

Congreso Nacional del Medio Ambiente
Madrid del 31 de mayo al 03 de junio de 2021

PRESENTACIÓN RESULTADOS COMITÉ TÉCNICO CT-8: PLANES DE URBANISMO FRENTE A LOS PLANES DE MOVILIDAD

MARCOS CASTREÑO BANDRÉS
ÁREA TÉCNICA – FUNDACIÓN CONAMA
#conama2020



- 01** Comparativa de guías
- 02** Normativa vinculante
- 03** Relación PMUS-PGOU

01

**GUÍAS Y DOCUMENTOS DE
REFERENCIA PARA LA
ELABORACIÓN DE PMUS**

Guías y documentos de referencia

IHOBE

- Pionera
- Metodológica y Educativa.
- T.Público y Peatón.

IDAE

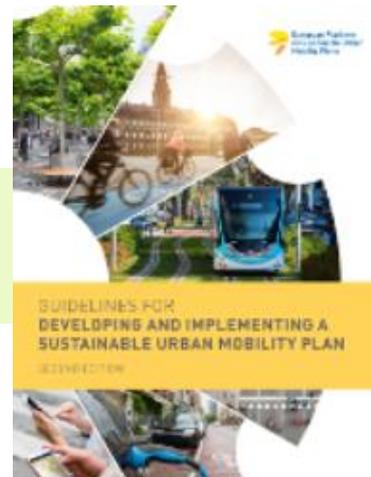
- Insigne.
- Metodológica, conceptual.
- Enfoque más amplio que los PMUS.

ELTIS

- Inspiradora.
- Actualizada, revisión IDAE
- Grandes temas (topic guides).

INFORME CONAMA

- Propuestas, enfoques.
- Temas clave.
- Retos.



CONAMA INFORME

Identificación de los temas clave para una movilidad sostenible, segura y conectada

Guías y documentos de referencia

Sistematizar la elaboración de PMUS para conseguir establecer un marco de referencia que pueda ser tomado como base de partida para la elaboración de estos planes.

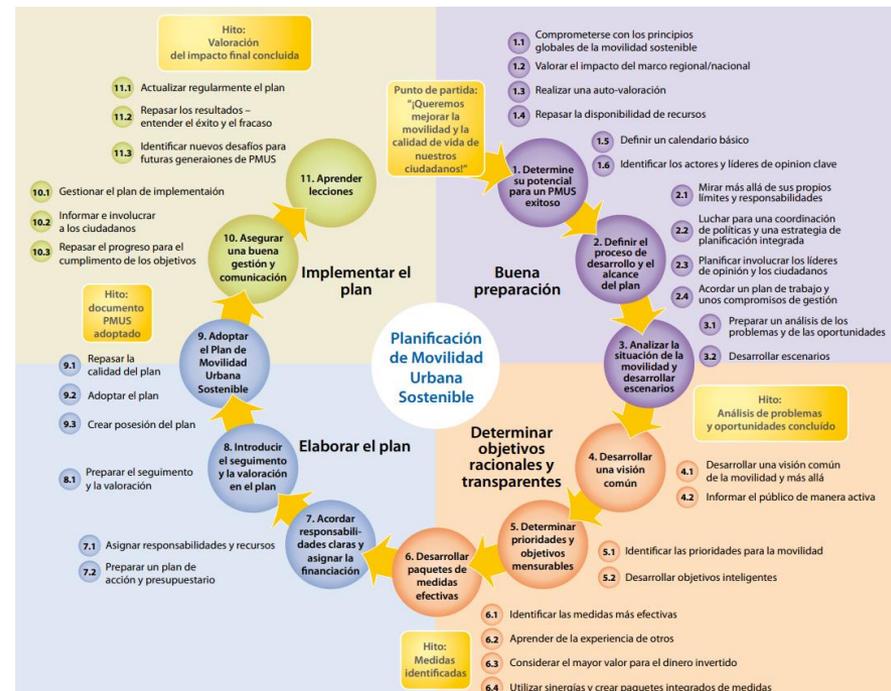
No debe ser tomado como una **“receta de cocina”** con la secuencia de acciones precisas para obtener el plato final. Necesaria interpretación según la situación local y, en este sentido, se puede llegar a la conclusión de que para aplicar el PMUS en un ámbito concreto es necesario seguir un camino específico para cada territorio.

No es una **“garantía de éxito”**, la aplicación de los principios descritos no garantiza que el plan vaya a ser un éxito en cualquier ámbito. Recurrir a la experiencia (local) en estos temas, para obtener una idea más equilibrada de todas las opciones y de su idoneidad. Por otro, lo esencial para poner en marcha el proceso son las políticas nacionales y regionales y el compromiso y participación de las partes implicadas locales (y no tanto los conceptos propuestos en estas guías).

