos una vez ambas rutas y utilizando la aplicación Go Jauntly. Cada vez que hagan una ruta, se les hará a los participantes una serie de preguntas sobre su viaje y sus percepciones. Este método de recopilación de datos permite tanto proporcione información sin problemas a los participantes (rutas y orientación) y recopile datos en tiempo real sobre la experiencia de caminar. El método también es flexible, lo que permite a los participantes recorrer las rutas a la hora y al ritmo que les convenga. La información sobre la caminata y las preguntas se proporcionarán en español en Argentina y en inglés en el Reino Unido y Nueva Zelanda.

Los datos recopilados incluirán datos de los participantes (entradas de los participantes), atributos del viaje (entradas y metadatos), percepciones (entradas) y datos ambientales (SIG y datos de encuestas). Una lista completa de variables está disponible a pedido. Se pedirá a los participantes que califiquen distintas características de la caminata (p. ej., la facilidad) utilizando escalas de Likert, sino también para indicar lo que disfrutaron o con lo que lucharon (preguntas abiertas), o sus datos demográficos (categorías, utilizando el Conjunto corto del Grupo de Washington [38] para preguntas relacionadas con la discapacidad). preguntas. Los metadatos incluirán la marca de tiempo del viaje, la distancia, el tiempo para completarlo, los indicadores meteorológicos y los atributos geoespaciales de la ruta seleccionada, como los niveles de ruido. Los datos de la encuesta incluirán medidas ad hoc del entorno para caminar (p. ej., número de carriles de tráfico para cruzar).

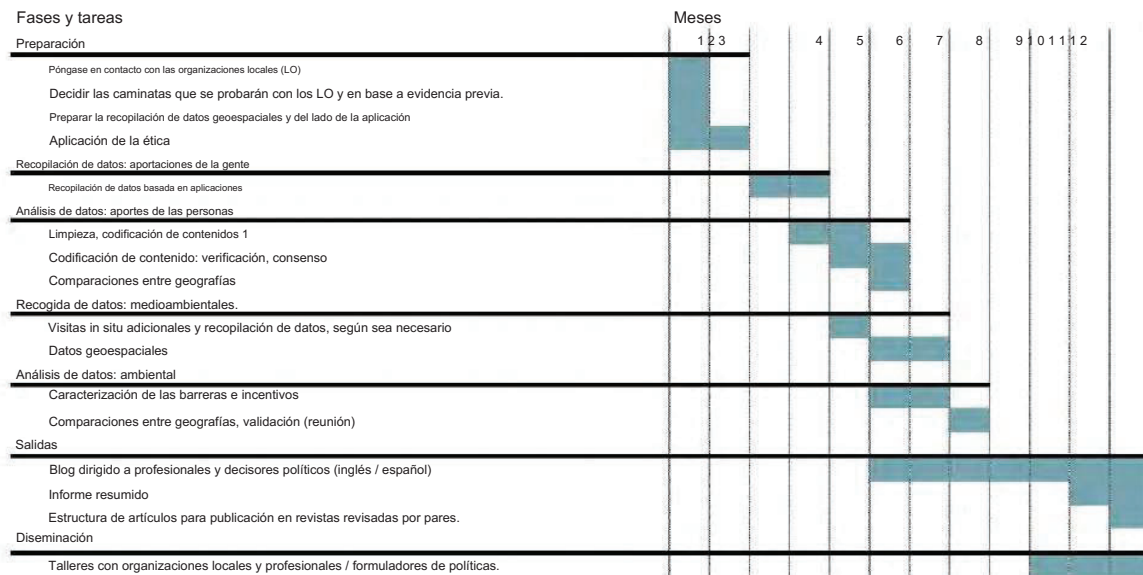


El análisis de datos empleará métodos tanto cuantitativos como cualitativos para (a) proporcionar una visión general de los incentivos y las barreras para caminar; (b) evaluar la variabilidad en las percepciones de ruta dentro y entre individuos; (c) codificar la retroalimentación abierta de los participantes de manera deductiva, usando el marco teórico existente (Modelo Social de Caminabilidad [2, 9]); y (d) caracterizar los incentivos y barreras ambientales. El análisis de datos se estructurará en cuatro apartados:

- Análisis cuantitativo de las dificultades e incentivos percibidos, observando la frecuencia de las menciones y las formas en que los comentarios se relacionan con las características ambientales, relacionadas con el viaje y a nivel de los participantes.
- Análisis de la variabilidad de las percepciones, para aquellos participantes que caminan la misma ruta varias veces, y asociaciones con los datos ambientales de Tranquil City (por ejemplo, niveles de ruido) y atributos relacionados con el viaje (por ejemplo, hora del día o compañía)
- Codificación de la retroalimentación abierta de los participantes mediante análisis de contenido deductivo [39]. Se eligió el método porque se adapta a la utilización de un marco teórico existente [39], en este caso, el modelo social de transitabilidad a pie.
- Caracterización de los incentivos ambientales y las barreras encontradas, identificando las métricas más adecuadas y los umbrales específicos para uso de defensores, legisladores y profesionales.

#### Programa de obras y cronograma

Las fases específicas se indican en el cronograma a continuación. Los números de los meses corresponden al tiempo desde el inicio (se entiende que el inicio es en la primera parte de 2023; mes 1 = 1er mes).



El proyecto entregará dos resultados clave: (a) un informe del proyecto que describe el proyecto de investigación, el proceso de diseño de la investigación, la metodología y los hallazgos, y (b) un blog no técnico dirigido a una audiencia más amplia, incluidos profesionales (diseñadores urbanos, transporte planificadores y formuladores de políticas), grupos de defensa y comunidades locales. Las publicaciones del blog (inglés/español) proporcionará información útil sobre las lecciones aprendidas durante el proyecto, para respaldar su posible replicación en otros entornos, contextos y para diferentes grupos sociodemográficos; y una discusión en profundidad de aspectos clave de la metodología y los hallazgos, con un enfoque en las características del entorno para caminar con el que las personas luchan o disfrutan, y conocimientos sobre las diferencias demográficas.

## Participantes y organización del proyecto.

### Organización del proyecto

---

La gestión y coordinación del proyecto estará a cargo de UWE (TB). La coordinación se organizará principalmente a través de reuniones de equipo quincenales, para seguir el progreso con respecto al cronograma decidido (ver arriba, p. 6) y discutir cualquier aspecto relacionado con los métodos de trabajo, la preparación de productos y la difusión. Además de las reuniones de coordinación quincenales, se planificarán reuniones del proyecto según sea necesario (por ejemplo, para discutir análisis de datos en profundidad, verificación cruzada de la codificación de contenidos, etc.).

Habrán tres IP (TB, EH, CG), uno en cada país. Dos empresas privadas, Go Jauntly Ltd y Tranquil City, completan la asociación con contribuciones en especie. Se involucrará a jóvenes investigadores a lo largo del proyecto a través de programas de pasantías de las universidades y, cuando sea posible, con estudiantes de maestría y doctorado.

### Participantes clave

---

El equipo reúne a investigadores y profesionales con un historial exitoso de colaboraciones: el profesor Hinckson y el profesor Smith supervisaron el doctorado del Dr. Bozovic (Universidad Tecnológica de Auckland, 2021), examinando las barreras para caminar en entornos dominados por automóviles, centrándose en la diversidad de experiencias entre discapacitados y no discapacitados. El Dr. Bozovic también ha trabajado con el Prof. Galeota en Argentina, brindando apoyo en la toma de decisiones relacionadas con viajes sostenibles a la ciudad de La Rioja. A continuación se presentan breves biografías individuales.

La Dra. Tamara Bozovic (TB) es investigadora en el Centro para el Transporte y la Sociedad de la Universidad del Oeste de Inglaterra (UWE), Bristol. El principal interés de investigación de Tamara es caminar como modo de transporte desde la perspectiva de las experiencias de viaje de las personas y la elección modal entre grupos demográficos, así como las barreras de acceso causadas por la infraestructura heredada. La investigación de Tamara se basa en una práctica de 15 años como ingeniera de transporte en Suiza, Argentina y Nueva Zelanda, tanto en el sector público como en el privado.

La Dra. Miriam Ricci (MR) es investigadora sénior en el Centro de Transporte y Sociedad de la UWE de Bristol. Su principal interés de investigación es la movilidad sostenible y equitativa. Miriam tiene una amplia experiencia en la participación/consulta de las partes interesadas y la comunidad en un amplio

gama de temas como la política de transporte, el uso de evidencia de salud en la planificación, la gobernanza de las innovaciones tecnológicas, el diseño y la exclusión social relacionada con el transporte.

La profesora Erica Hinckson (EH) es directora de la Escuela de Deportes y Recreación de la Facultad de Ciencias de la Salud y Medioambientales de la Universidad Tecnológica de Auckland, Nueva Zelanda. Erica es experta en actividad física, entorno construido e investigación de ciencia ciudadana. Actualmente, Erica lidera una subvención de 8 millones de dólares neozelandeses que examina el impacto de una importante regeneración urbana en el bienestar de la comunidad [40]. Erica es miembro ejecutivo de Global Healthy and Sustainable City Indicators Collaboration [41], presidenta de la Sociedad Internacional de Nutrición Conductual y Actividad Física, y miembro inaugural de Our Voice Citizen Science Global Research Network for Health Equity, aprovechando la voz de la comunidad hacia una salud más saludable. comunidades

La profesora Melody Smith (MS) es codirectora asociada (investigación) de Te Kura Naahi / Escuela de Enfermería de la Universidad de Auckland, Nueva Zelanda. Sus actividades de investigación y supervisión se enfocan en comprender cómo los entornos pueden apoyar el bienestar a lo largo de la vida al facilitar modos de viaje activos, movilidad, actividad física, conexiones con la naturaleza y conectividad social. Está particularmente interesada en enfoques ecológicos y de sistemas para relaciones complejas entre medio ambiente y salud, utilizando métodos mixtos, enfoques participativos, integrando medidas objetivas y métodos creativos para activar la voz de la comunidad.

La profesora Carla Galeota (CG) enseña Transporte en la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM). Carla es arquitecta (Universidad de Buenos Aires) con una maestría en Planificación del Transporte (Universidad de Leeds, Reino Unido) y experiencia en Economía Urbana. Carla ganó dos becas para estudios de posgrado, la Beca Chevening otorgada por el British Council (Reino Unido 2002) y la Beca JICA (Japón, 2001) y actualmente lidera múltiples proyectos de investigación.

La profesora Lorena Vecslir (LV) lidera el Centro de Investigación multidisciplinario de Territorio, Transporte y Medio Ambiente y enseña urbanismo en la UNSAM. Lorena es Arquitecta (Universidad de Buenos Aires), con Doctorado en Diseño y Planificación Urbana (Universidad Politécnica de Cataluña, España). Lorena es ahora investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de Argentina (CONICET). Su investigación se centra en las transformaciones metropolitanas recientes, la movilidad y la centralidad urbana.

Hana Sutch (HS) es directora ejecutiva y cofundadora de Go Jauntly, desarrolladora líder de aplicaciones y experta en diseño de productos digitales que ha trabajado con empresas como Google, Xbox y Nike. Es copropietaria de un exitoso estudio de diseño de productos digitales, presenta el podcast impulsado por la sostenibilidad Nature Bantz y es oradora habitual de la industria. Hana y Go Jauntly ya se están asociando con académicos, dentro de Calke Treefest Walk @ Calke, Derbyshire.

Grant Waters (GW) es el fundador y director ejecutivo de Tranquil City, experto en acústica, paisajes sonoros urbanos y técnicas SIG. Ha liderado proyectos de innovación y movilidad urbana sostenible para Transport for London, proyectos financiados por la Comisión Europea Horizonte 2020, organizaciones públicas/privadas y ONG, distritos de mejora empresarial y empresas de tecnología. Subvención creada con índices ambientales multidisciplinarios de Tranquil City adecuados para la integración en plataformas tecnológicas y para su uso en la planificación estratégica, trabajando con el Ayuntamiento de Bristol, Healthy Streets Ltd o la Autoridad del Gran Londres.

La dirección estratégica y la gestión del proyecto se encuentran con los tres PI (TB, EH, CG), quienes se reunirán regularmente para evaluar el progreso, examinar problemas potenciales y discutir soluciones. Las rutas a probar serán confirmadas localmente por los investigadores participantes, en colaboración con organizaciones locales como grupos de vecinos, asociaciones de personas mayores u organizaciones de personas con discapacidad. La recopilación de datos se anunciará localmente, a través de grupos participantes, difusión por correo electrónico y redes sociales.

Los datos se recopilarán a través de Go Jauntly, una aplicación galardonada para caminar, encontrar caminos y conectarse con la naturaleza, proporcionada gratuitamente por Go Jauntly. Tranquil City (a) apoyará la recopilación y el procesamiento de conjuntos de datos objetivos geoespaciales de referencia de calidad ambiental y urbana; (b) crear un Índice de Ciudad Tranquila y otros índices para las áreas de interés para la integración de la aplicación o la participación de los participantes; (c) apoyar el análisis objetivo de la calidad ambiental y urbana de cualquier ruta o área de interés planteada por los participantes; y (d) ser un punto de contacto para cualquier consideración ambiental, incluido el sonido (acústica), la calidad del aire, la psicología ambiental y la sostenibilidad.

La responsabilidad principal del análisis de datos cuantitativos será con UWE (TB, que ejecuta la primera ronda de análisis para ser discutidos con el equipo y desarrollados según sea necesario). El esfuerzo de análisis de datos cualitativos se compartirá entre las universidades, normalmente dos investigadores de dos universidades diferentes codificarán las respuestas por separado, compararán los resultados y discutirán los posibles desacuerdos.

## Enlaces a proyectos pasados y en curso

---

Este proyecto se basa en los trabajos anteriores del equipo en relación con la accesibilidad para peatones, es decir, relacionados con:

- Mejor comprensión del modelo conceptual de caminabilidad [2]
- Identificar y comprender las barreras e incentivos relativos a la caminata diaria [7, 8, 15, 15, 16, 42–44, 44, 45, 45, 46]
- Desarrollar protocolos para recopilar y analizar datos ambientales y de percepción sobre caminar, explorar métodos participativos [7, 43, 45, 47–49]
- Identificar y comprender los desafíos relacionados con la práctica y las políticas para ofrecer entornos más transitables [7, 50, 51]

Este proyecto también se vincula con la investigación en curso del equipo sobre ciudades habitables e inclusivas:

- Una comparación internacional de indicadores de política utilizados en 25 ciudades del Global Sur y Norte Global desde la perspectiva de la sostenibilidad y la salud pública [52]
- Te Hotonga Hapori-Connecting Communities, evaluando cómo las cualidades del vecindario y los grandes desarrollos habitacionales afectan el bienestar de las personas [40]
- Te Ara Mua Future Streets, que examina las asociaciones entre intervenciones infraestructurales, identidad cultural y facilidad para caminar o desplazarse en bicicleta [50]
- El estudio de las experiencias vividas de niños y jóvenes discapacitados de Auckland basado en entrevistas en el hogar, la escuela y/o caminando [53]
- Vecindarios para Niños Activos: un estudio SIG participativo para medir el uso de los niños de sus vecindarios para caminar, andar en bicicleta y hacer actividad física [54]

- Aceras continuas a través de cruces de caminos laterales, examinando la efectividad de aceras continuas para mejorar la seguridad y la comodidad para discapacitados y no discapacitados peatones cruzando caminos laterales [55]

## Resultados esperados, entregables y divulgación

Las contribuciones al nuevo conocimiento realizadas por este proyecto propuesto afectarán no solo la investigación académica, sino también la educación, las políticas y la práctica. Dichas contribuciones se presentan a continuación, en comparación con los temas centrales del Programa de Caminatas VREF para demostrar cómo la propuesta cumple con los requisitos de la convocatoria:

Mejora la conceptualización de caminar para el transporte (tema 1) basándose en los desarrollos más recientes sobre el modelo teórico que vincula el entorno construido con el comportamiento de caminar (Modelo social de caminabilidad) y utilizando los resultados para desarrollar aún más el modelo.

