

Proceso participativo  
Plan de Movilidad Sostenible del Parque Nacional de  
Ordesa y Monte Perdido

**INFORME RESUMEN TALLER PRESENCIAL**  
**Torla, 27 de febrero de 2024**



## Índice

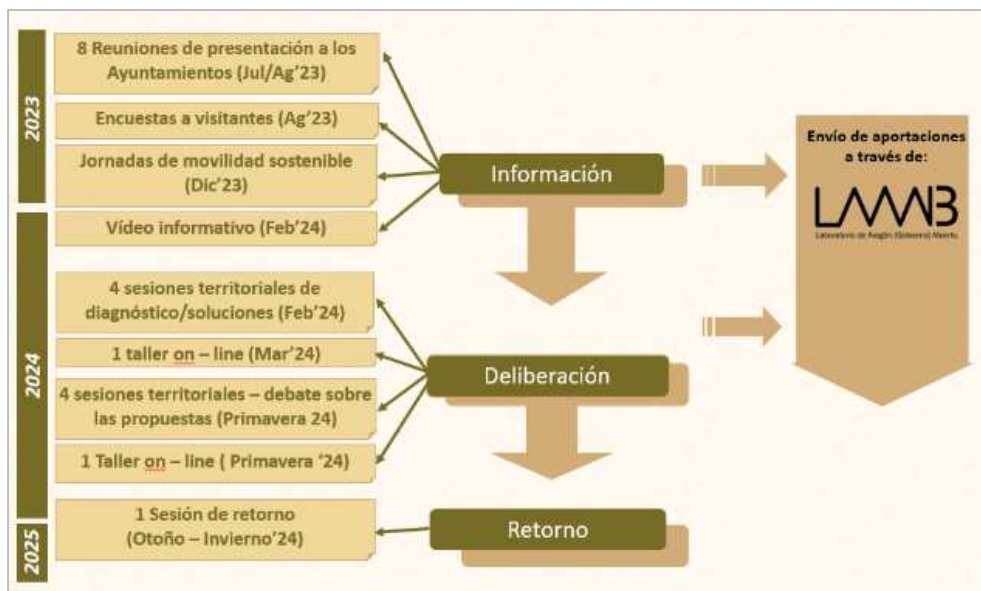
<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DESARROLLO DE LA SESIÓN</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>ASISTENTES</b>	<b>6</b>
3.1	PARTICIPANTES	6
3.2	ORGANIZACIÓN	7
<b>4</b>	<b>BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN EL PARQUE</b>	<b>9</b>
5.1	ACCESOS	9
5.2	APARCAMIENTOS	10
5.3	SERVICIO DE BUS	11
5.4	SEGURIDAD DE LOS PEATONES	12
5.5	SATISFACCIÓN DE LA VISITA	13
5.6	INTERFERENCIAS CON LA MOVILIDAD LOCAL	13
5.7	COORDINACIÓN	13
<b>6</b>	<b>EXPLORANDO POSIBLES SOLUCIONES</b>	<b>4</b>
6.1	SECTOR ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	4
6.2	SECTOR ENTIDADES CIUDADANAS	5
6.3	SECTORES ECONÓMICOS	6
6.4	CONSERVACIÓN	7
6.5	TRANSPORTE Y TRÁFICO	8
<b>7</b>	<b>PRÓXIMOS PASOS</b>	<b>9</b>

## 1 Introducción

El Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido (PNOMP) es un polo de atracción de visitantes y turistas. Cada año recibe unos 600.000 visitantes de media lo que conlleva una serie de problemas en los accesos a los diferentes sectores del Parque Nacional, Ordesa, Añisclo, Escuaín y Pineta, relacionados con el estacionamiento, atascos y masificación en las entradas, seguridad y el riesgo de obstrucción de las vías de acceso.

Para mejorar esta situación el PNOMP está impulsando un Plan de Movilidad Sostenible con el objetivo de que los desplazamientos de los visitantes en el entorno y su acceso al Parque Nacional resulten más seguros, más satisfactorios, y sean más sostenibles y ecológicos, minimizando su impacto en la movilidad interna de las vecinas y vecinos de estos valles.

Como parte de este Plan de Movilidad Sostenible, se ha iniciado un proceso participativo para integrar el punto de vista de los diferentes actores implicados en la identificación de los problemas y en la búsqueda de posibles soluciones. El proceso de participación se estructura siguiendo el siguiente esquema:



Este documento recoge un resumen de las aportaciones realizadas en la primera de las jornadas participativas, celebrada en Torla el día 27 de febrero de 2024.

Más información:

<https://gobiernoabierto.aragon.es/agoab/participacion/procesos/232478109250>

## 2 Desarrollo de la sesión

Este taller participativo tuvo lugar el día **27 de febrero de 2024, en horario de 17.00 a 19.30 horas**, en el Centro de Visitantes del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, en Torla.