Guías y documentos de referencia

Forman una estructura lógica, más que secuencial:

- Ciertos imperativos “cronológicos” (Participación – Propuestas).
- El proceso constituye un ciclo de actividades, parte de las cuales se desarrollan de forma simultánea, dando cuerpo de forma gradual a las medidas que se pretende aplicar.



Guías y documentos de referencia

La Estrategia de Movilidad se pondrá en práctica a través de 9 ejes que incluyen líneas de actuación y medidas concretas. Algunas de las medidas incluidas en la Estrategia de Movilidad necesitarán desarrollo normativo, por ello se plantea la redacción de una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

La agenda urbana española además de ser una estrategia de desarrollo urbano integrado supone un método de trabajo y un proceso para todos los actores. Especial importancia del OE.10 - MEJORAR LOS INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN Y LA GOBERNANZA.



02

NORMATIVA RELEVANTE

Ley de Economía Sostenible

Artículo 101. Los Planes de Movilidad Sostenible.

1. Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

2. Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal. Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente.

A tal efecto, tienen esta condición los Planes de Movilidad Sostenible que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

3. Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

4. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.

5. En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

[Bloque 148: #a102]

Definición:

- Flexibilidad
- Interpretación

Ámbito-Escala:

- Subregional
- Áreas funcionales

Afecciones normativas

Contenido:

- Flexibilidad
- Innovación

Participación

Ley de Economía Sostenible

Sección 3.ª Movilidad sostenible

[Bloque 145: #a99]

Artículo 99. Principios en materia de movilidad sostenible.

En el ámbito de sus competencias, las Administraciones Públicas promoverán políticas de movilidad sostenible, que respeten los siguientes principios:

- a) El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- b) La **participación** de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.
- c) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.
- d) El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental.

[Bloque 146: #a100]

Participación

Artículo 102. Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible.

A partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o **subvención** a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible

Subvenciones:

- Aumento exponencial PMUS a partir de 2014
- ¿Arrojo político o rédito financiero?

Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana

Artículo 3. Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible.

f) Garantizarán la **movilidad** en coste y tiempo razonable, la cual se basará en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, otorgue preferencia al transporte público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta.

f) Garantizarán la movilidad en coste y tiempo razonable, la cual se basará en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de **transporte**, que, no obstante, otorgue preferencia al **transporte** público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta.

Artículo 18. Deberes vinculados a la promoción de las actuaciones de transformación urbanística y a las actuaciones edificatorias.

Entre las obras e infraestructuras a que se refiere el párrafo anterior, se entenderán incluidas las de potabilización, suministro y depuración de agua que se requieran conforme a su legislación reguladora, y la legislación sobre ordenación territorial y urbanística podrá incluir asimismo las infraestructuras de transporte público que se requieran para una **movilidad** sostenible.

Artículo 20. Criterios básicos de utilización del suelo.

c) Atender, teniendo en cuenta la perspectiva de género, en la ordenación de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de **movilidad**, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente.

Movilidad:

- Equilibrio entre los sistemas de transporte.
- Preferencia TP.
- Potenciar modos activos.

Perspectiva de género Accesibilidad Universal

Normativa Autonómica (Ley de Urbanismo de Castilla y León)

Artículo 4. Actividad urbanística pública.

8.º La prevención de la contaminación y la limitación de sus efectos sobre la salud y el medio ambiente, fomentando el transporte público, la **movilidad** sostenible, la eficiencia energética, las energías renovables y el desarrollo urbano compacto.

Artículo 20. Deberes de la promoción de las actuaciones urbanísticas.

2.º En suelo urbano no consolidado y urbanizable, este deber incluye las obras precisas para conectar el sector con los sistemas generales, así como para la ampliación o refuerzo de estos, de forma que se asegure su correcto funcionamiento; entre dichas obras se entenderán incluidas las de potabilización, suministro y depuración de agua que se requieran conforme a su legislación reguladora y las infraestructuras de transporte público que el planeamiento exija para promover la **movilidad** sostenible.

Artículo 36 bis. **Movilidad** sostenible.

El planeamiento urbanístico promoverá la **movilidad** sostenible y el urbanismo de proximidad, a fin de reducir las necesidades de desplazamiento de la población y facilitar el uso y la eficiencia del transporte público. A tal efecto:

a) Se aplicarán estrategias de desarrollo orientado en función del transporte, tales como:

1.º En las inversiones en infraestructura urbana se dará prioridad a la implantación y mejora de los sistemas de transporte público.

