



## TEMAS HABITAT III

### 19 - TRANSPORTE Y MOVILIDAD

*(Spanish)*

Nueva York, 29 de Mayo 2015





## DOCUMENTO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

### PALABRAS CLAVE

Accesibilidad, Desarrollo de planificación del uso del suelo, de tránsito orientado, Política Nacional Urbana, Transporte de carga, la integración intermodal,

### CONCEPTOS PRINCIPALES

**Movilidad urbana sostenible:** El objetivo de todo el transporte es crear un acceso universal al transporte seguro, limpio y asequible para todos los que a su vez puede facilitar el acceso a las oportunidades, servicios, mercancías y servicios. La accesibilidad y la movilidad sostenible es que ver con la calidad y la eficiencia de llegar a destinos cuyas distancias se reducen más que el hardware asociado con el transporte. En consecuencia, la movilidad urbana sostenible está determinada por el grado en que la ciudad en su conjunto es accesible a todos sus residentes, incluidos los pobres, los ancianos, los jóvenes, las personas con discapacidad, las mujeres y los niños.

**Transporte no motorizado:** se refiere al transporte de pasajeros a través de medios accionados humanos o animales. Incluye, bicicletas, rickshaws, triciclos, carros de tracción animal, - empuje, carros y caminar.

**Transporte público:** servicios de transporte público formales son los que están disponibles al público para el pago, correr en las rutas especificadas, a los horarios con tarifas establecidas y (para los propósitos de este trabajo) en las zonas urbanas. Pueden ser operados por organizaciones públicas o privadas y abarca una amplia gama de modos como, autobús, tren ligero (tranvías, tranvías), metros, trenes de cercanías, teleféricos y transporte marítimo y fluvial (por ejemplo, transbordadores y barcos) <sup>1</sup>.

**Ciudades compactas o “crecimiento inteligente”** describir el desarrollo urbano que es compacto, de recursos eficientes y menos dependiente en el uso de vehículos particulares. El término “crecimiento inteligente” es más comúnmente utilizado en América del Norte, mientras que en Europa y Australia el término “ciudad compacta” se utiliza más a menudo para connotar conceptos similares. Como antídoto a la expansión, estos términos tienen por objeto reducir la carga fiscal municipal de acomodar el nuevo crecimiento, mientras que al mismo tiempo la promoción de pie y en bicicleta, la preservación histórica, la vivienda de ingresos mixtos que ayuda a reducir la segregación social y de clase y la diversidad de la vivienda y la movilidad opciones que atraen a una amplia gama de preferencias de estilo de vida. Diez principios aceptados que definen a dichos desarrollos son: (1) mixta tierra usos (2) diseño del edificio compacto (3) una serie de viviendas oportunidades y opciones como parte de la vivienda mixta (4) barrios caminables (5) comunidades distintivas y atractivas con un fuerte



sentido de lugar (6) la preservación de los espacios abiertos, campos agrícolas, la belleza natural y las áreas ambientales críticas (7) desarrollo dirigidos hacia existentes comunidades (8) una variedad de opciones de transporte decisiones (9) de desarrollo que son predecibles, justo y rentable y (10) de la comunidad y los grupos de interés la colaboración en decisiones<sup>2</sup> desarrollo.

**La demanda de transporte Management (TDM):** La planificación urbana y el diseño que tiene una fuerte relación con la gestión de la demanda de viajes pueden ser una alternativa rentable para aumentar la capacidad. Un enfoque de gestión de la demanda para el transporte a través de una mejor planificación urbana tiene el potencial de ofrecer mejores resultados ambientales, la mejora de la salud pública, las comunidades más fuertes, y las ciudades más prósperas. TDM tiene que ser parte de la estrategia global y complejo conjunto de medidas tecnológicas y políticas para la gestión del transporte urbano.