Estos avances teóricos serán incorporados a la enseñanza por el equipo académico del proyecto, impactando así en la educación de la próxima generación de académicos en este campo.

Mejora la comprensión de las prácticas, experiencias, problemas y necesidades de la caminata (tema 2) al examinar las relaciones entre las experiencias de caminata y los entornos, destacando posibles desigualdades entre grupos sociodemográficos y geografías.

Apoya la gobernanza, las políticas y la planificación (tema 3) proporcionando recomendaciones prácticas y basadas en evidencia para las políticas y la planificación sobre los incentivos y barreras para caminar tal como los perciben las personas en diferentes contextos geográficos.

Apoya herramientas y modelos de negocio que facilitan caminar como medio de transporte (tema 4) probando el uso de una innovadora aplicación para caminar y orientarse para desarrollar y ampliar nuestra comprensión de la caminabilidad y los entornos amigables para los peatones. Comentarios de los participantes del proyecto sobre el uso de la aplicación, junto con los datos recopilados sobre la capacidad para caminar percibida, contribuirá a mejorar las características y la funcionalidad de las tecnologías digitales móviles y los modelos de negocio asociados, apoyando el desplazamiento a pie. Las lecciones aprendidas del proyecto en el proceso de investigación respaldarán futuras asociaciones entre el mundo académico, las empresas privadas y las comunidades locales en este campo de investigación.

Sobre la base de los resultados del proyecto, planeamos entregar dos publicaciones académicas después de la finalización del proyecto, de la siguiente manera.

Documento revisado por pares #1: análisis cuantitativo de asociaciones entre las características objetivas de cada viaje y las percepciones generales del viaje, y comparación entre los sitios: las características objetivas consideradas serán los datos geoespaciales recopilados (por ejemplo, tráfico, ruido, calidad del aire, vegetación). . Las percepciones serán las respuestas de los participantes a diversas preguntas relativas a las características del viaje como facilidad o agrado). Se supone que las asociaciones serán subóptimas debido al papel de factores como las limitaciones individuales y relacionadas con el viaje (abordado en el documento n.º 2). Para este artículo, la revista objetivo es Investigación en Transporte Parte F: Psicología del Tráfico y Comportamiento, debido a su enfoque en las percepciones y la experiencia.

Documento revisado por pares n.º 2: análisis cualitativo: qué perciben las personas como barreras e incentivos para caminar, y cómo varía según las personas y los sitios: este documento se centrará en el análisis de las preguntas abiertas con respecto a las barreras e incentivos, y los datos recopilados en el suelo (por ejemplo, número de carriles para cruzar). Las entradas serán contenido codificado contra un pre-

lista establecida de características [9]. La revista objetivo es International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, que considera el comportamiento de caminar como un resultado y un contribuyente a la actividad física general.

Presupuesto y cronograma

Cronología

Según la convocatoria de VREF, el proyecto comenzará a principios de 2023 y tendrá una duración de 12 meses. Una descripción general de las fases se presenta arriba, p. 6.

Presupuesto

El resumen del presupuesto solicitado se proporciona a continuación. En los anexos se presenta una versión detallada del presupuesto basado en tareas y responsabilidades.

### Funding costs in SEK

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <b>Total project cost</b>     | <b>573,250 kr</b>  |
| <b>Requested VREF funding</b> | <b>479,050 kr</b> Academic staff costs and related universities' costs |
| <b>Other expected funding</b> | <b>94,200 kr</b> Contribution from project's private partners          |

| Distribution of project costs             | University of the West of England | Auckland University of Technology | University of Auckland | Universidad de San Martin | Total (requested VREF funding) |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| <b>Total project costs</b>                | <b>176,100 kr</b>                 | <b>102,850 kr</b>                 | <b>111,000 kr</b>      | <b>89,100 kr</b>          | <b>479,050 kr</b>              |
| Staff costs                               | 87,500 kr                         | 47,050 kr                         | 77,700 kr              | 62,370 kr                 | 274,620 kr                     |
| Other project costs                       | 0 kr                              | 0 kr                              | 0 kr                   | 0 kr                      | 0 kr                           |
| University / research institute overheads | 88,600 kr                         | 55,800 kr                         | 33,300 kr              | 26,730 kr                 | 204,430 kr                     |

## Referencias

1. Masson-Delmotte, Zhai, P., Pörtner, H.-O., Roberts, Skea, J., Shukla, PR, ... Waterfield, T. (2018). Resumen para responsables de políticas. En: Calentamiento global de 1,5°C. Un informe especial del IPCC sobre los impactos del calentamiento global de 1,5°C por encima de los niveles preindustriales y las trayectorias relacionadas de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, en el contexto del fortalecimiento de la respuesta global a la amenaza del cambio climático, el desarrollo sostenible y los esfuerzos para erradicar la pobreza. (pág. 32). Ginebra, Suiza: IPCC. Obtenido de <https://www.ipcc.ch/2018/10/08/summary-for-policymakers-of-ipcc-special-report-on-global-warming-of-1-5c-approved-by-governments/>
2. Bozovic, T., Hinckson, E. y Smith, M. (2020). ¿Por qué la gente camina? Papel del entorno construido y estado de desarrollo de un modelo social de transitabilidad. *Sociedad y comportamiento en los viajes*, 20, 181–191. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.03.010>
3. Forsyth, A. (2015). ¿Qué es un lugar transitable? El debate sobre la caminabilidad en el diseño urbano. *DISEÑO URBANO Internacional*, 20(4), 274–292. <https://doi.org/10.1057/udi.2015.22>
4. Alfonso, M. (2005). ¿Caminar o no caminar? La jerarquía de las necesidades para caminar. *Medio ambiente y comportamiento*, 37 (6), 808–836. <https://doi.org/10.1177/0013916504274016>
5. Mehta, V. (2008). Calles transitables: comportamiento, percepciones y actitudes de los peatones. *Journal of Urbanism: Investigación internacional sobre creación de lugares y sostenibilidad urbana*, 1(3), 217–245.
6. Buckley, P., Stangl, P. y Guinn, J. (2016). Por qué camina la gente: modelar necesidades fundamentales y de orden superior basadas en una estructura latente. *Journal of Urbanism: Investigación internacional sobre creación de lugares y sostenibilidad urbana*, 10 (2). Obtenido de <https://doi/abs/10.1080/17549175.2016.1223738>
7. Bozovic, T., Hinckson, E., Stewart, T. y Smith, M. (2021). Cómo influye la calidad de la calle en la experiencia de caminar: una investigación sobre las percepciones de adultos con diversas edades y discapacidades. *Journal of Urbanism: Investigación internacional sobre creación de espacios y sostenibilidad urbana*, 0(0), 1–26. <https://doi.org/10.1080/17549175.2021.2005121>
8. Bozovic, T., Stewart, T., Hinckson, E. y Smith, M. (2021). Despejando el camino para trascender las barreras al caminar: análisis de asociaciones entre percepciones y comportamiento al caminar. *Investigación sobre el transporte Parte F: Psicología y comportamiento del tráfico*, 77, 197–208. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.01.003>
9. Bozovic, T. (2021). No caminabilidad en la ciudad centrada en el automóvil (Tesis). Universidad Tecnológica de Auckland. Obtenido de <https://openrepository.aut.ac.nz/handle/10292/14729>
10. Burdett, B. y Thomas, F. (2020). Equidad en el sistema de transporte de Auckland: informe resumido (p. 69). Auckland: MRCagney. Obtenido de <https://www.mrcagney.com/case-studies/research/equity-in-aucklands-transport-system/>
11. Meher, M., Spray, J., Wiles, J., Anderson, A., Willing, E., Witten, K., ... Ameratunga, S. (2021). Ubicar las responsabilidades del sector del transporte para el bienestar de las personas con problemas de movilidad en Aotearoa, Nueva Zelanda. *Bienestar, Espacio y Sociedad*, 2, 100034. <https://doi.org/10.1016/j.wss.2021.100034>
12. Andrews, GJ, Hall, E., Evans, B. y Colls, R. (2012). Ir más allá de la caminabilidad: Sobre el potencial de geografía de la salud. *Ciencias Sociales y Medicina*, 75(11), 1925–1932. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2012.08.013>
13. Mindell, JS y Karlsen, S. (2012). Cesantía comunitaria y salud: ¿Qué sabemos realmente? *Revista de Salud Urbana*, 89(2), 232–246. <https://doi.org/10.1007/s11524-011-9637-7>
14. Mindell, JS (2017). Street Mobility Project Toolkit: Medición de los efectos de las carreteras transitadas en la población local (pág. 53). Londres: UCL. Obtenido de [http://discovery.ucl.ac.uk/1542993/1/Mindell\\_Street\\_Mobility\\_Project\\_Toolkit\\_updated.pdf](http://discovery.ucl.ac.uk/1542993/1/Mindell_Street_Mobility_Project_Toolkit_updated.pdf)
15. Smith, M., Hawley, G., Mackay, L., Hosking, J., Mackie, H., Ikeda, E., ... Witten, K. (2020). Impacto de Cambio de la infraestructura vial en los viajes activos de los niños: un estudio de métodos múltiples de Auckland, Nueva Zelanda. *Revista de Transporte y Salud*, 18. Obtenido de <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100868>
16. Smith, M., Ikeda, E., Hawley, G., Mavoa, S., Hosking, J., Egli, V., ... Witten, K. (2020). Un integrado Modelo conceptual de las necesidades ambientales para el viaje activo a la escuela de los niños de Nueva Zelanda. *Revista de Transporte y Salud*, 16, 100814.

17. Servicio de Perspicacia, Rendimiento e Inteligencia, Ayuntamiento de Bristol. (2022). Datos clave de Bristol 2022 - julio Actualización de 2022 (pág. 15). Bristol: Ayuntamiento de Bristol. Obtenido de <https://www.bristol.gov.uk/council-and-mayor/statistics-census-information>
18. Ayuntamiento de Bristol. (Dakota del Norte). La calidad de vida en Bristol. Ayuntamiento de Bristol. Recuperado el 14 de septiembre de 2022, de <https://www.bristol.gov.uk/council-and-mayor/statistics-census-information/quality-of-life-in-bristol>
19. Ayuntamiento de Bristol. (2019). Estrategia de transporte de Bristol (pág. 90). Bristol: Ayuntamiento de Bristol. Obtenido de <https://www.bristol.gov.uk/council-and-mayor/policies-plans-and-strategies/bristol-transport-strategy>
20. Estadísticas y datos de Bristol. (Dakota del Norte). Ayuntamiento de Bristol. Recuperado el 14 de septiembre de 2022, de <https://www.bristol.gov.uk/council-and-mayor/policies-plans-and-strategies/social-care-and-health/joint-strategic-needs-assessment/bristol-statistics-and-data>
21. INDEC - Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). Censo nacional de población, hogares y viviendas 2010: resultados definitivos Serie B nº 2. Tomo 2 (Nº Serie B nº 2. Tomo 2) (pág. 409). Buenos Aires, Argentina: INDEC - Instituto Nacional de Estadística y Censos. Recuperado de <https://www.indec.gob.ar/>
22. Subsecretaría Social de Tierras, Urbanismo y Vivienda, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. (2022, 8 de septiembre). Registro Provincial de Villas y asentamientos. Registro Público Provincial de Villas y Asentamientos Precarios (RPPVAP). Recuperado el 10 de septiembre de 2022, de <http://181.171.117.68/registro/publico/>
23. Stupenengo, S. (2009). San Martín, Capital de la industria. Buenos Aires, Argentina: Epyca. Recuperado de <https://isbn.cloud/9789872472023/san-martin-capital-de-la-industria/>
24. Tomé, J., Arazo Silva, R., Saez Reynoso, ME, Herrera, A., & Stern, B. (2019). Análisis Integral Territorial. Partido de General San Martín (pág. 78). San Martín, Argentina: CEEU | Centro de Estudios Económicos Urbanos | EEyN-UNSAM. Obtenido de <http://unsam.edu.ar/escuelas/economia/ceeu/>
25. Anapolsky, S. (2020). Como nos movemos en el AMBA: Conclusiones de la evidencia empírica y alternativas post-Covid (p. 21). San Martín, Argentina. Obtenido de <https://unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/Documento%2018%20Comonos%20movemos%20en%20el%20AMBA%20-%20Anapolsky.pdf>
26. Bozovic, T. (2015, 28 de enero). La adicción al tráfico en Buenos Aires: algunas posibles explicaciones. cambio. Obtenido de <https://shift-transport.ch/buenos-aires-premier-pistes-2/?lang=es>
27. Perahia, R. y Vidal-Koppmann, S. (2010). Cuestiones territoriales en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
28. Agosta, R. y Martínez, JP (2019). Un análisis de la inversión en transporte en Buenos Aires (p. 14). Presentado en el Congreso Argentino de Vialidad y Transito, Buenos Aires, Argentina: AC&A Ingenieros Economistas Planificadores. Obtenido de <https://www.acyaglobal.com/wp/wp-content/uploads/2019/01/10.pdf>
29. Auckland. (2021, 17 de junio). En Wikipedia. Obtenido de <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Auckland&oldid=1029006966>
30. McClure, M. (2016, 1 de agosto). Región de Auckland. En Te Ara - La Enciclopedia de Nueva Zelanda. Wellington: Ministerio de Cultura y Patrimonio Te Manatu Taonga. Obtenido de <https://teara.govt.nz/en/auckland-region>
31. Holmes, F., Chapman, R. y Dodge, N. (2016). Encuesta de panel de personas: vecindario de Auckland, vivienda, y Preferencias de viaje, 25.
32. Gehl Arquitectos. (2010). Vida pública de Auckland (pág. 53). Copenhague: Gehl Architects · Calidad Urbana Consultores. Obtenido de [http://knowledgeauckland.org.nz/assets/publications/Auckland\\_Public\\_Life\\_Survey\\_2010\\_Part\\_1.pdf](http://knowledgeauckland.org.nz/assets/publications/Auckland_Public_Life_Survey_2010_Part_1.pdf)
33. Smith, M., Calder-Dawe, O., Carroll, P., Kayes, N., Kearns, R., (Judy) Lin, E.-Y. y Witten, K. (2021). Barreras y facilitadores de la movilidad y sus implicaciones para el bienestar de los niños y jóvenes discapacitados en Aotearoa Nueva Zelanda: un estudio cualitativo transversal. Bienestar, Espacio y Sociedad, 2, 100028. <https://doi.org/10.1016/j.wss.2021.100028>