2.º Se utilizarán criterios de urbanización y diseño de vías públicas que favorezcan el transporte público y los modos no motorizados, en especial los recorridos peatonales y ciclistas.

3.º Se fomentarán los aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, con acceso al transporte público, cuyos mínimos se determinarán reglamentariamente para cada tipo de municipio.

b) Los Ayuntamientos garantizarán la coordinación entre el planeamiento urbanístico y la planificación del transporte. En particular, los instrumentos de planeamiento que establezcan la ordenación detallada de sectores de suelo urbanizable:

1.º Deben asumir las cargas derivadas de las ampliaciones o refuerzos de los sistemas generales y locales de vías públicas, que sean necesarios para garantizar el mantenimiento de su capacidad y funcionalidad previas.

2.º Deben incluir un estudio de **movilidad** generada, que evalúe la viabilidad de gestionar de forma sostenible los movimientos de población y de mercancías que puedan derivarse del desarrollo del sector, analizando las posibilidades de transporte público, la capacidad y funcionalidad de la red viaria y los modos de transporte alternativos.

Urbanismo y movilidad

Normativa Autonómica (Ley de Urbanismo de Castilla y León)

Artículo 42. Determinaciones de ordenación detallada.

b) Por cada 100 metros cuadrados construibles se preverá una plaza de **aparcamiento** en suelo urbano no consolidado y dos en suelo urbanizable; en ambos casos, al menos el 50 por ciento serán de uso público. Reglamentariamente se determinarán los usos vinculados al transporte compatibles con esta reserva, y las reducciones admisibles de la misma en función de las características del sector; en particular, las actuaciones de regeneración y renovación urbana podrán quedar eximidas de esta reserva.

Artículo 44. Determinaciones.

b) La reserva para **aparcamiento**s se limitará a una plaza de uso público por cada 100 metros cuadrados construibles.

Aparcamiento

El aparcamiento es uno de los problemas actuales más acuciantes. Ocupar la vía con aparcamientos es un despilfarro del espacio público que, seguramente, no será entendido en un futuro próximo. Todavía se entiende menos que la legislación obligue, por ley, a reservar un determinado número de plazas de aparcamiento. Los coches deberían aparcarse en lugares interiores, a poder ser en el subsuelo. La distancia del lugar de residencia al aparcamiento no debería ser inferior a la distancia de ésta a la parada más próxima de transporte público. El esfuerzo debería ser, como mínimo, igual. En el propio edificio de residencia, como máximo, se debería contar con una plaza por vivienda. Por el contrario, el número de plazas para bicicletas debería ser, como mínimo, de dos.

Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte (en desarrollo)

“...aprobación de un marco regulatorio homogéneo, proporcionado y eficiente, que impulse la innovación y sitúe al ciudadano en el centro de las políticas públicas de movilidad”. Contribuye también a la implementación y consecución de objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.

Objetivos de la norma:

- Fiscalidad del transporte
- Financiación del transporte
- Otras subvenciones/ayudas
- Planificación y financiación de Infraestructuras de transporte
- Regulación
- Investigación e innovación
- Regulación logística y distribución urbana de mercancías
- Digitalización, automatización y datos abiertos
- Mejora de la competitividad
- Gobernanza y participación

03

RELACIÓN Y CONVERGENCIA ENTRE LOS PMUS Y EL PLANEAMIENTO GENERAL

Vínculo entre planes

El planeamiento urbanístico tiene una gran responsabilidad en la gestación de la demanda urbana de movilidad y condiciona de forma importante las posibles respuestas a la misma, en la medida en que define los modelos territoriales y urbanos, la densidad, la distribución espacial de los usos, etc., principales condicionantes de la demanda de movilidad; localiza y diseña los espacios públicos y la red viaria, favoreciendo explícita o implícitamente a unos o a otros medios de transporte; regula la cantidad y disposición de las plazas de aparcamiento, etc.

Cuadro 2. El Cambio Conceptual

<i>De los viejos conceptos...</i>	<i>... a los nuevos conceptos</i>
Funcionalismo	Sostenibilidad
Ciudad difusa	Ciudad compacta
Especialización de los usos del suelo	Ciudad multifuncional
Costes directos de operación	Contabilidad ecológica
Movilidad pendular	Movilidad en forma de nube
Movilidad obligada	Movilidad cotidiana
Política de transportes	Política de movilidad y accesibilidad
Distancias largas	Proximidad
Uso longitudinal de la calle	Uso transversal de la calle

Fuente: PTP (2002): Quo vadis mobilitat? Movilidad sostenible y segura. Monografic 2. Barcelona.