## CIFRAS Y DATOS CLAVE

EL Transporte, en 2010, fue responsable de aproximadamente el 23% del total de las emisiones de CO<sub>2</sub> relacionadas con la energía. Emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector del transporte se han más que duplicado desde 1970 - aumentando a un ritmo más rápido que cualquier otro uso final de la energía - para llegar a 7,0 Gt CO<sub>2</sub>eq en 2010. Los consumos finales de energía para el transporte alcanzaron el 27,4% del total de energía de uso final, de los cuales una gran parte era urbana. En un escenario común, las emisiones del transporte podrían aumentar a un ritmo más rápido que las emisiones de los sectores de uso final de la energía y otra llegar a alrededor de 12 Gt de CO<sub>2</sub> al año 2050<sup>3</sup>. Esta tendencia pone en peligro el objetivo de limitar el aumento de la temperatura global a dos grados centígrados por encima de los niveles preindustriales. Sin embargo, el aumento de la movilidad y la conectividad en las ciudades trae enormes beneficios para la sociedad y también proporciona los medios esenciales por los que una ciudad puede funcionar con eficacia.

La contaminación del aire exterior, que es causada en parte por el transporte, se estima que causa 3,7 millones de muertes prematuras en todo el mundo en el año 2012; predominantemente, el 88% de estas muertes fueron en bajos y medianos ingresos países<sup>4</sup>. El transporte también contribuye a la contaminación del suelo y el agua.

La congestión del tráfico, no sólo aumenta la contaminación del aire local, pero también causa pérdidas económicas por falta de tiempo y el desperdicio de combustible y el aumento de las emisiones. Por ejemplo, en los Estados Unidos, el tiempo perdido en el tráfico ascendió a 0,7% del PIB, en el Reino Unido hasta el 1,2% del PIB, 3,4% en Dakar, Senegal; 4% en Manila, Filipinas, 3,3% a 5,3% en Beijing, China; 1% a 6% en Bangkok, Tailandia, y hasta un 10% en Lima, Perú, donde la gente en gasto medio en torno a cuatro horas de Viajes<sup>5</sup> diaria.

Cada año, 1,24 millones de personas mueren en accidentes de tráfico que se producen predominantemente (92%) en países de bajos y medianos ingresos. África, que tiene sólo el 2% de los vehículos del mundo y el 12% de la población, tiene 16% de la fatalities<sup>6</sup>.



El crecimiento de la motorización es un fenómeno mundial. En 2010 había 1000 millones los vehículos de motor en todo el mundo (excluyendo vehículos de dos ruedas). Los datos de 2005 indican que casi la mitad de todos los viajes en las ciudades fueron hechas por los modos motorizados privados. Esta proporción sigue aumentando. Para 2035, se espera que el número de vehículos de motor ligeros (automóviles, vehículos utilitarios deportivos, camiones ligeros y furgonetas) para llegar a 1,6 mil millones y para el 2050 esta cifra superará los 2100 millones. La mayor parte del aumento se encontrarán en los países asiáticos, especialmente China y la India. A nivel mundial, el número de automóviles nuevos vendidos anualmente aumentó de 39 millones en la década de 1990 a 63 millones en 2012. Algunos países, especialmente en Asia y también en África, están viendo un enorme aumento de vehículos motorizados de dos ruedas en sus carreteras. Las tendencias también indican que la propiedad privada de vehículos crece lentamente en los países con bajos ingresos per cápita, más rápido en los niveles de ingresos medios, alcanzando la saturación a niveles más altos de ingresos. Por ejemplo, los kilómetros recorridos por los vehículos per cápita parece haberse estabilizado en un número de países de altos ingresos, tales como EE.UU., Japón, Australia, Reino Unido, Francia y Alemania.

Transporte no motorizado compuesto por alrededor de 37% de los desplazamientos urbanos en todo el mundo en 2005. Para viajes muy cortos caminar es el principal modo de transporte. En las ciudades de África representa el 30-35% de todos trips.<sup>7</sup> A pesar de la alta proporción de personas que dependen de transporte no motorizado, una divergencia se ve entre el uso de modos de transporte, la asignación de la infraestructura y la financiación modal en muchas ciudades. Por ejemplo, en Dhaka, Bangladesh, casi el 80% de los viajes son a pie, en autobús o transporte motorizado informal, sin embargo, el 70% del espacio vial se dedica principalmente a los vehículos privados. Del mismo modo, en algunas ciudades de África oriental, las cuentas de caminar durante más de la mitad de todos los viajes, pero menos del 1 por ciento de los costos totales, mientras que acomodar los vehículos privados representa el 50% de los costes totales del sistema.