34. Grupo de Investigación de Discapacidad de Auckland. (2009). Step Up Auckland: los responsables de la toma de decisiones hacen las cosas bien para Aucklandeses discapacitados (pág. 40). Auckland. Obtenido de [http://www.ipp.aut.ac.nz/\\_data/assets/pdf\\_file/0014/110471/step-up-auckland.pdf](http://www.ipp.aut.ac.nz/_data/assets/pdf_file/0014/110471/step-up-auckland.pdf)
35. Consejo de Auckland. (2018, junio). El plan de Auckland. Obtenido de <https://www.aucklandcouncil.govt.nz/plans-projects-policies-reports-bylaws/our-plansstrategy/auckland-plan/Pages/default.aspx>
36. Estadísticas de Nueva Zelanda. (2014, 17 de junio). Encuesta sobre discapacidad: 2013. Estadísticas de Nueva Zelanda. Obtenido de [http://archive.stats.govt.nz/browse\\_for\\_stats/health/disabilities/DisabilitySurvey\\_HOTP2013.aspx](http://archive.stats.govt.nz/browse_for_stats/health/disabilities/DisabilitySurvey_HOTP2013.aspx)
37. Transporte para Londres. (2019). Viajar en Londres: comprender nuestras diversas comunidades 2019 - A resumen de la investigación existente (p. 315). Londres: Transporte de Londres. Obtenido de <http://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-understanding-our-diverse-communities-2019.pdf>
38. Grupo de Washington sobre Estadísticas de Discapacidad. (23 de octubre de 2017). Conjunto breve sobre el funcionamiento del Grupo de Washington (WG-SS). Grupo de Washington sobre Estadísticas de Discapacidad. Obtenido de <http://www.washingtongroupdisability.com/>
39. Elo, S. y Kyngäs, H. (2008). El proceso de análisis de contenido cualitativo. *Revista de Enfermería Avanzada*, 62(1), 107–115. <https://doi.org/10.1111/j.1365-2648.2007.04569.x>
40. Te Hotonga Hapori. (Dakota del Norte). Te Hotonga Hapori. Recuperado el 13 de septiembre de 2022, de <https://tehotongahapori.ac.nz/about/our-programme/>
41. Colaboración mundial sobre indicadores de ciudades saludables y sostenibles. (Dakota del Norte). Centro de Investigaciones Urbanas. Obtenido el 13 de septiembre de 2022, de <https://cur.org.au/project/project-global-healthy-and-sustainable-city-Indicators-collaboration/>
42. Bozovic, T. (20 de diciembre de 2016). Documento de debate: Evaluación de las carreteras estatales con respecto a la provisión para peatones y usuarios de bicicletas, y para las interacciones locales de corta distancia: una metodología y un estudio de caso de Hamilton. No publicado, memorando interno de la Agencia de Transporte de Nueva Zelanda.
43. Hinckson, EA, McGrath, L., Hopkins, W., Oliver, M., Badland, H., Mavoa, S.,... Kearns, RA (2014). La distancia a la escuela se asocia con el tiempo sedentario en los niños: hallazgos del estudio URBAN. *Fronteras en Salud Pública*, 2. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2014.00151>
44. Ikeda, E., Stewart, T., Garrett, N., Egli, V., Mandic, S., Hosking, J.,... Smith, M. (2018). Asociados del entorno construido de viajes escolares activos en niños y jóvenes de Nueva Zelanda: un metanálisis sistemático que utiliza datos de participantes individuales. *Revista de Transporte y Salud*, 9, 117–131. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.04.007>
45. Ikeda, E., Mavoa, S., Hinckson, E., Witten, K., Donnellan, N. y Smith, M. (2018). diferencias en el niño Rutas a la escuela dibujadas y modeladas con SIG: impacto en el espacio y exposición al entorno construido en Auckland, Nueva Zelanda. *Revista de geografía del transporte*, 71, 103-115. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.07.005>
46. Duncan, S., White, K., Mavoa, S., Stewart, T., Hinckson, E. y Schofield, G. (2016). Transporte activo, actividad física y distancia entre el hogar y la escuela en niños y adolescentes. *Revista de actividad física y salud*, 13(4), 447–453. <https://doi.org/10.1123/jpah.2015-0054>
47. Hinckson, E., Schneider, M., Winter, SJ, Stone, E., Puhon, M., Stathi, A., ... King, AC (2017). Ciencia ciudadana aplicada a la construcción de entornos comunitarios más saludables: avance en el campo a través del desarrollo de mediciones y construcciones compartidas. *Revista internacional de nutrición conductual y actividad física*, 14(1), 133. <https://doi.org/10.1186/s12966-017-0588-6>
48. Chaudhury, M., Hinckson, E., Badland, H. y Oliver, M. (2017). La independencia y las posibilidades de los niños experimentadas en el contexto de espacios públicos abiertos: un estudio de diversos barrios urbanos y suburbanos en Auckland, Nueva Zelanda. *Geografías infantiles*. <https://doi.org/10.1080/14733285.2017.1390546>
49. Cain, KL, Salmon, J., Conway, TL, Cerin, E., Hinckson, E., Mitás, J., ... Sallis, JF (2021). Estudio internacional de actividad física y entorno construido en adolescentes: IPEN Diseño, protocolo y medidas para adolescentes. *BMJ abierto*, 11(1), e046636. <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2020-046636>

50. Mackie, H., Macmillan, A., Witten, K., Baas, P., Field, A., Smith, M.,... Woodward, A. (2018). Te Ara Mua - Modernización de calles suburbanas de Future Streets: un proceso de codiseño entre investigadores, comunidad y gobierno y resultados de la intervención. *Revista de Transporte y Salud*. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.08.014>
51. Macmillan, A., Smith, M., Witten, K., Woodward, A., Hosking, J., Wild, K. y Field, A. (2020). Cambios a nivel de suburbio para el transporte activo para cumplir con los ODS: teoría causal y un estudio de caso de Nueva Zelanda. *Ciencia del Medio Ambiente Total*, 714, 136678. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.136678>
52. Lowe, M., Adlakhia, D., Sallis, JF, Salvo, D., Cerin, E., Moudon, AV, ... Giles-Corti, B. (2022). Ciudad Planificación de políticas para apoyar la salud y la sostenibilidad: una comparación internacional de indicadores de políticas para 25 ciudades. *The Lancet Global Health*, 10(6), e882–e894. [https://doi.org/10.1016/S2214-109X\(22\)00069-9](https://doi.org/10.1016/S2214-109X(22)00069-9)
53. Carroll, P., Witten, K., Kearns, R. y Donovan, P. (2015). Niños en la ciudad: uso y experiencias de los niños en los barrios urbanos de Auckland, Nueva Zelanda. *Revista de Diseño Urbano*, 20(4), 417–436. <https://doi.org/10.1080/13574809.2015.1044504>
54. Consejo de Investigaciones Sanitarias de Nueva Zelanda. (Dakota del Norte). Barrios para niños activos. Consultado el 13 de septiembre. 2022, de <https://www.hrc.govt.nz/resources/research-repository/neighbourhoods-active-kids>
55. Flower, J., Ricci, M. y Parkin, J. (1AD). Informe final del estudio de vías secundarias continuas de UWE para Sustrans, marzo de 2021. Obtenido de <https://uwe-repository.worktribe.com/output/9305914>

Presupuesto detallado

| Phases and tasks  | Time (work days) to be funded through VREF - academic staff |                |                |                |               |               |    | Total         | Time (work days) funded outside of VREF (private sector, UK) |               |  |
|---|---|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|----|---------------|--|---------------|--|
|   | UK  |                | NZ             |                | AR            |               | HS |               | GW   | Total         |  |
|   | MR  | TB             | EH             | MS             | CG            | LV            |    |               |  |               |  |
| <b>Preparation</b>  |   |                |                |                |               |               |    |               |  |               |  |
| Contact local organisations (LOs)                                     |   | 0.5            |                |                | 0.5           | 0.5           |    |               |  | 0             |  |
| Decide on the walks to be tested w LOs and based on previous evidence | 0.25  | 1              | 0.5            | 0.5            | 0.5           | 0.5           |    |               |  | 0             |  |
| Prepare app side and geospatial data collection                       |   | 0.5            |                |                |               |               |    |               |  | 4             |  |
| Ethics application  | 0.5   | 1.5            | 1              | 0.5            | 1             | 0.5           |    |               |  | 0             |  |
| Team meetings   | 0.25  | 0.5            | 0.25           | 0.25           | 0.25          | 0.25          |    |               |  | 1             |  |
| <b>Data gathering: people's inputs</b>                                |   |                |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| App-based data gathering  |   |                |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| Internal coordination, check progress                                 | 0.25  | 0.5            | 0.25           | 0.25           | 0.25          | 0.25          |    |               |  | 1             |  |
| <b>Data analysis: people's inputs</b>                                 |   |                |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| Cleaning, content coding 1  |   | 1              | 0.5            | 0.5            | 0.5           | 0.5           |    |               |  | 0             |  |
| Content coding - checking, consensus                                  | 0.25  | 0.5            | 0.25           | 0.25           | 0.25          | 0.25          |    |               |  | 0             |  |
| Comparisons across geographies  |   | 1.5            | 0.5            |                | 0.5           |               |    |               |  | 0             |  |
| Coordination, results and implications                                | 0.25  | 0.5            | 0.25           | 0.25           | 0.25          | 0.25          |    |               |  | 1             |  |
| <b>Data gathering: environmental</b>                                  |   |                |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| Additional on-site visits and data gathering, as needed               |   | 0.5            | 0.5            |                | 0.5           |               |    |               |  | 0             |  |
| Geospatial data   |   | 0.5            |                |                |               |               |    |               |  | 1             |  |
| <b>Data analysis: environmental</b>                                   |   |                |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| Characterisation of the barriers and incentives                       | 0.25  | 1              | 0.25           | 0.25           | 0.25          | 0.25          |    |               |  | 0             |  |
| Comparisons across geographies, validation (meeting)                  | 0.25  | 1.5            | 0.25           | 0.25           | 0.25          | 0.25          |    |               |  | 1             |  |
| <b>Participants' and Los' feedback to analyses and findings</b>       |   |                |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| One workshop in each location   | 0.5   | 2              | 1              | 0.5            | 1             | 0.5           |    |               |  | 0             |  |
| <b>Outputs</b>  |   |                |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| Papers for publication in peer-reviewed journals                      | 0.5   | 2              | 1              | 1              | 1             | 1             |    |               |  | 0             |  |
| Blog aimed at professionals and policy-makers (English / Spanish)     | 0.5   | 1              | 0.5            | 0.5            | 2             | 1             |    |               |  | 0             |  |
| <b>Dissemination</b>  |   |                |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| Workshops with local organisations and profesisonals / policy-makers  | 0.5   | 2              | 1              | 0.5            | 1             | 0.5           |    |               |  | 0             |  |
| <b>Administration</b>   |   |                |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| Contract administration   | 0.25  | 1              | 0.5            |                | 0.5           |               |    |               |  | 0             |  |
| Internal team administration (e.g. organise meetings, updates)        |   | 2              |                |                |               |               |    |               |  | 0             |  |
| <b>TOTAL work days</b>  | <b>4.5</b>  | <b>21.5</b>    | <b>8.5</b>     | <b>6</b>       | <b>10.5</b>   | <b>6</b>      |    | <b>4.5</b>    | <b>5.5</b>   | <b>10</b>     |  |
| Daily rate including overheads (SEK)                                  | 7,600   | 6,600          | 12,100         | 18,500         | 5,400         | 5,400         |    | 12,500        | 6,900  |               |  |
| <b>Total cost (SEK)</b>   | <b>34,200</b>   | <b>141,900</b> | <b>102,850</b> | <b>111,000</b> | <b>56,700</b> | <b>32,400</b> |    | <b>56,250</b> | <b>37,950</b>  | <b>94,200</b> |  |
| <b>Staff costs (SEK)</b>  | <b>17,000</b>   | <b>70,500</b>  | <b>47,050</b>  | <b>77,700</b>  | <b>39,690</b> | <b>22,680</b> |    | <b>42,188</b> | <b>28,463</b>  | <b>70,650</b> |  |
| <b>Overhead (SEK)</b>   | <b>17,200</b>   | <b>71,400</b>  | <b>55,800</b>  | <b>33,300</b>  | <b>17,010</b> | <b>9,720</b>  |    | <b>14,063</b> | <b>9,488</b>   | <b>23,550</b> |  |



Dra. TAMARA BOZOVIC



Maestría (Instituto Federal Suizo de Tecnología)

Doctorado (Universidad Tecnológica de Auckland)

EMPLEO &  
EXPERIENCIA:

- 2022-presente: Investigador en Estudios de Transporte, Centro para el Transporte y la Sociedad, Universidad del Oeste de Inglaterra.
- 2021-2022: Asesor estratégico, Stellar Projects Ltd, Auckland
- 2019-2020: Analista de investigación, Universidad Tecnológica de Auckland, Laboratorio de estrategia
- 2016-2018: Planificador Principal de Transporte, Agencia de Transporte de Nueva Zelanda (Diseño del Sistema)
- 2014-2016: Consultor senior de planificación de transporte, Buenos Aires, Argentina
- 2012-2014: Líder de Modos Activos, Citec SA, Morges, Suiza
- 2011-2012: Planificador senior de transporte (bicicletas compartidas), PubliBike SA, Suiza
- 2006-2011: Planificador sénior de redes / PT para la autoridad de transporte público de Lausana (Transports Publics de la Region Lausannoise SA), Lausana, Suiza
- 2004-2006: Ingeniero de transporte graduado, Citec SA, Ginebra, Suiza

Fecha de nacimiento:

NACIONALIDAD:

28/12/1978, suizo

EDUCACIÓN:

2004, Instituto Federal Suizo de Tecnología: Maestría: Ingeniería civil (planificación del transporte)  
2018-2021, Universidad Tecnológica de Auckland: Doctorado: No transitabilidad en la ciudad centrada en el automóvil, considerando las experiencias de personas discapacitadas y no discapacitadas; medidas objetivas; y opiniones de los profesionales

MÁS  
PROFESIONAL  
CAPACITACIÓN:

Análisis de datos: cursos de codificación en lenguaje R: aprendizaje automático (DataCamp, 2019), minería de texto, análisis de sentimientos, procesamiento de lenguaje natural (DataCamp, 2020), aplicaciones basadas en la web (DataCamp, 2021)  
Sistemas urbanos: Taller Design After Design (Hobart, 2018), Curso de diseño centrado en el ser humano (+Acumen e IDEO.org, 2018), Viaje de estudios en Vancouver, Seattle, Portland y San Francisco: mejores prácticas en uso del suelo, diseño urbano e integración y modernización de sistemas de transporte (2017), curso SmartCities (The Open University, 2016)  
Certificación de auditor de auditoría de política de bicicletas (BYPAD) (FGM AMOR, Austria, 2013)  
Curso de modelado EMME (INRO, Estocolmo, 2010)

SELECCIONADO  
PROYECTO  
EXPERIENCIA:

Prueba de E-scooter del oeste de Inglaterra: investigador, monitoreo y evaluación, desarrollo de información sobre políticas a partir de datos de viajes, datos de accidentes y encuestas (datos secundarios y metodología y coordinación para la recopilación de datos primarios)  
Transformación táctica de Queen Street, el principal centro de actividad del centro de Auckland - Líder investigador (metodología, recopilación de datos, análisis, informes)  
Investigación de doctorado (Beca de doctorado, Universidad Tecnológica de Auckland) - "No transitabilidad en la ciudad centrada en el automóvil" que examina las barreras para caminar para personas discapacitadas y no discapacitadas, la idoneidad de las pautas locales y Calles Saludables para identificar esas barreras, y el (Des)acuerdos entre profesionales de diferentes disciplinas a cargo de entregar entornos transitables. Modelo teórico

desarrollo e investigación empírica en Tamaki Makaurau Auckland, Aotearoa Nueva Zelanda.