Vínculo entre planes

Intención vincular PMUS-PGOU por la **escasa capacidad de los Planes de Movilidad de pasar a la ejecución.**

Planificación estratégica es fácil que quede abandonada mientras que la planificación urbanística tiene unos mecanismos de ejecución más consolidados.

Como **integrar las estrategias de movilidad sostenible pueden entrar en el régimen de derechos y deberes de los Planes Generales**, es decir, de la propia ejecución urbanística siendo así más probable que todo esto se ejecute y tenga carácter vinculante.

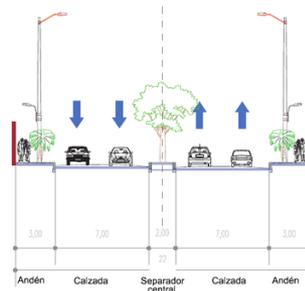
El reto es renovar la planificación urbanística para integrar de manera efectiva el papel de los planes sectoriales.

Vínculo entre planes

La movilidad planteada en los PGOU es una movilidad obligada, como un elemento que se debe aportar y que únicamente justifica aspectos de diseño urbano básico (ancho de viales...).

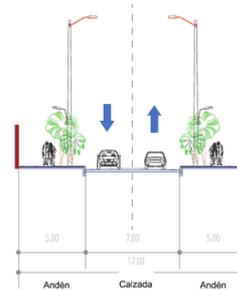


Figura 13. Perfil vial tipo 10



Ancho total	mínimo 22,00 m
Separador central	mínimo 2,00 m
Ancho andén	mínimo 3,00 m
Número de carriles tráfico	mínimo 2 (según diseño)
Ancho carril tráfico	máximo 3,50 m

Figura 14. Perfil vial tipo 12



Ancho total	mínimo 17,00 m
Ancho andén	mínimo 5,00 m
Número de carriles tráfico	mínimo 2 (según diseño)
Ancho carril tráfico	máximo 3,50 m



Convergencia entre planes



1. Equipo que elabora el PMUS forme parte del equipo de redacción del Plan General.
2. Continuidad política en la administración local.
3. El Planeamiento General incorpore parte de las propuestas del PMUS como determinaciones del planeamiento. Si se incorpora a la gestión urbanística.



1. No hay necesidad de PMUS para alcanzar una movilidad sostenible.
2. Enorme cantidad de recursos al margen de la planificación espacial si existe planificación política.

Situación actual y barreras detectadas



- Sesgo y desfase temporal (contemporáneo vs tradicional / tiempos de redacción, elaboración).



- Continuidad política (mismos enfoques, interdepartamental, interconcejalías).
- Equipos de trabajo (supremacía ingenieril y arquitectónica).



- Coherencia en los objetivos (de ambos planes).
- Como el Planeamiento General recoge estos objetivos en sus determinaciones.



- PMUS podría incorporar cuestiones urbanísticas más profundas. (más allá de tráfico y circulación), usos, parcelario, etc. Trascender al análisis y elaborar propuestas concretas (urbanísticas) si esto se hace el Planeamiento General lo incorporará de manera más sencilla. (lo mismo con temas fiscales, educativos, cultura, gobernanza, etc.)



- No apoyar los PMUS en planificación sectorial superior (carreteras e infraestructuras).



- Cascada de intenciones = disolución de los principios (Guías – Pliegos).
- Beneficiarse de la escasa vinculación normativa de los PMUS.
- Eficiencia no es un concepto exclusivamente económico.

Situación actual y barreras detectadas



- Relaciones técnico-políticas.

- Evaluación: Indicadores de ejecución e impacto (sesgo temporal, aparecieron a partir de 2010).



- Innovación, disparidad en técnicas y procedimientos = imposibilidad de tener una base común y estándar que sirva de base de conocimiento para una estrategia común y coordinada entre municipios (estandarización).



- Planificación estratégica: puesta en valor, oportunidad.

- Los municipios, muchas veces por falta de presupuesto, no actúan sobre todos los puntos que recomienda la guía de IDAE, sino que se quedan con unos pocos aspectos.



- Financiación por objetivos, faseabilidad de las ayudas.

Situación actual y barreras detectadas

Reflexiones - Conclusiones:

➤ Cascada de intenciones: Disolución de los principios. Pliegos técnicos de contratación.

“...en este sentido, el PMUS incluirá un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento actual...en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal...”