La vigésimo primera ciudad del siglo es una ciudad de intenso flujo de personas, materiales e información. Productos cuentas de transporte de 10 a 15 por ciento de los kilómetros recorridos por los vehículos equivalentes en zonas urbanas y se han relacionado con las externalidades de congestión y contaminación atmosférica y acústica. La evidencia indica que una ciudad de altos ingresos en Europa genera alrededor de 300 a 400 viajes de camiones por cada 1,000 personas por día y de 30 a 50 toneladas de mercancías por persona por año. El movimiento de mercancías se debe principalmente a diésel buques de carga, camiones y trenes y mientras que los motores diésel son más eficientes energéticamente en comparación con la gasolina, que contribuyen de manera significativa a los GEI y otros contaminantes climáticos de vida corta de carbono negro en particular, afectando por lo tanto también en la salud pública. A pesar de la importancia del transporte de mercancías en el entorno urbano, que ha recibido relativamente menos atención por parte de los responsables políticos y los planificadores.



Consumo de energía relacionada al transporte.  
Giga Joule per cápita.

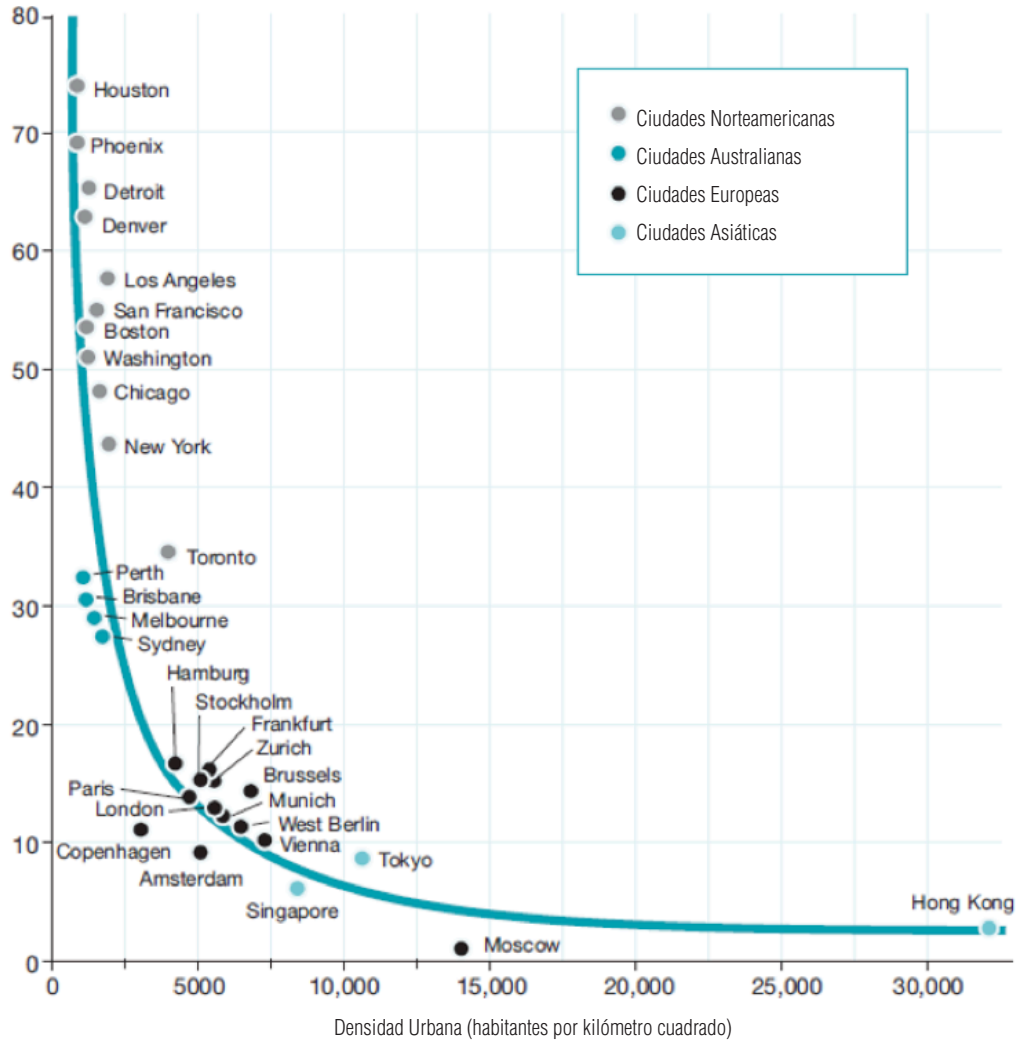


Figura 1: Influencia de la densidad urbana en el transporte relacionado el consumo de energía en 32 ciudades (1989)