Revisión del marco contractual de mantenimiento de carreteras para Waka Kotahi / Nuevo  
Agencia de Transporte de Zelanda - Investigador principal para los conocimientos cualitativos de los contratistas y  
el personal (metodología, análisis, informes)

Plan de viaje de la Universidad Tecnológica de Auckland: investigador principal (metodología, recopilación de datos,  
análisis, informes)

Evaluación de las carreteras estatales urbanas de Nueva Zelanda con respecto a la accesibilidad peatonal  
– Investigador principal (metodología, estudio de caso, potencialidades)

Evaluación crítica de sistemas multimodales para los Municipios de La Rioja, Venado Tuerto y Mercedes, Argentina  
- Investigador líder (insumos estratégicos en accesibilidad, eficiencia, inclusión y operación del tránsito).

Desarrollo en Bernex, Ginebra (5.700 nuevas unidades residenciales y 5.700 nuevos puestos de trabajo por  
2030) – Líder del concepto de redes de accesibilidad y modos activos

Rediseño del centro de la ciudad de 20 mph, Gland, Suiza: consultor que brinda información sobre servicios  
multimodales, accesibilidad y seguridad.

Esquemas de bicicletas compartidas en Nyon, Friburgo y Estavayer, Suiza: a cargo de la planificación maestra, el  
análisis de la demanda, el escalamiento de la oferta y la evaluación

Plan maestro de transporte público de Lausana (Suiza) 2014: líder para el desarrollo y evaluación de escenarios y  
el proceso de aprobación exitoso  
(Consejos, Junta de operadores y órgano de decisión del área urbana)

RECIENTE Y  
IMPORTANTE  
PUBLICACIONES:

Bozovic, T. (Aceptado para publicación, hasta 2022). Caminabilidad urbana y equidad en la ciudad orientada al  
automóvil. En *Ciudades Inclusivas*. Publicaciones internacionales Springer.

Bozovic, T., Stewart, T., Hinckson, E. y Smith, M. (2021). Despejando el camino para trascender las  
barreras al caminar: análisis de asociaciones entre percepciones y comportamiento al caminar. *Investigación  
sobre el transporte Parte F: Psicología y comportamiento del tráfico*, 77, 197–208. [https://doi.org/10.1016/  
j.trf.2021.01.003](https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.01.003)

Bozovic, T., Hinckson, E., Stewart, T. y Smith, M. (2021). ¿Cómo mejorar el ámbito de caminar en una ciudad  
orientada al automóvil? (Des)acuerdos entre profesionales. *Investigación de Transporte Parte F: Psicología del  
Tráfico y Comportamiento*, 81, 490–507. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.06.011>

Bozovic, T., Hinckson, E. y Smith, M. (2020). ¿Por qué la gente camina? Papel del entorno construido y estado  
de desarrollo de un modelo social de caminabilidad. *Sociedad y comportamiento en los viajes*, 20, 181–  
191. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.03.010>

Bozovic, T., Hinckson, E., Stewart, T. y Smith, M. (Presentado para su publicación). Cómo influye la calidad de  
la calle en la experiencia de caminar: una investigación sobre las percepciones de adultos con diversas edades  
y discapacidades. *Journal of Urbanism: Investigación internacional sobre creación de lugares y sostenibilidad  
urbana*, 3.11.21



Dra. MIRIAM RICCI MSc Ph.D.

|   |   |
|---|---|
| EXPERIENCIA CLAVE & HABILIDADES                     | <p>Experiencia académica en: Desigualdades en el transporte y exclusión social; Análisis y evaluación de políticas de movilidad urbana sostenible (por ejemplo, esquemas de movilidad compartida, tren comunitario); Percepciones públicas de las nuevas tecnologías y combustibles de transporte (por ejemplo, vehículos sin conductor, hidrógeno); Percepción del riesgo; Teorías de la innovación y transiciones de sistemas socio-técnicos.</p> <p>Investigación cualitativa: Diseño/entrega/análisis de consulta y participación del público y de las partes interesadas, tanto cara a cara como en línea (por ejemplo, entrevistas en profundidad, grupos focales, paneles de ciudadanos, acompañamiento).</p> <p>Investigación cuantitativa: Diseño/análisis de cuestionarios de encuestas.</p> <p>Idiomas: Italiano (nativo), Inglés, Portugués</p>   |
| ENSEÑANDO & SUPERVISIÓN                             | <p>Contribuyo a varios módulos a nivel de UG y PG con conferencias sobre equidad y justicia en el transporte, los impactos sociales de la dependencia del automóvil, el transporte y la salud, y las innovaciones en movilidad. Superviso disertaciones de estudiantes de la UG y PG.</p>   |
| EMPLEO Y EXPERIENCIA:                               | <p><u>09/2009-presente</u>: Investigador sénior, Centro de Transporte y Sociedad<br/>Departamento de Geografía y Gestión Ambiental, Facultad de Medio Ambiente y Tecnología<br/>Universidad del Oeste de Inglaterra, Bristol (UWE).</p> <p><u>09/2004-06/2009</u>: Investigador, Instituto de Investigación Social, Cultural y Política<br/>Universidad de Salford</p> <p>El empleo anterior a 2004 incluye puestos como asesor científico y oficial de enlace para una agencia de desarrollo local, Turín, Italia; asistente de investigación, Centro de Ingeniería de Sistemas de Procesos, Imperial College, Londres; ingeniero de rendimiento de planta y consultor empresarial junior, British Energy, Gloucester; Pasante (remunerado), Unidad de Evaluación Científica y Tecnológica Parlamento Europeo, Luxemburgo y Bruselas; Asistente de laboratorio, Centro de Ensayos No Destructivos, Centro de Investigación FIAT, Turín, Italia.</p>  |
| <small>fecha de nacimiento</small><br>NACIONALIDAD: | <p>24/06/73, italiano</p>   |
| EDUCACIÓN: 2001-                                    | <p><u>2004: Ph.D. en Estudios de Innovación</u> (Las aplicaciones industriales de los aceleradores de electrones: ciencia, tecnología e implicaciones socioeconómicas), Universidad de Turín, Italia e Instituto de Investigación de Innovación de Manchester, Universidad de Manchester, Reino Unido</p> <p><u>1993-1998: Maestría en Física</u>, Universidad de Turín y Politécnica de Turín, Italia</p>  |
| RECIENTE INVESTIGACIÓN PROYECTOS:                   | <p><u>Engaging Young People with Community Rail</u> (Departamento de Transporte), 2022-23 (Líder de M&amp;E)</p> <p><u>Desarrollo de diseño de cruces laterales de carreteras</u> (Road Safety Trust), 2020-22 (Investigador)</p> <p><u>¿Futuros sin conductor?</u> (ESRC), 2019-21 (Investigador)</p> <p><u>Evaluación del fondo ACCESS WEST</u> (Bristol City Council), 2011-21 (Investigador)</p> <p><u>Revisión de la evidencia sobre los impactos de la infraestructura en la calidad de vida</u> (Infraestructura Nacional Comisión), 2020 (Investigador)</p> <p><u>Side Road Crossing and Continuous Footways Research</u> (Transporte para Escocia, Sustrans), 2020 (Investigador)</p> <p><u>Getting Research Into Practice 2</u> (Public Health England), 2019-20 (Investigador)</p> <p><u>REPLICAR - RENACIMIENTO DE LUGARES CON CIUDADANÍA Y TECNOLOGÍA INNOVADORA</u> (European Comisión: H2020), 2016-20 (Coordinador de evaluación)</p> <p><u>Paseos accesibles desde las estaciones de tren locales</u> (Great Western Rail), 2019-20 (Investigador principal)</p> <p><u>CAPRI: implementación en carretera de módulos autónomos conectados</u> (Innovate UK), 2017-20 (Investigador)</p> <p><u>Los impactos del transporte en la salud futura de los jóvenes: revisión de evidencia</u> (Fundación de salud, 2019) (Investigador)</p> |

SELECCIONADO  
ARTÍCULOS

- Días en tren (Great Western Rail), 2016-17 (investigador principal)
- Proyecto Bristol Economic Migrants (Ayuntamiento de Bristol), 2015-16 (Investigador)
- Prueba de vehículo autónomo VENTURER en Bristol (Innovate UK), 2015-18 (Investigador)
- Revisión de la evidencia del comportamiento de viaje de los jóvenes (Departamento de Transporte), 2016 (Investigador)
- EVIDENCIA de los Beneficios Económicos Comprobados de las Iniciativas de Transporte Sostenible para Facilitar Integración Efectiva en Planes de Movilidad Urbana (Comisión Europea: Energía Inteligente Europa), 2014-17 (Investigador)
- Desventaja de Transporte y Exclusión Social en Lawrence Weston, Bristol (Beca de Carrera Temprana, UWE), 2013-14 (Investigador Principal)
- Ricci, M. (2021). Participación pública en la planificación del transporte. En Enciclopedia Internacional de Transporte (266-271). Elsevier.
- Ricci, M., Shergold, I. y Parkhurst, G. (2021, julio). ¿Cómo deben interpretar los vehículos autónomos (AV) las normas de circulación? Un análisis crítico de las expectativas públicas de las interacciones entre los vehículos autónomos y los usuarios de la carretera. Documento presentado en la Conferencia Anual 2021 del Grupo de Estudio de Transporte de las Universidades (UTSG)
- Ricci, M. (2020). Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale giovanile in una periferia della città di Bristol, Regno Unito. *Diritto & Questioni Pubbliche*, 133-149.
- Parkin, J., Clark, B., Clayton, W., Ricci, M. y Parkhurst, G. (2018) Interacciones que involucran vehículos autónomos en el entorno urbano de la calle: una agenda de investigación. *Actas de la Institución de Ingenieros Civiles: Ingeniero Municipal*. 171(ME1) págs.15-25.
- Bellaby, P., Upham, P., Flynn, R. y Ricci, M. (2016) Combustible desconocido: cómo ve el público del Reino Unido la infraestructura necesaria para suministrar hidrógeno para el transporte por carretera. *Revista Internacional de Energía de Hidrógeno*, 41 (15). págs. 6534-6543.
- Ricci, M. (2016) El proyecto EVIDENCE: Medida n.º 21 - Bike sharing. *Política mundial de transporte y Práctica*, 22 (1/2). págs. 203-216.
- Ricci, M. (2016) El proyecto EVIDENCE: Medida n.º 3 - Mercancías urbanas. *Política y práctica del transporte mundial*, 22 (1/2). págs. 27-38.
- Ricci, M. (2015) Bicicletas compartidas: una revisión de la evidencia sobre los impactos y los procesos de implementación y operación. *Investigación en Gestión y Negocios del Transporte*, 15, págs. 28-38.
- Flynn, R., Ricci, M. y Bellaby, P. (2013) Deliberación sobre nuevas tecnologías de energía de hidrógeno: evidencia de dos paneles de ciudadanos en el Reino Unido. *Revista de investigación de riesgos*, 16 (3-4). págs. 379-391.
- Flynn, R., Ricci, M. y Bellaby, P. (2012) Ambigüedad, complejidad e incertidumbre en torno a los peligros del hidrógeno: Aspectos de la confianza en la regulación del riesgo. *Revista de investigación de riesgos*, 15 (4). págs. 373-387.
- Flynn, R., Ricci, M. y Bellaby, P. (2011) El espejismo de la participación ciudadana en la ciencia incierta: actitudes públicas hacia la energía del hidrógeno. *Revista Internacional de Educación Científica (Parte B)*, 1 (2). págs. 97-114.
- Ricci, M., Bellaby, P. y Flynn, R. (2010) Involucrar al público en caminos hacia la energía sostenible: quién tiene que confiar en quien? *Política Energética*, 38 (6). págs. 2633-2640.
- Ricci, M., Bellaby, P. y Flynn, R. (2008) ¿Qué sabemos sobre las percepciones públicas y aceptación del hidrógeno? Una revisión crítica y evidencia de nuevos estudios de caso. *Revista Internacional de Energía del Hidrógeno*, 33 (21). págs. 5868-5880.
- Inguglia, C., Di Marco, M. y Ricci, M. (2020). Movilidad urbana, inclusión social y participación: un estudio cualitativo en Palermo, Italia. En G. Smorto e I. Vinci (Eds.) *El papel de compartir la movilidad en las ciudades contemporáneas* (51-68). Publicaciones internacionales Springer.
- Ricci, M. (2016) Juventud, movilidad e inclusión social en una periferia urbana desfavorecida en Inglaterra. Murray L. y Roberstson S. (Eds) *Movilidades intergeneracionales: relacionalidad, edad y curso de vida*, Abingdon, Reino Unido: Routledge.
- Ricci, M., Bellaby, P. y Flynn, R. (2010) Riesgos del hidrógeno: un análisis crítico del conocimiento y las expectativas de los expertos. En: Ekins, P., ed. (2010) *Energía del Hidrógeno: Desafíos Económicos y Sociales*. Londres: Earthscan, págs. 217-240.
- Ricci, M., Bellaby, P., Flynn, R., Dresner, S. y Tomei, J. (2010) Actitudes públicas hacia el hidrógeno. En: Ekins, P., ed. (2010) *Energía del Hidrógeno: Desafíos Económicos y Sociales*. Londres, Reino Unido: Earthscan, págs. 241-264.