“Del mismo modo, el PMUS contemplará el diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas el sistema de estacionamiento y los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte...”

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES
CONTRATO DE SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL
PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DE VILA-REAL

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DE
LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN
DEL ESTUDIO DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DEL AYUNTAMIENTO ORIHUELA

Situación actual y barreras detectadas

Reflexiones - Conclusiones:

- Participación: obligada por ley, pero no siempre real o efectiva. Factor de éxito.

0 Introducción. Contenido del documento

El presente documento recoge la formulación de **propuestas** del Plan de Movilidad Urbana de la ciudad de Salamanca, en correspondencia a la normativa vigente:

Sección 3ª "Movilidad Sostenible" de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Artículo 101. Los Planes de Movilidad Sostenible.

1. Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

...

4. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.

...

Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), aprobada por el Consejo de Ministros, con fecha de 30 de abril de 2009

6.1.17.- Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible persiguen impulsar un conjunto de actuaciones para conseguir desplazamientos más sostenibles (a pie, bicicleta y transporte público), que sean compatibles con el crecimiento económico, alcanzando con ello una mejor calidad de vida para los ciudadanos y futuras generaciones.

Implantar planes de movilidad en todos los núcleos que presten el servicio de transporte público, sin excluir la posibilidad de aplicación en ciudades de pequeño tamaño.

El contenido de los planes de movilidad urbana sostenible debe adecuarse a los criterios y orientaciones establecidos por la normativa en la materia. Los planes de movilidad urbana sostenible incluirán como mínimo:

- un diagnóstico de la situación,
- los objetivos a conseguir,
- las medidas a adoptar, y
- los mecanismos de financiación y programa de inversiones.

Las propuestas de actuación surgen de diferentes fuentes de información:

- De los resultados derivados de la diagnosis técnica realizada por el Plan
- De ideas y razonamientos del proceso de **Participación** Ciudadana
- Del modelo de ciudad que el Ayuntamiento desea para el futuro
- De los objetivos medioambientales vigentes a nivel supramunicipal
- De las propuestas y objetivos comunes entre el PMUS y el Plan Estratégico de Desarrollo Sostenible

INCLUIDO

OMITIDO

Situación actual y barreras detectadas

Reflexiones - Conclusiones:

- **Gobernanza:** La modalidad de gobernanza multinivel que caracteriza la realidad española cuando se trata de políticas que han de incidir sobre tema urbano y territorial, ha venido siendo descrita por la literatura como limitada por inercias relacionadas con la cultura de las organizaciones y por un sistema administrativo dividido en áreas y niveles que prevalece sobre la visión integrada y la perspectiva estratégica (Farinós et al, 2005).

Gobierno Central
Comunidades Autónomas
Ayuntamientos

Instrumentos de concertación
Defensa de los ámbitos competenciales



Acción del Estado se ha iniciado una transformación de la gobernanza hacia un modelo más colaborativo en el ámbito de la política de movilidad urbana y metropolitana. (AUE, IDAE EMSSC, etc.)

Situación actual y barreras detectadas

Reflexiones - Conclusiones:

- Movilidad Sostenible, ¿Para quién? - Propuestas discriminatorias en los PMUS. Derechos y su sostenibilidad social.

Medidas Segregadoras	Planificación y movilidad sostenible
Tarifación Vial	Políticas de vivienda pública y privada
Aparcamientos de Pago	Localización y proximidad para la igualdad de condiciones
Reducción de obligaciones de aparcamiento en los proyectos	Densidades saludables y sostenibles
Prohibición temporal de circulación	Usos mixtos y compatibles (masa crítica)
	Transporte público e infraestructura para la movilidad (valor suelo y plusvalías)

Situación actual y barreras detectadas

Reflexiones - Conclusiones:

- De los PTUS a los PMUS... de los viejos conceptos... a los nuevos conceptos

PTUS	PMUS
Medios y modos de transporte	Personas y colectivos sociales
Intermodalidad	Motivos de los viajes
Gestión de la demanda	Inmovilidad
Atractores de viajes	Planificación espacial y diseño urbano
Sostenibilidad	Seguridad vial, accesibilidad universal...



- ✓ El documento de trabajo continúa elaborándose.
- ✓ Ficha de experiencias en movilidad sostenible, segura y conectada: <https://es.surveymonkey.com/r/ejemovilidad>
- ✓ Formulario: www.conama2020.org/PMUS
- ✓ Buzón de sugerencias.

CONAMA 2020

Congreso Nacional del Medio Ambiente. #Conama2020



¡Gracias!

#conama2020