Los objetivos de esta sesión eran, básicamente:

- Identificar los principales problemas que afectan a la movilidad en el PNOMP y especialmente en el sector de Ordesa.
- Plantear posibles soluciones sobre las que profundizaremos en la segunda ronda de sesiones.

Para alcanzar estos objetivos, se siguió el siguiente **orden del día**:

**17:00** - Bienvenida y breve introducción a la sesión

**17:10** - **1ª PARTE** – Problemas de movilidad en el PNOMP

**18:20** - **2ª PARTE** – Posibles soluciones

**19:25** - Próximos pasos

**19:30** - Clausura y fin de la sesión

## 3 Asistentes

### 3.1 Participantes

Nombre	Apellidos	Entidad
Alicia	Berdiel	Ciudadanía
Ana	Perales	Hotel Bujaruelo
Ángel	Pérez Bernad	Asociación Empresarial de Broto
Antonio	Lopez Sanjuan	Merendero Cotefablo
Araceli	Villacampa	Ciudadanía
Carmen	Melero Castillo	casa notario
Carmen	Muro Gracia	Alcaldesa de Broto
Fernando	Carmena Flores	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Francisco	Ginés	SEPRONA - PNOMP
Isaac	Villaverde Fernández	Ciudadanía
Javier	Bernad Castillo	Mancomunidad Forestal del Valle de Broto
Jesús	Casado Fau	Asociación turística Alto Ara
Jesús	Lardiés Rivas	Alcalde de Torla
José	Villanueva Palacio	Entidad Local Menor de Buesa
Jose Ramón	Ceresuela Enguita	Ayuntamiento de Broto
Juan Carlos	Pastora	Ayuntamiento de Torla – Oficina de Turismo
M <sup>a</sup> Ángeles	Pintado Allué	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Manuel	Villacampa	Camping de Valle Bujaruelo
Manuel	Sevillano	Hotel Bujaruelo

Nombre	Apellidos	Entidad
Mariano	Polanco	Representante de entidades no gubernamentales en el Patronato del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Maribel	Nerín Cadena	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Moisés	Martínez	Destacamento de Tráfico de Aínsa (Huesca) 2 componentes, Sargento Sergio y Cabo Moisés
Noelia	Flores	Ciudadanía
Rafael	Gómez de Miguel	Refugio de Bujaruelo
Rafael	Yebenes	Seguridad ciudadana Fiscal - Guardia Civil
Santi	Fábregas Reigosa	AECT PIRINEOS-PYRÉNÉES
Santiago	Viu Pueyo	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Sergio	Rodríguez	Destacamento de Tráfico de Aínsa (Huesca) 2 componentes, Sargento Sergio y Cabo Moises
Tete	Mozota Llesta	TDA (Turismo Deportivo de Aragón)

### 3.2 Organización

Nombre	Apellidos	Entidad
Elena Isabel	Villagrasa Ferrer	Directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Susana	Iglesias García	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
David	Guzmán Otano	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Javier	González Pascual	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Xavier	Carbonell	ARC Mediación Ambiental
Mar	Fábregas	ARC Mediación Ambiental

## 4 Bienvenida y presentación del taller

**Elena Villagrasa, directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido**, dio la bienvenida a todas las personas asistentes, agradeciendo su participación. Aprovechó para explicar brevemente el proceso que se había seguido hasta llegar a la organización de estas jornadas, haciendo mención a las reuniones celebradas en 2023 con los Ayuntamientos y el Patronato del Parque Nacional, las encuestas efectuadas durante el verano pasado a los visitantes y las jornadas sobre movilidad sostenible organizadas en diciembre de 2023, para conocer las estrategias seguidas por otros parques nacionales para ordenar la movilidad.



A continuación, **Xavier Carbonell, de ARC Mediación Ambiental**, equipo dinamizador del proceso participativo, explicó las características principales del proceso participativo, las diferentes fases, el público al que se dirige y los objetivos de la sesión.



Posteriormente, **Susana Iglesias, del equipo de SARGA** encargado de la redacción del Plan de Movilidad Sostenible, hizo una breve presentación para enmarcar diferentes aspectos relevantes en relación a la movilidad en el Parque Nacional y zona de influencia. Su presentación se encuentra en el *anexo 1*. Hizo referencia al vídeo informativo que se encuentra disponible a través

del [siguiente enlace](#).

Una vez escuchadas las presentaciones, se dio inicio al taller participativo.