LIBRO  
CAPÍTULOS

Profesora Erica Hinckson

Universidad Tecnológica de Auckland

Bolsa privada 92006, Auckland 1142

Contacto erica.hinckson@aut.ac.nz; +64 21 960 887

Perfil <https://academics.aut.ac.nz/erica.hinckson>

#### CALIFICACIONES ACADÉMICAS

2005 Doctor en Filosofía (Fisiología del Ejercicio), AUT

2002 Sociedad Internacional para el Avance de la Cineantropometría Nivel II  
Acreditación de Antropometría

1998 Certificado de Enseñanza en Educación Superior, Unitec, Nueva Zelanda

1996 Maestría en Ciencias (Ciencias del Ejercicio y del Movimiento), Universidad de Oregón

#### CARGOS PROFESIONALES OCUPADOS

2018 al presente Director de Escuela, Deportes y Recreación/Decano Asociado AUT-Millennium

2017 al presente Profesor (Actividad Física y Medio Ambiente)

2012 a 2016 Profesor Asociado (Actividad Física y Salud)

2011 a 2017 Decano Asociado-Postgrado (Facultad de Ciencias de la Salud y Ambientales), AUT

2008-presente Codirector del Centro de Investigación en Salud Infantil

2008 a 2012 Profesor titular por encima de la barra, AUT

2008 a 2011 Jefe de Investigación (Deporte y Recreación), AUT

2007 a 2008 Director Asociado (Centro de Investigación sobre Actividad Física y Nutrición), AUT

2006 a 2008 Jefe de Posgrado (Deporte y Recreación), AUT

2006 a 2008 Profesor Titular (Deporte y Recreación), AUT

1997 a 2006 Profesor (Escuela de Deportes), Unitec, Nueva Zelanda

#### ACTUAL INVESTIGACIÓN/ESPECIALIDAD PROFESIONAL

Un profesor con experiencia en actividad física, entorno construido e investigación de ciencia ciudadana. Adoptando un enfoque socioecológico, el enfoque principal es comprender las asociaciones, los patrones, las causas y los efectos de la actividad física y el comportamiento sedentario en la salud a lo largo de la vida. Estas relaciones se estudian en el contexto del entorno físico. Actualmente, líder de proyecto en una subvención MBIE de ~ 8 mil (2020), Te Hotonga Hapori-Connecting Communities: Mejorando el impacto de la regeneración urbana importante en el bienestar de la comunidad. Con el apoyo de su equipo y socios externos clave y la comunidad, lideró el desarrollo de una aplicación de Centro de excelencia en investigación, Te Kākano-Centro para el bienestar a través de la actividad física y el deporte mediante la movilización de los sectores académico, deportivo, recreativo, sanitario y comunitario. Miembro de Global Healthy and Sustainable City-Indicators

Colaboración para la identificación y medición de políticas relacionadas con la salud e indicadores espaciales en ciudades de todo el mundo. Un resultado de esta colaboración es el artículo The Lancet-Global Health Five de 2022

Series y el Observatorio Mundial de Ciudades Saludables y Sostenibles. Actual presidente de la Sociedad Internacional de Nutrición Conductual y Actividad Física, miembro del comité directivo de la Red Internacional de Actividad Física y Medio Ambiente (IPEN), miembro inaugural de Our Voice Citizen Science Global Research Network for Health Equity centrado en aprovechar la voz de la comunidad para impulsar cambios en los entornos locales para comunidades más saludables, y ex presidente del Consejo de Medio Ambiente y Actividad Física (Consejo ISPAH) que apoya a investigadores de múltiples disciplinas de todo el mundo para realizar investigaciones rigurosas sobre la actividad física y el medio ambiente para abogar por cambios ambientales y de políticas basados en evidencia para apoyar y promover la actividad física a nivel internacional.



## DISTINCIONES PROFESIONALES Y MEMBRESÍAS

2021 Premio a la excelencia del equipo de investigación establecido del vicerrector, AUT  
2019 Premio Liderazgo Estratégico, Escuela de Deporte y Recreación, AUT  
2015 Entrada al Salón de la Fama, Universidad de California San Diego, Atletismo  
2014 Premio a la Excelencia en Investigación, Facultad de Ciencias de la Salud y Ambientales, AUT  
2011 Premio a la excelencia del equipo de investigación establecido del vicerrector, AUT  
2009 Investigador emergente, Facultad de Ciencias de la Salud y Ambientales, AUT  
2006 Premio de Investigación Senior, Escuela de Deporte y Recreación, AUT  
2005 Premio Nuevo Investigador, Escuela de Deporte y Recreación, AUT  
2004 Unitec, Premio Jóvenes Triunfadores  
1993-1994 Premio Mujer del Año - Región de California

## PUBLICACIONES Y DIFUSIÓN DE INVESTIGACIÓN

Autor/coautor de 90 artículos de revistas revisados por pares, 2 capítulos de libros revisados por pares y más de 100 actas de congresos.

Artículos de revistas seleccionados revisados por pares

Lowe M, Adlakha D, Sallis JF, Salvo D, Cerin E, Moudon AV, Higgs C, Hinckson E, Arundel J, Boeing G, Liu S, Mansour P, Gebel K, Puig-Ribera A, Mishra PB, Bozovic T, Carson J, Dygryn J, Florindo AA, Ho TP, Hook H, Hunter RF, Lai PC, Molina-García J, Nitvimol K, Oyeyemi AL, Ramos CDG, Resendiz E, Troelsen J, Witlox F, Giles-Corti B. City Planificación de políticas para apoyar la salud y la sostenibilidad: una comparación internacional de indicadores de políticas para 25 ciudades. *Salud global de The Lancet*. 2022;10(6):e882-e894. doi:10.1016/S2214-109X(22)00069-9.

Giles-Corti B, Moudon AV, Lowe M, Cerin E, Boeing G, Frumkin H, Salvo D, Foster S, Kleeman A, Bekessy S, de Sá TH, Nieuwenhuijsen M, Higgs C, Hinckson E, Adlakha D, Arundel J, Liu S, Oyeyemi AL, Nitvimol K, Sallis JF. ¿Qué sigue? Ampliar nuestra visión de la planificación urbana y la salud global, e implementar y monitorear políticas basadas en evidencia. *Salud global de The Lancet*. 2022;10(6):e919-e926. doi:10.1016/S2214-109X(22)00066-3.

Giles-Corti B, Moudon AV, Lowe M, Adlakha D, Cerin E, Boeing G, Higgs C, Arundel J, Liu S, Hinckson E, Salvo D, Adams MA, Badland H, Florindo AA, Gebel K, Hunter RF, Mitáš J, Oyeyemi AL, Puig-Ribera A, Queralto A, Santos MP, Schipperijn J, Stevenson M, Dyck DV, Vich G, Sallis JF. Crear ciudades saludables y sostenibles: lo que se mide, se hace. *Salud global de The Lancet*. 2022;10(6):e782-e785. doi:10.1016/S2214-109X(22)00070-5.

Cerin E, Sallis JF, Salvo D, Hinckson E, Conway TL, Owen N, van Dyck D, Lowe M, Higgs C, Moudon AV, Adams MA, Cain KL, Christiansen LB, Davey R, Dygryn J, Frank LD, Reis R, Sarmiento OL, Adlakha D, Boeing G, Liu S, Giles-Corti B. Determinación de umbrales para el diseño urbano espacial y las características de transporte que respaldan el caminar para crear ciudades saludables y sostenibles: hallazgos del estudio IPEN Adult. *La salud global de Lancet*. 2022;10(6):e895-e906. doi:10.1016/S2214-109X(22)00068-7.

Boeing G, Higgs C, Liu S, Giles-Corti B, Sallis JF, Cerin E, Lowe M, Adlakha D, Hinckson E, Moudon AV, Salvo D, Adams MA, Barrozo LV, Bozovic T, Delclòs-Alió X, Dygryn J, Ferguson S, Gebel K, Ho TP, Lai PC, Martori JC, Nitvimol K, Queralto A, Roberts JD, Sambo GH, Schipperijn J, Vale D, Van de Weghe N, Vich G, Arundel J. Uso de datos abiertos y software de código abierto para desarrollar indicadores espaciales de diseño urbano y características de transporte para lograr ciudades saludables y sostenibles. *La salud global de Lancet*. 2022;10(6):e907-e918. doi:10.1016/S2214-109X(22)00072-9.

Souter-Brown G, Hinckson E, Duncan S. Efectos de un jardín sensorial en el bienestar en el lugar de trabajo: un ensayo de control aleatorio. *Paisaje y Urbanismo*. 2021;207:103997.

King AC, Odunitan-Wayas FA, Chaudhury M, Rubio MA, Baiocchi M, Kolbe-Alexander T, Montes F, Banchoff A, Sarmiento OL, Bälter K, Hinckson E, Chastin S, Lambert EV, González SA, Guerra AM, Gelius P, Zha C, Sarabu C, Kakar PA, Fernes P, Rosas LG, Winter SJ, McClain E, Gardiner PA, Network obotOVGCSR. Enfoques comunitarios para reducir las inequidades en salud y fomentar la justicia ambiental a través de una ciencia ciudadana global comprometida con los jóvenes. *Revista Internacional de Investigación Ambiental y Salud Pública*. 2021;18(3):892. PubMed PMID: doi:10.3390/ijerph18030892.

Bozovic T, Stewart T, Hinckson E, Smith M. Despejando el camino para trascender las barreras para caminar: análisis de las asociaciones entre las percepciones y el comportamiento de caminar. Parte F de la investigación sobre el transporte: psicología y comportamiento del tráfico. 2021;77:197-208.

Ikeda E, Mavoá S, Cavadino A, Carroll P, Hinckson E, Witten K, Smith M. Mantener a los niños seguros para viajar activamente a la escuela: un examen de método mixto de las políticas y prácticas escolares y el comportamiento de viaje escolar de los niños. *Comportamiento de viaje y sociedad*. 2020;21:57-68.

Bozovic T, Hinckson E, Smith M. ¿Por qué la gente camina? Papel del entorno construido y estado de desarrollo de un modelo social de caminabilidad. *Comportamiento de viaje y sociedad*. 2020;20:181-91.

Smith M, Ikeda E, Duncan S, Maddison R, Hinckson E, Meredith-Jones K, Walker C, Mandic S. Tendencias y problemas de medición para el transporte activo en las boletas de calificaciones de actividad física para niños y jóvenes de Nueva Zelanda. *Revista de Transporte y Salud*. 2019;15:100789.

Ikeda E, Hinckson E, Witten K, Smith M. Evaluación de las asociaciones directas e indirectas entre los viajes escolares activos de los niños y los factores ambientales, domésticos e infantiles utilizando modelos de ecuaciones estructurales. *Revista internacional de nutrición conductual y actividad física*. 2019;16(1):32.

Chaudhury M, Hinckson E, Badland H, Oliver M. La independencia y las posibilidades de los niños experimentadas en el contexto de espacios públicos abiertos: un estudio de diversos barrios suburbanos y del centro de la ciudad en Auckland, Nueva Zelanda. *Geografías infantiles*. 2019;17(1):49-63.

Cerin E, Conway TL, Barnett A, Smith M, Veitch J, Cain KL, Salonna F, Reis RS, Molina-García J, Hinckson E. Desarrollo y validación de la escala de accesibilidad para peatones del entorno del vecindario para jóvenes en seis continentes. *Revista internacional de nutrición conductual y actividad física*. 2019;16(1):1-16.

Libro revisado por pares

Hinckson, E y G. Faulkner. 2018. *Planes de Viaje Escolar*. Editado por Richard Larouche, Transporte activo infantil. Ámsterdam, Países Bajos: Elsevier.

Capítulo de libro revisado por pares

Hinckson, E y G. Faulkner. 2018. *Planes de Viaje Escolar*. Editado por Richard Larouche, Transporte activo infantil. Ámsterdam, Países Bajos: Elsevier.

Profesora Melody Smith

Directora adjunta (investigación), Escuela de Enfermería, Universidad de Auckland

Bolsa privada 92019, Auckland 1142

Póngase en contacto con Melody.smith@auckland.ac.nz; +64 21 395495

Perfil <https://profiles.auckland.ac.nz/melody-smith>

#### CALIFICACIONES ACADÉMICAS

- 2008 Doctor en Filosofía, Ciencias de la Salud, Universidad Tecnológica de Auckland
- 2005 Diploma de posgrado, Ciencias de la Salud, Universidad Tecnológica de Auckland
- 2003 Licenciatura, Deporte y Recreación, Universidad Tecnológica de Auckland
- 2000 Diploma, entrenamiento físico, Universidad Tecnológica de Auckland

#### CARGOS PROFESIONALES OCUPADOS

- 2022-presente Profesor, Escuela de Enfermería, Universidad de Auckland
- 2016-2021 Profesor Asociado, Escuela de Enfermería, Universidad de Auckland
- 2011-2016 Investigador sénior, Instituto Nacional de Salud Pública y Salud Mental  
Investigación, Universidad Tecnológica de Auckland
- 2008-2011 Investigador posdoctoral (financiado por la Fundación Nacional del Corazón de Nueva Zelanda), Universidad Tecnológica de Auckland
- 2006-2008 Estudiante de doctorado (financiado por la beca Bright Futures de la Comisión de Educación Terciaria),  
Universidad Tecnológica de Auckland
- 2003-2005 Oficial de Investigación, Facultad de Salud y Ciencias Ambientales, Auckland  
Universidad de Tecnología

#### INVESTIGACIÓN/ESPECIALIDAD PROFESIONAL ACTUAL

Mi experiencia radica en adoptar un enfoque socioecológico para comprender los factores que fomentan el bienestar de las personas para el desarrollo de intervenciones eficaces. Mi trabajo involucra enfoques multidisciplinares (por ejemplo, planificación participativa, salud pública, diseño urbano, transporte) para medir e intervenir en las influencias sociales y ambientales sobre el comportamiento humano y los resultados de bienestar. Dirijo o participo en numerosos estudios poblacionales exitosos que demuestran este enfoque (total >17 millones de dólares neozelandeses). Tengo un historial demostrado en la implementación exitosa de proyectos y la difusión de la investigación. Dirigí con éxito el estudio de tres años de duración Neighborhoods for Active Kids, financiado por HRC, que incluyó mapeo participativo, mediciones con acelerómetro, encuestas, entrevistas y medidas geográficas objetivas, con 1100 niños, sus padres y maestros en 19 escuelas de Auckland. Soy el líder de actividad física en Te Ara Mua –

Future Streets, responsable de la encuesta y medición objetiva de la actividad física con más de 2300 niños y adultos en múltiples momentos. Mi trabajo ha sido publicado y citado ampliamente (>6940 citas; h-index=42; i10-Index=111).