(Fuente: Newman y Kenworthy 1989 citados en Lefevre 2009 / GRHS 2013)

En muchos países en desarrollo, en los últimos decenios, el transporte público formal ha deteriorado, ya que los gobiernos mantienen bajos niveles de las tarifas sin aumentar los subsidios. Esto condujo a la disminución de la calidad de los servicios. En muchos países de África, el transporte informal ahora domina la prestación de servicios. El sector informal se caracteriza por empresarios individuales que operan minibuses, autobuses midi, taxis compartidos y, en algunos países, mototaxis. Los minibuses 'matatu' y midi-autobuses en Nairobi se informó de que el uso per cápita más alto del transporte informal en el mundo con 662 viajes por habitante y año, tres cuartas partes de los viajes de transporte público y 36% de los volúmenes de tráfico.



Las mujeres y los hombres en las zonas urbanas tienen diferentes patrones de viaje. Las mujeres tienden a hacer más viajes, pero en distancias más cortas. Las cuestiones relacionadas con el acoso sexual, la seguridad y la seguridad han surgido con respecto a las mujeres que toman el transporte público o caminando. Los altos costos de transporte público que sea prohibitivo para las mujeres. Un estudio realizado en Kampala, Uganda muestra que las mujeres gastan hasta el 29% de sus ingresos en transporte público. Una serie de desafíos también se enfrentan las personas con discapacidad.

## GUIAS CLAVE PARA LA ACCIÓN

### Centrarse en la demanda

La reversión de paradigma, donde la gente en lugar de los vehículos está en el centro de la planificación, es necesario. Este paradigma tiene un enfoque basado en los derechos y considera la accesibilidad como el objetivo final de todo el transporte; es decir, el acceso físico a los lugares y oportunidades, a empleos y servicios ya los bienes y servicios. El foco en el nuevo paradigma pasa de gestionar el lado “oferta” de la movilidad a la gestión de la “demanda”. Mediante la promoción de la planificación del uso mixto de la tierra y más ciudades compactas, viaje longitudes se pueden acortar y la actividad de transporte reducidos. Sin embargo, incluso con el foco en la accesibilidad como la meta, los medios de transporte, sigue siendo un elemento vital. El Cambio Evite Mejorar marco<sup>8</sup> promueve un enfoque basado en la demanda con el objetivo de reducir las emisiones y la congestión y hacer que las ciudades sean más habitables. Evite el estrés mejor planificación del uso del suelo y gestión de la demanda de viajes, lo que reduce las longitudes viaje. Shift se refiere al movimiento de medios de transporte más sostenibles - el transporte no motorizado y el transporte público y, finalmente, mejorar las miradas en la eficiencia del vehículo y combustible. Un sistema de transporte urbano sostenible se basa en una estructura modal eficiente que consiste en caminar, montar en bicicleta y el transporte público. Mejor diseño de calles y espacios públicos, y Diseño Orientado al Tránsito no sólo puede satisfacer las necesidades de accesibilidad de las personas, sino también contribuir a la economía urbana.

### Política de Habilitación para el Medio Ambiente y Coordinación Institucional

Un enfoque integrado para el uso del suelo y la planificación del transporte es esencial. Esta integración debe ser promovido al más alto nivel a través de políticas urbanas nacionales y Políticas de Transporte Urbano Nacional que se desarrollan como instrumentos legales que proporcionan una visión para el desarrollo urbano sostenible a la vez que la definición de las funciones, responsabilidades y relaciones entre los diferentes sectores, organismos y grupos de interés, orientar la acción a través de los niveles regionales, metropolitanas y de vecindad. Tales directrices políticas también pueden fomentar el desarrollo de los “Planes de Movilidad Urbana Sostenible” como un innovador, integrados e inclusivos procesos de planificación de transporte y uso del suelo que se están aplicando en varias ciudades del mundo.