## 5 Los problemas de movilidad en el Parque

La primera parte del taller participativo se centró en identificar los principales problemas de movilidad en el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido. A continuación, se recogen las diferentes aportaciones realizadas, agrupadas en temáticas comunes. Casi todos los problemas se referían al sector de Ordesa, aunque también se hace referencia a algunas situaciones concretas en el sector de Añisclo. En algunos casos, ya se adelantaba alguna propuesta de solución, que se añade en el mismo texto con una **P** delante. Además, si ha sido el caso, se señala también el número de referencia de la ubicación en el mapa de la problemática.

### 5.1 Accesos

#### **5.1.1 Colapso<sup>1</sup> en el acceso a la Pradera de Ordesa (1)**

Cuando no hay servicio de autobús, se produce colapso en el acceso a la Pradera de Ordesa, al llenarse el aparcamiento de la Pradera.

- 5.1.1.1 **P** Establecer un protocolo claro para que sea más ágil el cierre del Puente de los Navarros billetes de bus.
- 5.1.1.2 **P** Limitar el acceso a la Pradera de Ordesa en vehículo privado a las plazas reales de aparcamiento en el aparcamiento de la Pradera.

#### **5.1.2 Colapso del tramo de la vía A135 entre Torla y Puente de los Navarros (1)**

Se producen muchos problemas de tráfico en el tramo entre Torla y el Puente de los Navarros, tanto si hay servicio de autobús como si no lo hay. Se debe al mal aparcamiento de los vehículos, que estacionan a ambos lados de la carretera, ocupando a veces parte de la calzada.

#### **5.1.3 Colapso y saturación del acceso al valle de Bujaruelo (2)**

El embotellamiento que se produce en el acceso hacia la Pradera de Ordesa provoca que, por falta de información y cartelería confusa, los vehículos se desvíen por la pista que va a San Nicolás de Bujaruelo, provocando un acceso masivo de vehículos por una vía que es estrecha para ambos sentidos, zonas con escasa visibilidad y curvas sin visibilidad, pocas zonas de apartadero y, en definitiva, problemas para todo tipo de vehículos, especialmente los de gran volumen.

---

<sup>1</sup> Aunque no se explicitó, cuando se habla de colapso se refiere especialmente a las temporadas de máxima afluencia (temporada estival y Semana Santa)



#### **5.1.4 Estado deficiente de las carreteras (4)**

Se nombran diferentes puntos donde la carretera se encuentra en mal estado, especialmente en el tramo de la A135 entre el Puente de los Navarros y la Pradera de Ordesa, que se encuentra en mal estado, el mantenimiento de la carretera de acceso a la Pradera de Ordesa es deficiente (provocando problemas de peligrosidad para el tránsito).

#### **5.1.5 Retenciones en el acceso al centro de visitantes de Torla (5)**

Cuando el acceso hacia Ordesa está colapsado, se intenta aparcar en el centro de visitantes de Torla, provocando retenciones de acceso a la localidad y al propio centro de visitantes.

#### **5.1.6 Insuficiente información sobre el estado de los accesos**

En general, parte del colapso se produce porque los visitantes no tienen información sobre el estado de los accesos. El visitante no puede planificarse porque no recibe suficiente información o porque la información es deficiente (se explica que hay carteles que no funcionan)

5.1.6.1 **P** Información en paneles de carretera desde Sabiñánigo, Fiscal y Aínsa.

#### **5.1.7 Faltan zonas peatonales**

Los problemas de colapsos en algunos accesos se podrían solventar si los peatones accedieran a pie, pero no hay suficientes vías alternativas para que los peatones puedan acceder mediante un paseo, evitando además los problemas de seguridad que se generan con el tránsito de peatones por la calzada.

5.1.7.1 **P** Crear vías peatonales de acceso al Parque Nacional cuando la carretera está colapsada.

#### **5.1.8 Escaso uso de vías alternativas como acceso al Parque Nacional (7)**

No se utilizan algunas pistas (como la de la Caña) como vías alternativas para acceder al parque nacional.

5.1.8.1 **P** Reconocer el acceso de la pista de la Caña como acceso al Parque Nacional.

## **5.2 Aparcamientos**

#### **5.2.1 Poca capacidad de estacionamiento (8)**

En general, se indica que hay poca capacidad de estacionamiento. También se ubica esta problemática en lugares concretos, como en Broto.

### **5.2.2 Saturación del aparcamiento del centro de visitantes de Torla (9)**

El aparcamiento del centro de visitantes de Torla se llena muy pronto, en ocasiones ya tiene muchos vehículos aparcados a primera hora de la mañana, que han permanecido estacionados toda la noche o han pernoctado allí (caravanas y furgonetas).

- 5.2.2.1 **P** Se podría valorar cobrar por estacionar en este aparcamiento, aunque fuera un importe mínimo.
- 5.2.2.2 **P** Se propone acondicionar un espacio en el municipio de Torla como aparcamiento para caravanas y así evitar que aparquen en el centro de visitantes.
- 5.2.2.3 **P** Para descongestionar el aparcamiento de Torla, se plantea construir un nuevo aparcamiento en Broto y abrir un servicio de bus desde allí. Esto también mejoraría la movilidad interna entre poblaciones, además de descongestionar Torla.