#### DISTINCIONES Y MEMBRESÍAS PROFESIONALES SELECCIONADAS

- 2022 Miembro del Grupo Asesor Nacional, Scoping a National System for Tamariki and Rangatahi
- 2021 Miembro invitado de la Sociedad de Australasia para la Actividad Física
- 2019-2021 Experto invitado y colaborador para desarrollar Everybody Active Everyday: Tama Tū, Marco Tama Ora (liderado por el Ministerio de Salud)
- 2018 Presidente, Grupo de Investigación en Salud de los Adolescentes, responsable de las encuestas Youth2000
- 2018 Comité de examen de becas senior de la Fundación de Investigación Médica de Auckland
- 2017- 2021 Sir Charles Hercus Research Fellow (\$440,000 durante cuatro años)
- 2015-presente, revisor externo, becas de investigación de la Fundación del Corazón de Nueva Zelanda; australiano  
Subvenciones para proyectos de investigación de promoción de la salud de Healthway; subvenciones de la Junta Irlandesa de Investigación Sanitaria; Becas de investigación del Consejo de Investigación en Salud de Nueva Zelanda, Mitacs (EE. UU.) Acelerar las propuestas de investigación

|      |   |
|------|---|
| 2012 | Premio a la Excelencia del Equipo de Investigación de la Universidad AUT (\$10,000) y Premio a la Excelencia del Equipo de Investigación de la Facultad de Salud y Ciencias Ambientales de la AUT (\$2,000) |
| 2011 | Premio de la Universidad AUT a la Excelencia en Investigación Emergente (\$5,000)   |
| 2010 | Premio al Investigador Emergente de la Facultad de Salud y Ciencias Ambientales de la AUT (\$2,000)   |
| 2010 | Premio al Investigador Emergente de la Facultad de Salud Pública y Estudios Psicosociales de la AUT   |
| 2008 | Beca de investigación posdoctoral de la Fundación Nacional del Corazón (\$180,000 durante 3 años)   |
| 2005 | Beca de doctorado de alto rendimiento de la Comisión de Educación Terciaria (\$96,000 durante 3 años)   |
| 2005 | Beca de doctorado de la Fundación Nacional del Corazón (\$90,000 durante tres años; renunciada)   |

#### PUBLICACIONES Y DIFUSIÓN DE INVESTIGACIÓN

Autor/coautor de 158 artículos de revistas revisados por pares, 8 capítulos de libros/libros y más de 150 actas de congresos. A continuación se presentan trabajos seleccionados relevantes y recientes.

Artículos de revistas seleccionados revisados por pares

Witten, K., Macmillan, A., Mackie, H., van der Werf, B., Smith, M., Field, A., Woodward, A. y Hosking, J. (2022). Te Ara Mua – Future Streets: ¿Puede una mejora del paisaje urbano diseñada para aumentar los viajes activos cambiar las percepciones de los residentes sobre la seguridad del vecindario? *Bienestar, Espacio y Sociedad*, 3, 100079, doi: <https://doi.org/10.1016/j.wss.2022.100079>

Pocock, T., Woodward, A., Wiles, J., Raphael, D., Smith, M. (aceptado en junio de 2022). Diversos enfoques para conceptualizar el envejecimiento positivo: una revisión del alcance. *Kōtuitui: Revista de Ciencias Sociales de Nueva Zelanda*, doi: [10.1080/1177083X.2022.2090968](https://doi.org/10.1080/1177083X.2022.2090968)

Smith, M., Mavoa, S., Ikeda, E., Cui, J., Hasanzadeh, K., Zhao, J., Laatikainen, TE, Donnellan, N., Kytta, M. (2022). Asociaciones entre la actividad física de los niños y los entornos del vecindario utilizando GIS: un análisis secundario de una revisión sistemática del alcance. *Revista Internacional de Investigación Ambiental y Salud Pública*, 19(3), 1033, doi: <https://doi.org/10.3390/ijerph19031033>

Hasanzadeh, K., Ikeda, E., Mavoa, S. y Smith, M. (2022). Actividad física infantil y viaje activo: Un estudio transversal de espacios de actividad, sociodemográficos y asociaciones de vecinos, *Geografías Infantiles*, doi: <https://doi.org/10.1080/14733285.2022.2039901>

Smith, M., Donnellan, N., Zhao, J., Egli, V., Ma, C. y Clark, T. (2022). Percepciones de los niños sobre sus vecindarios durante el confinamiento por COVID-19 en Aotearoa, Nueva Zelanda. *Geografías infantiles*, doi: [10.1080/14733285.2022.2026887](https://doi.org/10.1080/14733285.2022.2026887)

McIntosh, J., Marques, B., Smith, M., Rodgers, M. y Morgan, A. (2021). Calles saludables: adopción de puntos de referencia internacionales en ciudades de densidad media. *Política e investigación urbana*, 1-26. doi: [10.1080/08111146.2021.1978969](https://doi.org/10.1080/08111146.2021.1978969)

Bozovic, T., Hinckson, E., Stewart, T. y Smith, M. (2021). Cómo influye la calidad de la calle en la experiencia de caminar: una investigación sobre las percepciones de adultos con diversas edades y discapacidades. *Journal of Urbanism: Investigación internacional sobre creación de lugares y sostenibilidad urbana*, doi: <https://doi.org/10.1080/17549175.2021.2005121>

Smith, M., Cui, J., Ikeda, E., Mavoa, S., Hasanzadeh, K., Zhao, J., . . . Kytta, M. (2021). Medición objetiva de las geografías de la actividad física de los niños: una búsqueda sistemática y una revisión del alcance. *Salud y lugar*, 67, 102489. doi: [10.1016/j.healthplace.2020.102489](https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2020.102489)

Smith, M., Calder-Dawe, O., Carroll, P., Kayes, N., Kearns, R., Lin, EY., Witten, K. (2021). Barreras y facilitadores de la movilidad y sus implicaciones para el bienestar de los niños y jóvenes discapacitados en Aotearoa Nueva Zelanda: un estudio cualitativo transversal. *Bienestar, Espacio y Sociedad*, 2, 100028, doi: <https://doi.org/10.1016/j.wss.2021.100028>

Egli, V., Mandic, S., Pocock, T., Narayanan, A., Williams, L., Clark, T., Spasic, L., Wilson, A., Witten, K. y Smith, M. (2021). Comprender las percepciones de los niños y las prioridades de los vecindarios saludables en Aotearoa Nueva Zelanda: Protocolo de estudio para un estudio transversal. *Abierto BMJ*, 11(6):e047368, doi: [10.1136/bmjopen-2020-047368](https://doi.org/10.1136/bmjopen-2020-047368)

- Bozovic, T., Stewart, T., Hinckson, E. y Smith, M. (2021). Despejando el camino para trascender las barreras al caminar: análisis de asociaciones entre percepciones y comportamiento al caminar. *Investigación sobre el transporte Parte F Psicología y comportamiento del tráfico*, 77, 197-208. doi:[10.1016/j.trf.2021.01.003](https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.01.003)
- Rinne, T., Kajosaari, A., Söderholm, M., Berg, P., Pesola, A., Smith, M. y Kytä, M. (2022). Delinear el contexto geográfico de las actividades físicas: una búsqueda sistemática y una revisión del alcance de los enfoques metodológicos utilizados en la investigación ecológica social durante dos décadas. *Salud y lugar*, 73, 102737, doi: <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2021.102737>.
- Bozovic T, Hinckson E, Stewart T, Smith M. ¿Cómo mejorar el ámbito de caminar en una ciudad orientada al automóvil? (Des)acuerdos entre profesionales. *Investigación de transporte Parte F Psicología y comportamiento del tráfico* 81:490-507 01 de agosto de 2021
- Ikeda, E., Mavoa, S., Cavadino, A., Carroll, P., Hinckson, E., Witten, K. y Smith, M. (2020). Mantener a los niños seguros para un viaje activo a la escuela: un examen de método mixto de las políticas y prácticas escolares y el comportamiento de viaje escolar de los niños. *Comportamiento en viajes y sociedad*, 21, 57-68. doi:[10.1016/j.tbs.2020.05.008](https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.05.008)
- Zhang, Y., Mavoa, S., Zhao, J., Raphael, D. y Smith, M. (2020). La Asociación entre los Espacios Verdes y el Bienestar Mental de los Adolescentes: Una Revisión Sistemática. *Revista internacional de investigación ambiental y salud pública*, 17(18). doi:[10.3390/ijerph17186640](https://doi.org/10.3390/ijerph17186640)
- Smith, M., Hawley, G., Mackay, L., Hosking, J., Mackie, H., Ikeda, E., . . . Witten, K. (2020). Impacto del cambio de infraestructura vial en los viajes activos de los niños: un estudio de métodos múltiples de Auckland, Nueva Zelanda. *Revista de Transporte y Salud*, 18, 16 páginas. doi:[10.1016/j.jth.2020.100868](https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100868)
- Bozovic, T., Hinckson, E. y Smith, M. (2020). ¿Por qué la gente camina? papel del entorno construido y estado de desarrollo de un modelo social de caminabilidad. *Comportamiento y sociedad en los viajes*, 20, 181-191. doi:[10.1016/j.tbs.2020.03.010](https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.03.010)
- Donnellan, N., Egli, V. y Smith, M. (2020). 'Pintaría arcoíris y unicornios en él': comprensión de los comportamientos de viaje escolar de los niños y el impacto de un nuevo camino compartido. *Revista de Transporte y Salud*, 17, 100838. doi:[10.1016/j.jth.2020.100838](https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100838)
- Macmillan, A., Smith, M., Witten, K., Woodward, A., Hosking, J., Wild, K. y Field, A. (2020). Cambios en el nivel de los suburbios para que el transporte activo cumpla con los ODS: teoría causal y un estudio de caso de Nueva Zelanda. *La ciencia del medio ambiente total*, 714, 136678. doi:[10.1016/j.scitotenv.2020.136678](https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.136678)
- Smith, M., Ikeda, E., Hawley, G., Mavoa, S., Hosking, J., Egli, V., . . . Witten, K. (2020). Un modelo conceptual integrado de necesidades ambientales para los viajes activos de los niños de Nueva Zelanda a la escuela. *Revista de Transporte y Salud*, 16, 11 páginas. doi:[10.1016/j.jth.2019.100814](https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100814)
- Sullivan, E., Egli, V., Donnellan, N. y Smith, M. (2020). Políticas para habilitar la voz de los niños para vecindarios y comunidades saludables: una revisión de mapeo sistemático y un estudio de caso. *Kōtuitui: Revista de Ciencias Sociales de Nueva Zelanda en línea, primero en línea*, 28 páginas. doi:[10.1080/1177083X.2020.1772325](https://doi.org/10.1080/1177083X.2020.1772325)
- Cerin, E., Conway, TL, Barnett, A., Smith, M., Veitch, J., Cain, KL, . . . Sallis, JF (2019). Desarrollo y validación de la escala de accesibilidad para peatones del entorno del vecindario para jóvenes en seis continentes
- Smith, M., Ikeda, E., Duncan, S., Maddison, R., Hinckson, E., Meredith-Jones, K., . . . Mandic, S. (2019). Tendencias y cuestiones de medición del transporte activo en las boletas de calificaciones de actividad física para niños y jóvenes de Nueva Zelanda. *Revista de Transporte y Salud*, 15, 100789. doi:[10.1016/j.jth.2019.100789](https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100789)
- Egli, V., Mackay, L., Jellyman, C., Ikeda, E., Hopkins, S. y Smith, M. (2019). Relaciones sociales, naturaleza y tráfico: hallazgos de un enfoque centrado en el niño para medir las percepciones activas de la ruta de viaje escolar. *Geografías de los niños*, 18(6), 1-17. doi:[10.1080/14733285.2019.1685074](https://doi.org/10.1080/14733285.2019.1685074)

CARLA BEATRIZ GALEOTA



#### Información personal

|                          |  |                       |
|--------------------------|--|-----------------------|
| Nacionalidad             | Argentina  |                       |
| Calificaciones           | Arquitecto<br>Economista Urbano - Universidad Torcuato Di Tella, (UTDT), Argentina.<br>Planificación del transporte (distinción) - Universidad de Leeds, Reino Unido<br>Profesor e investigador de la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Argentina. |                       |
| Año de nacimiento        | 1971   |                       |
| Detalles de contacto     | Correo electrónico   | cgaleota@unsam.edu.ar |
|                          | Móvil  | 0054 9 11 62855653    |
| Habilidades lingüísticas | Español  | lengua materna        |
|                          | Inglés   |                       |
|                          | Francés  | básico alto           |

---

Especialista en Planificación del Transporte. La planificación del uso del suelo y los efectos en la planificación del transporte. Análisis desagregados de la demanda de transporte para la formulación de políticas públicas y el diseño de infraestructura. Diseño de infraestructura sostenible, segura e inclusiva. Estudios de accesibilidad con perspectiva de edad y género.

Consultor de transporte en el Reino Unido en el área de regeneración urbana y transporte, y en Argentina en el Ministerio de Transporte de la Nación y la Subsecretaría de Ordenamiento Territorial y el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires así como el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, donde continúa siendo asesora de movilidad en los programas DAMI II, Programa de Infraestructura Urbana Municipal y Programa de Seguridad Vial en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Profesor de la UNSAM en programas de grado y posgrado, tutor de tesis de maestría y jurado en maestrías de la UNSAM, UBA y UTDT. Participó como coautora en la publicación de un capítulo de libro y artículos en revistas académicas y no académicas del país y un capítulo en la enciclopedia Wiley de estudios urbanos y regionales en su volumen "Urban Transportation". En los últimos años ha trabajado en proyectos de investigación sobre movilidad urbana en contextos de marginación social, analizando capacidades estatales y políticas públicas orientadas al cuidado, la autonomía de las mujeres y la igualdad de género.

Arquitecto con estudios de posgrado en Economía Urbana y Maestría (Hons) en Planificación del Transporte de la Universidad de Leeds, Reino Unido. Obtención de dos becas para estudios de posgrado, la Beca Chevening otorgada por el British Council (Reino Unido 2002) y la Beca JICA (Japón, 2001).

---

## EDUCACIÓN

Maestría en Planificación del Transporte, Reino Unido. (Distinción), Leeds University, Institute for Transport Studies (ITS), Reino Unido (2002-2003) / "Beca Chevening del British Council".

Curso de Transporte Público, Japón (2 meses) – Beca JICA  
Seleccionado por JICA para representar a la Secretaría Nacional de Transporte. (junio y julio de 2001)

Curso de Postgrado en Economía Urbana, Buenos Aires - Universidad Torcuato Di Tella (1998-1999).

Arquitecto, Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. (1991-1997)

## EXPERIENCIA ACADEMICA

Profesor Titulado Grado Ingeniero en Transportes, Universidad Nacional de San Martín - Curso: Fundamentos y Demanda del Transporte Urbano (inicio cargo año 2018).

Profesor de Postgrado y Maestría en Política y Planificación del Transporte, Universidad Nacional de San Martín. Curso: "Análisis y Modelización de la Demanda de Transporte" (inicio de cargo año 2014 con el posgrado / 2018 con la maestría).

Profesor de Grado Técnico en Administración y Gestión Ferroviaria – Curso 1: "Introducción al Transporte" Curso 2: Transporte Urbano, Interurbano e Internacional", Universidad Nacional de San Martín. (comienzo del cargo año 2015).

---

## INVESTIGACIÓN ACADÉMICA Y PUBLICACIONES

¿Qué distancia está dispuesta a caminar la gente? Tesis de Maestría en Planificación del Transporte. Universidad de Leeds, Galeota C, 2003.

El uso de encuestas de hogares de transporte para un análisis de accesibilidad. El caso del acceso a los centros educativos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Revista Transporte y Territorio 23, 2020. Editorial Alejandro Benedetti. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt>. Galeota C, Neri N. 2020.

Enciclopedia de estudios urbanos y regionales de Wiley Blackwell, Capítulo: Transporte urbano, Barbero J., Galeota C, 2020. John Wiley & Sons, Ltd. ISBN: 9781118568. <https://doi.org/10.1002/9781118568446.eurs0401>.