Una dimensión relacionada es la fusión de las responsabilidades institucionales en una sola agencia que tiene jurisdicción sobre el transporte, el uso del suelo y la planificación de la inversión, construcción y mantenimiento de carreteras, tráfico



gestión, concesión de licencias, cumplimiento y operaciones. Esto es particularmente relevante para las grandes ciudades metropolitanas. Estas políticas también pueden apoyar una visión regional para el uso del suelo coordinado y el transporte (por ejemplo, la integración de servicios de transporte público en la región metropolitana). Algunos buenos ejemplos indican el camino a seguir. En Estocolmo, Suecia, a lidiar con el crecimiento urbano, la Storstockholms Lokaltrafik fue creado como un cuerpo único de transporte regional a hacerse cargo de las responsabilidades que habían sido compartidos entre diferentes municipalities<sup>9</sup> anterior. En otro ejemplo, alentado por posibles inversiones en infraestructura de transporte, los cinco “gobiernos de los condados” que conforman el Área Metropolitana de Nairobi han acordado un marco de colaboración para la planificación y las operaciones de transporte mediante la firma de un “Memorando de Entendimiento” como paso previo a la establecimiento de la propuesta de “Autoridad del Transporte Metropolitano de Nairobi” para supervisar el desarrollo del transporte en el Área Metropolitana de Nairobi.

### Integración intermodal y Desarrollo de Tránsito Orientado

Integración modal del transporte público con el transporte no motorizado aumenta el alcance y la accesibilidad del transporte público. Es importante tener en cuenta las funciones complementarias de las autopistas y sistemas ferroviarios. Por ejemplo, en las afueras de Munich, Alemania, autopistas y trenes de cercanías se integran físicamente para permitir a los automovilistas a cambiar a los trenes. Del mismo modo, mejores caminos para peatones y ciclistas en la alimentación de las estaciones de tren de cercanías, las bicicletas públicas y planes de alquiler donde tales estaciones funcionan como un nodo puede mejorar la accesibilidad en las regiones metropolitanas más amplias y debería ser priorizado en las grandes aglomeraciones urbanas.

Curitiba, Brasil es un buen ejemplo de Desarrollo Orientado Tránsito, donde un sistema de transporte rápido de autobuses menor opción de costo se introdujo junto con una política de uso del suelo que promueve el aumento de la intensidad de uso de la tierra progresivamente con la proximidad al corredor BRT demuestra una planificación de se acercan a la gente.

Buenos ejemplos de integración modal han surgido en las ciudades de Asia y América Latina también. En Guangzhou, China, el sistema BRT que sirve 800.000 pasajeros diarios se integra con carriles bici de la ciudad y de los sistemas comparten moto, garantizando así el acceso al transporte público y ampliar el alcance del transporte público. Sao Paulo y Curitiba, en Brasil, Bogotá en Colombia y Santiago en Chile también han tomado medidas hacia esa integración.

### Gestión Urbana de Mercancías

Con la creciente congestión urbana paralizando muchas ciudades y drenando la economía, el concepto de “carga verde” se ha convertido en los últimos años. Se trata de los responsables políticos, líderes empresariales y de la sociedad civil que trabajan voluntariamente para mejorar la eficiencia energética y medioambiental de movimiento de carga. Este enfoque reduce los costos y puede hacer que las empresas sean más competitivas, además de reducir las emisiones y beneficiar la salud pública. Estrategias de transporte en el paisaje urbano cada vez más controvertida no han recibido la atención adecuada y es esencial que las estrechas interacciones entre el uso del suelo y urbano el transporte de mercancías es considerado en la formulación de políticas y estrategias que pueden garantizar los beneficios económicos del transporte de mercancías eficiente, mientras que la reducción de su medio ambiente, la salud y los impactos sociales.



Algunas buenas prácticas han surgido en la distribución de mercancías en zonas urbanas. Estos incluyen la racionalización de la entrega y la consideración de “logística inversa” (es decir, eliminación de residuos y la adaptación modal), pero mucho se requiere una investigación más enfocada en la integración de la distribución de mercancías como parte integral de la movilidad urbana sostenible. Desafíos de (transferir) terminales y centros logísticos podrían reducirse, si se alejan de la dependencia carretera y hacia las terminales intermodales con acceso ferroviario. Logística de carga y opciones intermodales requieren más atención por parte de los responsables políticos y de adopción; especialmente en relación con la toma de decisiones para la ubicación del terminal y la integración.