La agenda metropolitana: movilidad urbana, atención y erradicación de la violencia " Capítulo: Movilidad y condiciones de accesibilidad a los centros educativos en el Área Metropolitana de Buenos Aires: un perfil socio territorial y políticas públicas (Galeota C., Neri N., Capelli L., Bertranou J., 2018).

[https://www.editorialbiblos.com.ar/libro/la-agenda-emergente-de-las-politicas-sociales\\_105051/](https://www.editorialbiblos.com.ar/libro/la-agenda-emergente-de-las-politicas-sociales_105051/)

"Políticas públicas, atención y autonomía de las mujeres. Análisis del transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Proyecto G 184 UNSAM PICTO-20164801 (CEDEHU UNSAM Humanidades). Un análisis cualitativo y cuantitativo de la movilidad en el transporte público de mujeres y hombres en el AMBA, desagregado por partido, tipo de transporte, edad y atributo social a partir de datos electrónicos. El estudio incluye un análisis de la movilidad en tiempos prepandemia (año 2019) y durante la cuarentena más estricta de 2020. (Di Marco G. Galeota C., Neri, Álvarez S.)

Coordinador de Investigación para la Planificación del Transporte Urbano, Instituto del Transporte Universidad Nacional de San Martín. Desarrollo de Herramientas para la planificación urbana. Análisis de tasa de viaje y accesibilidad a la educación en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Análisis segregado por género y edad en la realización de viajes y accesibilidad al transporte público.

---

## EXPERIENCIA PROFESIONAL

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, Buenos Aires, ARG. (a partir de ABRIL 2021, contrato en curso)  
Consultor Senior de Transporte para las Áreas de Transporte y Vivienda y Desarrollo Urbano. (HUD/COCHE)  
/ Tipo de contrato PEC. Consultor de Transporte.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, Buenos Aires, ARG. (JUNIO 2020 a DIC 2021)  
Consultor Senior de Transporte para las Áreas de Transporte y Vivienda y Desarrollo Urbano. (HUD/COCHE)  
/ PEC Tipo de contrato. Consultor de Transporte.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, Buenos Aires, ARG. (MARZO 2019 al 31 ENE 2020)  
Consultor Senior de Transporte para las Áreas de Transporte y Vivienda y Desarrollo Urbano. (HUD/COCHE)  
/ PEC Tipo de contrato. Consultor de Transporte asignado para operaciones AR-L1101 AR-L1243 y L1148. Principalmente  
revisión técnica de Proyectos de Transporte DAMI, Plan de Ciclovías del Área Metropolitana de Mendoza, etc.

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PÚBLICOS, Provincia de Buenos Aires  
(PBA). (JUNIO 2019 a NOVIEMBRE 2019). Asesor Superior de Transporte. (PNUD ARG 16/013). Asignado para ayudar con  
Proyectos de Metrobus en PBA, Planes de Agencia de Carreteras de PBA, Estudio Integrado Ruta 4 (PBA).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, Buenos Aires, ARG. (JUNIO 2018 a DIC 2018)  
Consultor Senior de Transporte para las Áreas de Transporte y Vivienda y Desarrollo Urbano. (TSP/CAR y HUD/CAR) / Tipo de  
contrato PEC.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, Buenos Aires, ARG. (JUNIO 2016 a DIC 2017)  
Consultor Senior de Transporte para las Áreas de Transporte y Vivienda y Desarrollo Urbano. (TSP/CAR y HUD/CAR) / Tipo de  
contrato TTC. Asesor de transporte en Programa ICES para ALAC (Programa de Ciudades Emergentes) y Programa DAMI  
(Desarrollo de Áreas Metropolitanas) - Ministerio del Interior / Asesor de transporte para Programa CityLab "Mapeando Rosario  
en BIC", BID y Proyecto Municipalidad de Rosario. Desarrollo de un registrador de datos para rastrear, mapear y analizar el  
uso de bicicletas en Rosario usando big data / Coordinador del Programa de Innovación usando BIG DATA de empresas  
móviles para construir una matriz OD para el Área Metropolitana de Confluencia (Provincias de Neuquén y Río Negro).

MINISTERIO DE PLANEACION FEDERAL INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, SUBSECRETARIA DE ORDENACION  
TERRITORIAL, Buenos Aires, ARG. (MAYO 2012 a MARZO 2016). Asesor Superior de Transporte. (CAF 7353). Asesor de  
Transporte en Planes de Desarrollo Urbano y Territorial Regional de Provincias Argentinas.  
Evaluación de enlaces de transporte entre tipo de ciudad/nodos para desarrollar indicadores de síntesis de conectividad para  
ciudades y corredores, necesarios para la planificación territorial y el seguimiento de políticas y planes.

SIR WILLIAM HALCROW & PARTNERS LTD, Buenos Aires, ARG. (JUNIO 2010 a FEBRERO 2012).  
Consultor senior de transporte. Coordinación de Proyectos de Transporte Urbano en Argentina y Brasil.

MINISTERIO DE TRANSPORTE, PLATAMBA (Dirección de Planificación del Sistema de Transporte del Área Metropolitana de  
Buenos Aires), Buenos Aires, ARG. (FEBRERO 2009 a JUNIO 2010).  
Consultor senior de transporte. Coordinación de Estudios de Transporte en Buenos Aires, Córdoba, Rosario y Mendoza.

WS ATKINS, Londres, Reino Unido. (OCT 2003 a DIC 2007). Consultor senior de transporte. Proyecto de mejora de la capacidad  
de Docklands Light Railway (DLR), Docklands Light Railway Limited y Proyecto de mejora de la capacidad de la estación  
Docklands Light Railway Stratford. Travesaño MDC1 Línea 1, Travesaño. Mejora medioambiental de Streatham High Road,  
Transporte para Londres. Fase 2 del estudio sobre la interrupción del tráfico de Thames Water, Thames Water. Plan de  
reurbanización de Regent Street, Crown Estates.  
Estudio de viabilidad del tránsito marítimo de Greenwich, Transport for London.

MINISTERIO DE TRANSPORTE, Programa Nacional de Transporte (Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA)  
(PNUD 95011, BIRF 4163), Buenos Aires, ARG. (FEB 1997 a AGOSTO 2002).  
Consultor Junior de Transporte. Estudio de Transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. Seleccionado como  
Consultor Junior para trabajar con el consorcio de transporte WS Atkins International Ltd. y Steer Davies Gleave Ltd.  
Planificación del Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Buenos Aires. Estudio de Tráfico de Reurbanización del  
Litoral de Buenos Aires, Argentina. Programa de Carriles Bus y Calentamiento de Tránsito para la Zona Centro de Buenos  
Aires, Argentina. Programa Centro de Transferencia Metropolitana, Argentina. Programa de cruces viales/ferroviarios sin Grado  
en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina.

---



LORENA VECSLIR

#### INFORMACION PERSONAL

Dirección de contacto: Holmberg 2770, Dpto.111 (1430), Ciudad de Buenos Aires

Correo electrónico: [lorena.vecslir@conicet.gov.ar](mailto:lorena.vecslir@conicet.gov.ar) [lvecslir@unsam.edu.ar](mailto:lvecslir@unsam.edu.ar)

Móvil: 00 54 9 11 57106176

Arquitecto (Universidad de Buenos Aires), Magíster y Doctorado en Diseño y Planificación Urbana (Universidad Politécnica de Cataluña, España). Becario Investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de Argentina. Profesora Asociada de Urbanismo y jefa del Centro de Investigación Territorio, Transporte y Medio Ambiente de la Escuela de Hábitat y Sustentabilidad de la Universidad Nacional Mayor de San Martín. La investigación se centra en las transformaciones metropolitanas, la movilidad y la centralidad urbana. Más de setenta artículos revisados por pares publicados. Ex-profesor de las Escuelas de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Cataluña, Universidad Internacional de Cataluña y Universidad Ramón Llull con experiencia en elaboración de planes territoriales (España y Argentina).

#### CALIFICACIONES ACADÉMICAS

Curso de Educación a Distancia 2020. Desarrollo Orientado al Transporte: Aspectos críticos e implementación en América Latina. Instituto Lincoln de Política de Tierras.

2005 Doctor en Filosofía, Urbanismo, Departamento de Planificación Urbana y Territorial, Universidad Politécnica de Cataluña (DUOT, UPC).

2003 Diploma de Estudios Avanzados en Urbanismo y Ordenación del Territorio, DUOT, UPC.

1999 Máster en Diseño y Planificación Urbana, Fundación Politécnica de Cataluña (FPC).

1999 Diploma de Postgrado, Diseño de Ciudad, FPC.

1996 Licenciado en Arquitectura, Universidad de Buenos Aires (UBA).

#### POSICIÓN ACTUAL

- Investigador, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
- Jefe del Centro de Investigaciones Territorio, Transporte y Medio Ambiente (CITTA), Escuela de Hábitat y Sustentabilidad, Universidad Nacional Mayor de San Martín (EHyS, UNSAM)
- Coordinador del Área de Investigación y Urbanismo, Instituto de Arquitectura y Urbanismo, UNSAM

#### EXPERIENCIA ACADÉMICA SELECCIONADA

2019-presente Profesor, Maestría Proyecto de Intervención del patrimonio territorial, urbano y arquitectónico, IA, EHyS, UNSAM.

2018-presente Profesor Asociado, Instituto de Arquitectura y Urbanismo, EHyS, UNSAM.

2017-presente Profesor, MSc Políticas ambientales y territoriales, Instituto de Geografía, UBA.

2016-presente Profesor, MSc Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.

2013-presente Profesor, Doctorado en Estudios Urbanos, Universidad Nacional de General Sarmiento, Argentina.

2020-2021 Profesor, Magíster Investigación por diseño, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UBA.

2012 y 2013 Profesor Visitante, Facultad de Arquitectura y Diseño, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.

2015 Profesor Visitante, Programa de Posgrado en Geografía Humana, Universidad de São Paulo, Brasil.

- 2014 Profesor, Magíster en Ciencias Sociales (mención Historia Social), Universidad Nacional de Luján, Argentina.
- 2008 Profesor, Maestría en Planificación Territorial con orientación en Planificación Estratégica, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina.
- 2002-2006 Profesor y Coordinador, Máster en Diseño y Planificación Urbana, FPC, España.

#### PROGRAMAS Y PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN

- 2019-presente Director del Proyecto de Investigación Científica y Tecnológica (PICT 2018-01361) Centralidad, movilidad cotidiana y políticas públicas en el corredor noroeste de la región metropolitana de Buenos Aires. Instituto de Geografía (UBA). Financiado por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (ANPCyT).
- 2018-2020 Codirector del Proyecto Interdisciplinario UBACyT Beneficios energético-ambientales y sociourbanos de la promoción de la movilidad sustentable en la Ciudad Universitaria de Buenos Aires. Centro de Investigaciones Hábitat y Energía (UBA), Instituto de Geografía (UBA). Financiado por la Universidad de Buenos Aires.
- 2014-2017 Director del Proyecto de Investigación Científica y Tecnológica (PICT 2012-2487) Movilidad cotidiana y reestructuración de la centralidad en el sur de la región metropolitana de Buenos Aires. Instituto de Geografía (UBA).
- 2012-2015 Director del Proyecto Plurianual de Investigación (PIP 2012-2014) Transformaciones recientes en la estructura territorial de Buenos Aires y redefinición de centralidades y subcentralidades metropolitanas. Instituto de Geografía (UBA).
- 2011-2014 Miembro del Proyecto UBACYT F384/11. Dos décadas de metropolitana Transformaciones en Buenos Aires (1990-2010). Instituto de Geografía.
- 2008-2022 Miembro del Programa de Desarrollo Territorial y Estudios Metropolitanos. Instituto de Geografía (UBA).
- 2006-2007 Miembro del Proyecto Nuevas geografías de producción y consumo en la región metropolitana de Barcelona. Institut d'Estudis Territorials de Catalunya - Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès, UPC, España.
- 2003-2006 Miembro del Proyecto de Investigación BIA 2003-09097 Transformaciones territoriales en las regiones metropolitanas euromediterráneas. Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès, UPC, España.

#### PUBLICACIONES RECIENTES RELEVANTES (últimos 5 años)

- Vecslir, L., Grinberg, S. y Carbajo, A. (eds.) (2022). Urbanos. Serie Futuros. Buenos Aires: Asociación Argentina para el progreso de las ciencias y Fundación UNSAM Innovación y Tecnología.
- Vecslir, L. (2022). Entre la construcción de un método y la búsqueda de consensos. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires. En M. Vicuña, P. Elinbaum, LM Valenzuela (ed.). Planes metropolitanos en Iberoamérica: culturas e instrumentos. Santiago: RIL editores - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.
- Vecslir, L. (2021). Del centro a los periurbios. Reseña de libro. Revista Área, 27(1), 1-2.
- Vecslir, L., Sciutto, F. (2020). Microcentralidades comerciales en el Conurbano Bonaerense. En ML Silveira, R. Bertoncello, J. Di Nucci (coord.) Ciudad, comercio y consumo: temas y problemas desde la Geografía (pp.29-50). Ciudad de Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Rodríguez, L., Vecslir, L., Rubio, F., Molina, J. (2020). De barrios tradicionales a nuevos productos turísticos. Dinámicas urbanas recientes en Palermo Viejo (Buenos Aires) y Usaquén (Bogotá). Anales de Investigación en Arquitectura 10(1), 65-87.
- Vecslir, L. (2020). Centralidad. En. A. Benedetti (ed.) Palabras clave para el estudio de las fronteras. Buenos Aires: Prensa Teseo.

- Vecslir, L. (2019). Un espacio de opinión sobre la agenda metropolitana. En M. Charrière (dir.) 2009-2019 el Observatorio en el tiempo (págs. 78-81). Ciudad de Buenos Aires: Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo.
- Williams, F., Ríos, D. Vecslir, L. (2018). "Ríos Urbanos": explorando nuevas perspectivas para el estudio, diseño y gestión de los territorios fluviales. Estudios del Hábitat 16(2), 1-8.
- Vecslir, L. (2018). Centro comercial los bordes del centro comercial. Interrogantes acerca de la fragmentación urbana en cuatro enclaves comerciales del eje norte de la región metropolitana de Buenos Aires. Riurb (Revista Iberoamericana de Urbanismo), 14, Segregación y fragmentación urbana. Enfoques teóricos metodológicos y evidencias empíricas, 23-41.
- Vecslir, L., Blanco, J., Nerome, M., Scitutto, F., Maestrojuan, P., Rodríguez, L. (2018). Un corredor sin autopista. Centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la región metropolitana de Buenos Aires. Ciudad de Buenos Aires: Café de las Ciudades - Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras (UBA).