## Financiamiento

Las políticas deben ser promovidos que hacen que los viajes en coche menos atractivo al tiempo que facilita un cambio modal hacia el transporte público y NMT. Los incentivos financieros y sistemas tarifarios integrados se pueden proporcionar para garantizar la comodidad, accesibilidad y aceptación de estos modos alternativos. Además, basado en el “principio de quien contamina paga, las políticas de estacionamiento, peaje urbano o peajes pueden reducir los automóviles privados utilizan y promover el uso del transporte público y NMT. Los ingresos adicionales generados a partir de medidas de tarificación vial / congestión se pueden utilizar como fuente de financiación de inversiones en mejoras de transporte público. Innovaciones como el coche compartido pueden reducir la propiedad de automóviles, pero aún representan una situación de ganar-ganar para la industria del automóvil y ciudades, que sirve para satisfacer la demanda no-se reunió por la movilidad de los residentes de la ciudad, mientras que la reducción de la demanda en el espacio de estacionamiento. Los empleadores también pueden contribuir a reducir la congestión mediante la incentivación de coche compartido entre los empleados.

La sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte es clave para garantizar la movilidad sostenible. Con la creciente urbanización y el aumento de los viajes, es necesario que los niveles adecuados de financiación disponibles. Se requieren fondos / programas de movilidad, sostenidos y las asignaciones presupuestarias más altas de acuerdo con las prioridades definidas en las Políticas de Transporte Urbano Nacional y Planes de Movilidad Urbana Sostenible asegurar la realización de las medidas identificadas - mecanismos sólidos de financiamiento para el transporte sostenible. En términos generales, la experiencia indica que los costos de operación para el transporte público deben estar vinculadas a las tarifas, pero el costo de capital debe ser apoyada por las fuentes más amplias de los ingresos. La Autoridad Metropolitana de Transporte de Nueva York (MTA) ofrece un ejemplo en un solo organismo es capaz de consolidar los ingresos de diferentes fuentes para proporcionar un sistema de transporte regional multimodal. La agencia combina los ingresos por, estado, los gobiernos locales y federales de impuestos de transporte destinados, así como de los peajes de carreteras y puentes. Esto permite la fácil distribución de los costos y los ingresos a través de diferentes modos - que ilustra una herramienta política potencial que ha sido utilizado fácilmente <sup>10</sup>.

Las Asociaciones Público-Privadas y modelos Valor Compartiendo también tienen un gran potencial en la reducción de la brecha de financiamiento para las inversiones en el transporte público. Para ilustrar en Hong Kong, el Gobierno hace de la tierra alrededor de las estaciones futuras a disposición de Mass Transit Railway Corporation (MTRC) el arrendamiento a largo plazo en el pre-transporte precios de desarrollo. El MRTC luego vende los derechos para desarrollar estos sitios - a precios de desarrollo post - a los promotores privados que crean centros comerciales y casas. La diferencia entre los precios paga por el costo de capital de la infraestructura de transporte.





## Uso de las TIC

Comunicación moderna y la tecnología de ticketing tiene el potencial de facilitar en gran medida la integración de los diferentes modos de transporte. Datos de modelos de previsión de la demanda y confiables deben ser la base de cualquier intervención transporte. Buenos ejemplos basados en la difusión de las TIC están surgiendo en este ámbito. Por ejemplo, la ausencia de datos de origen-destino en las ciudades del este de África hace difícil planificar las operaciones de BRT. Pero mediante el uso de la información sobre las rutas de tránsito informales capturados en los teléfonos inteligentes, fue posible mapear los patrones de movilidad de las personas que utilizan el transporte público informal. Dado que se espera que los servicios de BRT para reflejar los patrones actuales de tránsito informales, estos datos se utilizaron para los planes operacionales para los sistemas BRT. Tal uso innovador de las tecnologías y los instrumentos se puede fortalecer y facilitó para mejorar la accesibilidad y reducir los accidentes, la contaminación y las emisiones de GEI. Aplicación de las TIC y Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) también juegan un papel clave para aumentar la eficiencia operativa de transporte urbano y mejorar los servicios en beneficio de los usuarios del transporte sostenible (por ejemplo, la aceleración del transporte público, centros de control de tráfico y la gestión del tráfico adaptativo, E- venta de entradas, información integrada en tiempo-real de datos, aplicaciones de movilidad multimodal y la navegación) - un enorme potencial para la innovación. El conocimiento de las soluciones de movilidad urbana implementado con éxito puede ser compartida entre los gobiernos locales y nacionales para impulsar la adopción de estas estrategias. El conocimiento también debe ampliarse en cómo el nuevo paradigma se puede implementar en la práctica. Esto requiere de la participación de las ciudades, la sociedad civil, la industria y las instituciones financieras en sociedades de colaboración y operativos en forma de proyectos y al mismo tiempo la creación de capacidad en los aspectos de operación y mantenimiento. Políticas Nacionales Urbanas, junto con políticas nacionales de transporte urbano articulado con el nuevo paradigma de la accesibilidad pueden servir de guía a través de la legislación de la muestra, por ejemplo, en la planificación de la ciudad compacta y los incentivos para el transporte limpio.

Algunos de los otros factores clave para la acción para el transporte urbano sostenible también puede incluir (i) Formulación de Políticas de Transporte Urbano Nacional coherentes para la consolidación de los objetivos políticos más amplios con la acción en los niveles locales, incluidos los marcos jurídicos para la gobernanza de transporte sostenible, los programas de financiación y la fuerte cooperación de autoridades nacionales, provinciales y locales (ii) los procesos de planificación de transporte y uso del suelo innovadoras, integradas e inclusivas (iii) humano y la creación de capacidad institucional para permitir a los responsables políticos y los planificadores para implementar políticas y con éxito realizar medidas sobre el transporte urbano y (iv) El fortalecimiento de la cooperación internacional en materia de transporte sostenible para mejorar el acceso a las tecnologías, experiencias y soluciones concretas, así como para asegurar el aprendizaje mutuo y la mejora de las soluciones.



## PLATAFORMAS Y PROYECTOS

- La Iniciativa Urbana eléctrico Movilidad Vehículos (SMTU) (<http://unhabitat.org/action-platform-onurban-electric-mobility-initiative-uemi/>) lanzada en la Cumbre del Clima de la ONU el 23 de septiembre 2014 con el objetivo de reducir las emisiones del transporte y al mismo tiempo mejorar el acceso y la movilidad a través de la adopción generalizada de vehículos eléctricos, de forma que los vehículos eléctricos representen el 30% de los desplazamientos urbanos en 2030. La iniciativa se llevará a cabo en el contexto general de una transición a fuentes de energía más limpias y mejor planificación urbana y pide acciones complementarias por “oferta” y “demanda” actores secundarios como Industria y ciudades, respectivamente. Las organizaciones internacionales, incluyendo la ONU-Hábitat, otras agencias de la ONU, la Agencia Internacional de Energía, otras organizaciones de conocimiento y de investigación y el Pacto Mundial de las Naciones Unidas desempeñarán un papel facilitador a través de intercambio de conocimientos, el desarrollo de capacidades y el apoyo a través de iniciativas de demostración.
- La Asociación de Transportes Low Carbon Sostenible (SLoCaT) ([www.slocat.net](http://www.slocat.net))
- Reducción de la brecha - una asociación de múltiples partes interesadas para promover el transporte sostenible en el debate internacional sobre el clima ([www.transport2020.org](http://www.transport2020.org))
- Iniciativa ecomovilidad de ICLEI (<http://www.ecomobility.org/>)
- El HUB, una plataforma de fomento de la capacidad por Embarq India / IRG

*Los documentos temáticos Hábitat III han sido preparados por el Equipo de Trabajo de las Naciones Unidas sobre el Hábitat III, un grupo de trabajo de las agencias y programas de Naciones Unidas que trabajan juntos hacia la elaboración de la Nueva Agenda Urbana. Los documentos temáticos se finalizaron durante el taller de redacción Equipo de Trabajo de las Naciones Unidas celebrada en Nueva York del 26 a 29 mayo, 2015.*

*Este Libro Edición ha sido co / dirigido por ONU-Hábitat y el PNUMA con aportaciones de UN DESA, el Banco Mundial, el PNUMA y la OMS*

*La traducción al español de este documento se ha realizado con el apoyo de la Federación de Mujeres Municipalistas de América Latina y el Caribe (FEMUN LAC), Magdalena García Hernández de la Evaluación Multisectorial Inicial Rápida (MIRA), y de Mujeres Iberoamericanas en Red por la Igualdad Presupuestal entre Mujeres y Hombres, miembros de Huairou Commission: Women, Homes and Community.*