#### EXPERIENCIA PROFESIONAL

- Consultor para la Evaluación y propuesta de estructura urbana e integración socioambiental para la implementación de medidas de adaptación basadas en ecosistemas en la cuenca del arroyo Ortega y la Reserva Natural Laguna de Rocha, Provincia de Buenos Aires. Convenio de cooperación Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) - Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (junio – noviembre 2021).
- Consultor para la elaboración de los Lineamientos de Planificación Urbana Estratégica para las ciudades de Los Antiguos y Caleta Olivia. Provincia de Santa Cruz, Consejo Federal de Inversiones (marzo 2019 - enero 2020).
- Consultor para la elaboración de los Lineamientos de Planificación Urbana Estratégica para las ciudades de El Chaltén, Piedra Buena y Puerto Deseado. Provincia de Santa Cruz, Consejo Federal de Inversiones (noviembre 2018 - enero 2019).
- Colaborador en el informe Aportes a la formulación del Código Urbanístico, Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU), mayo-septiembre 2017.
- Gestión de contenidos del Observatorio Metropolitano, Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU), marzo 2016-febrero 2019.
- Miembro de la Unidad de Planificación Estratégica (UPE) para la elaboración del Plan Estratégico y de Desarrollo Integral de San Carlos de Bariloche. Municipio de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro (junio 2014-mayo 2015)
- Consultor para la formulación del Plan Urbanístico Territorial de Lanús. Municipio de Lanús (Provincia de Buenos Aires), Préstamo BID 1896/OC-AR para el financiamiento del Programa Multisectorial de Preinversión III (octubre 2011-julio 2012).
- Consultor para la formulación del Plan de Desarrollo Local de Bahía Blanca. Municipio de Bahía Blanca, Préstamo BID 1896/OC-AR para el financiamiento del Programa Multisectorial de Preinversión III (marzo 2009- agosto 2009).
- Participación en la elaboración del Plan Director Urbanístico de las Colonias Industriales del Río Llobregat. Convenio de colaboración ETSAB, UPC - Generalitat de Catalunya (octubre 2005 - mayo 2006).
- Participación en la elaboración del Plan Director Urbanístico de la Conca d'Odena. Convenio de colaboración ETSAB, UPC - Generalitat de Catalunya (enero 2005 - mayo 2006).
- Participación en la elaboración del Inventario de edificaciones del ámbito rural del municipio de Caldes de Montbui, Provincia de Barcelona. Csa Arquitectos (Diciembre 2004)

Gotemburgo, Suecia

2022-12-21

INSTITUTO ANFITRIÓN: CENTRO DE TRANSPORTE Y SOCIEDAD,  
UNIVERSIDAD DEL OESTE DE INGLATERRA (UWE), BRISTOL

LÍDER DEL PROYECTO: BOZOVIC, TAMARA

CORREO ELECTRÓNICO DEL LÍDER DEL PROYECTO: TAMARA.BOZOVIC@UWE.AC.UK

SUJETO: CONFIRMACIÓN E INFORMACIÓN SOBRE LA DECISIÓN DE FINANCIACIÓN TOMADA POR LA JUNTA

NÚMERO DE PROYECTO: EP-2022-WK-05 (NÚMERO ANTERIOR: WK-ANS-2022-19)

TÍTULO DEL PROYECTO: LA TECNOLOGÍA DIGITAL MÓVIL COMO HERRAMIENTA PARA ESTUDIAR LA CAMINABILIDAD PARA AVANZAR EN LA TEORÍA, POLÍTICA Y PRÁCTICA DE CAMINAR PARA EL TRANSPORTE

Querido solicitante,

En diciembre de 2022, la Junta de Fundaciones de Investigación y Educación de Volvo (VREF) decidió otorgar una nueva financiación de SEK 500 000 que se utilizará durante 2023 para el proyecto mencionado anteriormente.

La subvención de un año se abona mediante requisiciones abonadas por tres fundaciones diferentes pertenecientes al VREF y mediante formularios normalizados, enviadas a la dirección indicada en la solicitud. La solicitud de pagos debe basarse en los siguientes datos:

| NÚMERO DE PARTE<br>SOLICITANTE PRINCIPAL | MONTO: 500 000<br>EN CORONAS SUECAS (SEK) | SOLICITAR NÚMERO DE REFERENCIA Y<br>FUNDACIÓN EMISORA               |
|--|---|---|
| 40 % durante enero – junio               | 200 000 SEK                               | Rek-EP-2022-WK-05-F&PGG22<br>de la Fundación de Investigación Volvo |
| 10% durante enero – junio                | 50 000 SEK                                | de la Fundación PG Gyllenhammar                                     |
| 50 % durante junio – diciembre           | 250 000 SEK                               | Rek-EP-2022-WK-05-U22<br>De la Fundación Educativa Volvo            |

Se adjuntan dos solicitudes diferentes al correo electrónico de portada.

Complete, firme y envíe ambas solicitudes a [secretariat@vref.se](mailto:secretariat@vref.se) lo antes posible. La subvención se transferirá a la cuenta bancaria de la institución a la que esté afiliado el propietario de la subvención.

El pago de cada cuota está regulado a seis semanas por año calendario. Estos periodos son:

|           |             |
|-----------|-------------|
| Semana 8  | (Febrero)   |
| Semana 17 | (Abril)     |
| semana 26 | (Junio)     |
| Semana 35 | (Agosto)    |
| Semana 43 | (Octubre)   |
| Semana 50 | (Diciembre) |

Durante estas semanas, las solicitudes serán recopiladas y procesadas para los pagos. Una copia electrónica clara y legible de la solicitud firmada conjuntamente por el líder del proyecto y el representante de la institución anfitriona será suficiente de primera mano para aprobar la transferencia, pero tenga en cuenta que el formulario original puede ser requerido para verificación posterior por parte de nuestra auditoría fiscal.

Si la solicitud llega demasiado tarde para pagarse en un período determinado, la cuota se pagará en el período siguiente.

Las subvenciones concedidas para un período determinado deben utilizarse durante ese período. Si una subvención no se puede utilizar (parcial o totalmente) durante el período determinado, no se podrá utilizar hasta que la solicitud haya sido aprobada por la Junta de VREF.

Las subvenciones que no se soliciten serán devueltas al VREF al cabo de dos años.

Las condiciones y más instrucciones para solicitar la subvención pueden obtenerse poniéndose en contacto con la Sra. Fabienne Niklasson en [secretariat@vref.se](mailto:secretariat@vref.se).

Tuyo sinceramente,

Henrik Nolmark



Director del VREF

### ANEXO 3

#### Presupuesto descompuesto

#### 1. Detalles del presupuesto

|   |  |
|---|--|
| <b>Organismo financiador</b>                | Bases educativas y de investigación de Volvo (VREF)  |
| <b>Referencia del organismo financiador</b> | EP-2022-WK-05  |
| <b>Proyecto</b>                             | La tecnología digital móvil como herramienta para estudiar la caminabilidad para avanzar en la teoría, la política y la práctica de caminar para el transporte |
| <b>Referencia principal</b>                 | 10386999   |
| <b>Investigador principal</b>               | Dra. Tamara Bozovic  |
| <b>Co-investigadores</b>                    | Prof. Erica Hinckson (AUT); Prof. Carla Galeota y Prof. Lorena Vecslir (UNSAM)   |
| <b>Representantes de Socios Comerciales</b> | Hana Sutch (Go Jauntly Ltd) y Grant Waters (Tranquil City Limited)   |

#### Detalles del presupuesto para AUT

La Parte Líder pagará a la AUT el importe total financiado de £20.322,00 (que incluye la suma de £8.797 previamente asignada a la Universidad de Auckland (UoA) para los trabajos que debía realizar la UoA de conformidad con la Solicitud en el Anexo 1) y pagar a la UNSAM el monto total financiado de £7,062.00 , sujeto a recibo del Organismo de Financiación. Todas las sumas incluyen el IVA, si corresponde.

Tenga en cuenta que Go Jauntly Limited y Tranquil City Limited brindan apoyo en especie en el marco del Proyecto de acuerdo con la Solicitud y, por lo tanto, no recibirán ninguna parte del Premio.

## **ANEXO 4**

### **Buenas prácticas de gestión de datos**

1. Los datos de investigación deben generarse utilizando técnicas y procesos científicos sólidos;
2. Los datos de la investigación deben ser registrados con precisión de acuerdo con las buenas prácticas científicas por parte de las personas que realizan la investigación;
3. Los datos de investigación deben analizarse de manera adecuada, sin sesgos y de acuerdo con las buenas prácticas científicas;
4. Los datos de la investigación y los Resultados deben almacenarse de forma segura y ser fácilmente recuperables;
5. Los rastros de datos deben mantenerse para permitir que las personas demuestren fácilmente y reconstruyan las decisiones clave tomadas durante la realización de la investigación, las presentaciones realizadas sobre la investigación y las conclusiones alcanzadas con respecto a la investigación; y
6. Cada Parte debe tener derecho, previa notificación por escrito con no menos de 14 días de antelación, de visitar a cualquier otra Parte para verificar que la otra Parte esté cumpliendo con las prácticas y procedimientos anteriores.

## ANEXO 5

### Anti sobornos

1. Cada Parte, en relación con el Proyecto:
  - 1.1 cumplir con todas las leyes, estatutos y reglamentos que se aplican a él o a sus actividades y que se relacionan con la lucha contra el soborno o la corrupción (o ambas), incluida la Ley contra el Soborno de 2010 ;
  - 1.2 no hacer nada que constituya un delito en virtud de la sección 1, 2 o 6 de la Ley contra el soborno de 2010 si se hubiera llevado a cabo en el Reino Unido ;
  - 1.3 tener políticas y procedimientos (incluidos procedimientos adecuados según lo determinado de conformidad con la sección 7(2) de la Ley contra el Soborno de 2010 y cualquier guía emitida en virtud de la sección 9 de esa Ley) para garantizar el cumplimiento de los párrafos 1.1 y 1.2 ;
  - 1.4 seguir y hacer cumplir las políticas y procedimientos mencionados en el párrafo 1.3 anterior;
  - 1.5 informar prontamente a la otra Parte de cualquier solicitud o demanda de cualquier ventaja financiera o de otro tipo indebida que haya recibido ;
  - 1.6 proporcionar las pruebas de cumplimiento de este Anexo que la otra Parte pueda razonablemente solicitar ocasionalmente ;
  - 1.7 mantener registros y libros de contabilidad precisos y actualizados que muestren todos los pagos realizados en relación con este Acuerdo y el Proyecto y las medidas tomadas para cumplir con este Cronograma. (Esos registros y libros de contabilidad deben ser suficientes para permitir que las otras Partes verifiquen el cumplimiento de este Anexo).
  - 1.8 previa solicitud durante el horario laboral normal, y permitir a las otras Partes acceder y copiar esos registros y cuentas y reunirse con su personal para auditar el cumplimiento de este Anexo.
2. Cada Parte se asegurará de que cualquier persona asociada con ella (según lo determinado de conformidad con la sección 8 de la Ley Antisoborno de 2010 y el párrafo 4 siguiente) que esté involucrada en el Proyecto, esté involucrada en el Proyecto únicamente sobre la base de un contrato escrito . que impone a esa persona términos equivalentes a los impuestos a esa Parte en este Anexo.
3. Cada Parte se asegurará de que cada persona mencionada en el párrafo 2 anterior cumpla con términos equivalentes a los términos impuestos por este Anexo, y será responsable ante la otra Parte por cualquier incumplimiento por parte de esa persona de cualquiera de esos términos.
4. Una persona asociada con una Parte incluye a sus empleados, sus estudiantes y subcontratistas y sus respectivos empleados.



## ANEXO 6

### Parte 1 - Derechos humanos

1. A menos que la ley exija o prohíba lo contrario, cada Parte, en relación con la ejecución de este Acuerdo:
  - 1.1 no emplear, involucrar o utilizar ningún trabajo infantil en circunstancias tales que las tareas realizadas por cualquier niño puedan preverse razonablemente que causen un deterioro físico o emocional en el desarrollo del niño;
  - 1.2 no utilizar trabajo forzoso en ninguna forma (prisión, servidumbre, servidumbre o de otra manera );
  - 1.3 no exigir a sus empleados la presentación de papeles o depósitos al comenzar a trabajar;
  - 1.4 proporcionar un lugar de trabajo seguro y saludable, que no presente peligros inmediatos para sus empleados, y si esa Parte proporciona alojamiento a sus empleados, ese alojamiento será seguro para su habitación;
  - 1.5 proporcionar acceso a agua potable, alimentos y atención médica de emergencia a sus empleados en caso de accidentes o incidentes en el lugar de trabajo;
  - 1.6 no discriminar a ningún empleado por ningún motivo (incluyendo raza, religión, discapacidad o género );
  - 1.7 no participar ni apoyar el uso de castigos corporales, abuso mental, físico, sexual o verbal;
  - 1.8 no utilizar prácticas disciplinarias crueles o abusivas en el lugar de trabajo;
  - 1.9 pagar a cada empleado al menos el salario mínimo, o una representación justa del salario prevaleciente en la industria (el que sea mayor) y proporcionar a cada empleado todos los beneficios exigidos legalmente;
  - 1.10 cumplir con las leyes sobre jornada laboral y derechos laborales en los países en los que opera; y
  - 1.11 respetar el derecho de sus empleados a afiliarse y formar sindicatos independientes y la libertad de asociación.
2. Cada Parte acuerda que es responsable de controlar su propia cadena de suministro y que fomentará el cumplimiento de estándares éticos y de derechos humanos por parte de cualquier proveedor posterior de bienes y servicios que utilice al cumplir con sus obligaciones en virtud de este Acuerdo.
3. Cada Parte se asegurará de que tiene , y cumplirá con, políticas éticas y de derechos humanos y un procedimiento de quejas adecuado para hacer frente a cualquier incumplimiento de esas políticas.

### Parte 2 – Antiesclavitud

Cada Parte, en relación con el Proyecto:

1. cumplir con todas las leyes, estatutos y reglamentos que le sean aplicables o sus actividades y que se relacionen con la lucha contra la esclavitud y la trata de personas, incluida la Ley de Esclavitud Moderna de 2015;

2. no hacer nada que pudiera constituir un delito según los artículos 1, 2 o 4 de la Ley de Esclavitud Moderna de 2015 si se hubiera llevado a cabo en el Reino Unido ;
3. tener y mantener sus propias políticas y procedimientos para garantizar el cumplimiento de los párrafos 1 y 2 anteriores;
4. seguir y hacer cumplir las políticas y procedimientos mencionados en el párrafo 3 anterior;
5. incluir en sus contratos con sus subcontratistas y proveedores disposiciones contra la esclavitud y la trata de personas que sean al menos tan onerosas como las establecidas en esta sección de este Anexo;
6. informar con prontitud a las otras Partes de cualquier incumplimiento de esta sección de este Anexo del que tenga conocimiento;
7. proporcionar tal evidencia de cumplimiento con esta sección de este Anexo como cualquiera de las otras Partes pueda solicitar razonablemente de vez en cuando;
8. mantener registros precisos y actualizados para rastrear la cadena de suministro de todos los bienes y materiales suministrados por él en relación con este Acuerdo y el Proyecto y los pasos tomados por él para cumplir con esta sección de este Anexo. (Esos registros deben ser suficientes para permitir que las otras Partes verifiquen el cumplimiento de esta sección de este Anexo); y
9. a solicitud durante el horario normal de trabajo, permitir que cada una de las otras Partes acceda y copie los registros mencionados en el párrafo 8 anterior y se reúna con su personal para verificar el cumplimiento de esta sección de este Anexo .