### **5.2.3 Capacidad insuficiente del aparcamiento de la Pradera de Ordesa (10)**

Se considera que la insuficiente capacidad de plazas de aparcamiento en el aparcamiento de la Pradera de Ordesa es lo que hace que, en días que pueden subir vehículos privados, surjan ya problemas desde el Puente de los Navarros, tanto hacia Bujaruelo como hacia Torla, hasta el Puente de San Antón.

### **5.2.4 Complementariedad entre los aparcamientos de La Tella y el de San Úrbez**

El aparcamiento de La Tella tiene insuficientes plazas de aparcamiento y el hecho de que la carretera HU-631 sea de un único sentido hace que, yendo de Sarvisé, si el aparcamiento de La Tella está completo, no se pueda acceder al de San Úrbez.

## **5.3 Servicio de bus**

### **5.3.1 Faltan alternativas al uso de vehículo privado (12)**

Hay tráfico excesivo interno desde poblaciones cercanas a Torla hasta Torla (de los propios residentes o de las personas alojadas), lo que incrementa más el colapso. Ocurre lo mismo cuando el desplazamiento es desde Aínsa o Sabiñánigo (visitas en el día). No existen alternativas al transporte privado que pueda absorber estos desplazamientos cuando se trata a menudo de visitas en el día (por trabajo o por turismo).

- 5.3.1.1 **P** Lanzaderas del mismo servicio del aparcamiento de Torla que acerque directamente a personas residentes y alojadas en poblaciones de entrada al valle (Sarvisé, Fiscal, Broto,...)
- 5.3.1.2 **P** Establecer líneas de transporte colectivo.
- 5.3.1.3 **P** Incentivar el uso de vehículos compartidos.

- 5.3.1.4 **P** Ampliar las posibilidades de acceso con transporte público desde Sabiñánigo o Aínsa.

### **5.3.2 No es posible planificar el acceso mediante transporte público**

El hecho de que no se pueda reservar plaza en el servicio de bus hace que no sea posible planificar la visita.

- 5.3.2.1 **P** Crear la posibilidad de reservar plaza para el servicio de bus lanzadera.  
5.3.2.2 **P** Estudiar la venta on-line y los métodos más adecuados para el óptimo funcionamiento del sistema.

### **5.3.3 El servicio de bus no cubre suficientemente la demanda**

Actualmente, el servicio de bus lanzadera a la Pradera de Ordesa funciona en temporada alta, por lo que el resto del año no hay ninguna alternativa al transporte en vehículo particular.

- 5.3.3.1 **P** Ampliar el servicio de bus lanzadera a todo el año o, como mínimo, entre Semana Santa y el mes de noviembre (desde septiembre podría ser los fines de semana).  
5.3.3.2 **P** En general, ampliar el servicio para cubrir los puentes regionales y nacionales.  
5.3.3.3 **P** Caminar hacia el bus eléctrico, en aras de una mayor sostenibilidad del sistema.

## **5.4 Seguridad de los peatones**

### **5.4.1 Presencia de peatones en la calzada en el tramo de acceso a la Pradera (3)**

En diversas vías del sector Ordesa (y de los otros sectores), hay presencia de peatones en la calzada, con los problemas de seguridad que ocasiona esa situación. Se nombra, entre otras, la carretera de acceso a la Pradera.

- 5.4.1.1 **P** Promoción del uso de vías alternativas peatonales, como el camino de Turieto Bajo, que une Torla y la Pradera de Ordesa.

### **5.4.2 Vehículos parados en carreteras estrechas panorámicas, sin apartaderos (6)**

En este caso, se trata de la carretera HU-631, de sentido único en el tramo del cañón de Añisclo hasta llegar al aparcamiento de La Tella. Los vehículos se paran para hacer fotos o para contemplar el paisaje pero es una carretera estrecha y sin apartaderos. Esto provoca peligro para los peatones.

## 5.5 Satisfacción de la visita

### **5.5.1 Falta información al visitante en los momentos de máxima afluencia**

Habría que explorar la fórmula para avisar, con una cierta antelación, a los potenciales visitantes, que su visita no será posible de realizar.

## 5.6 Interferencias con la movilidad local

### **5.6.1 Problemas en el interior de las poblaciones**

El hecho de que haya tan elevado número de visitantes y presencia de vehículos provoca que las poblaciones del entorno del Parque Nacional se vean colapsadas por el uso de sus calles como aparcamiento, restringiendo su uso por los vecinos.

### **5.6.2 Compatibilidad del tránsito rodado y la trashumancia**

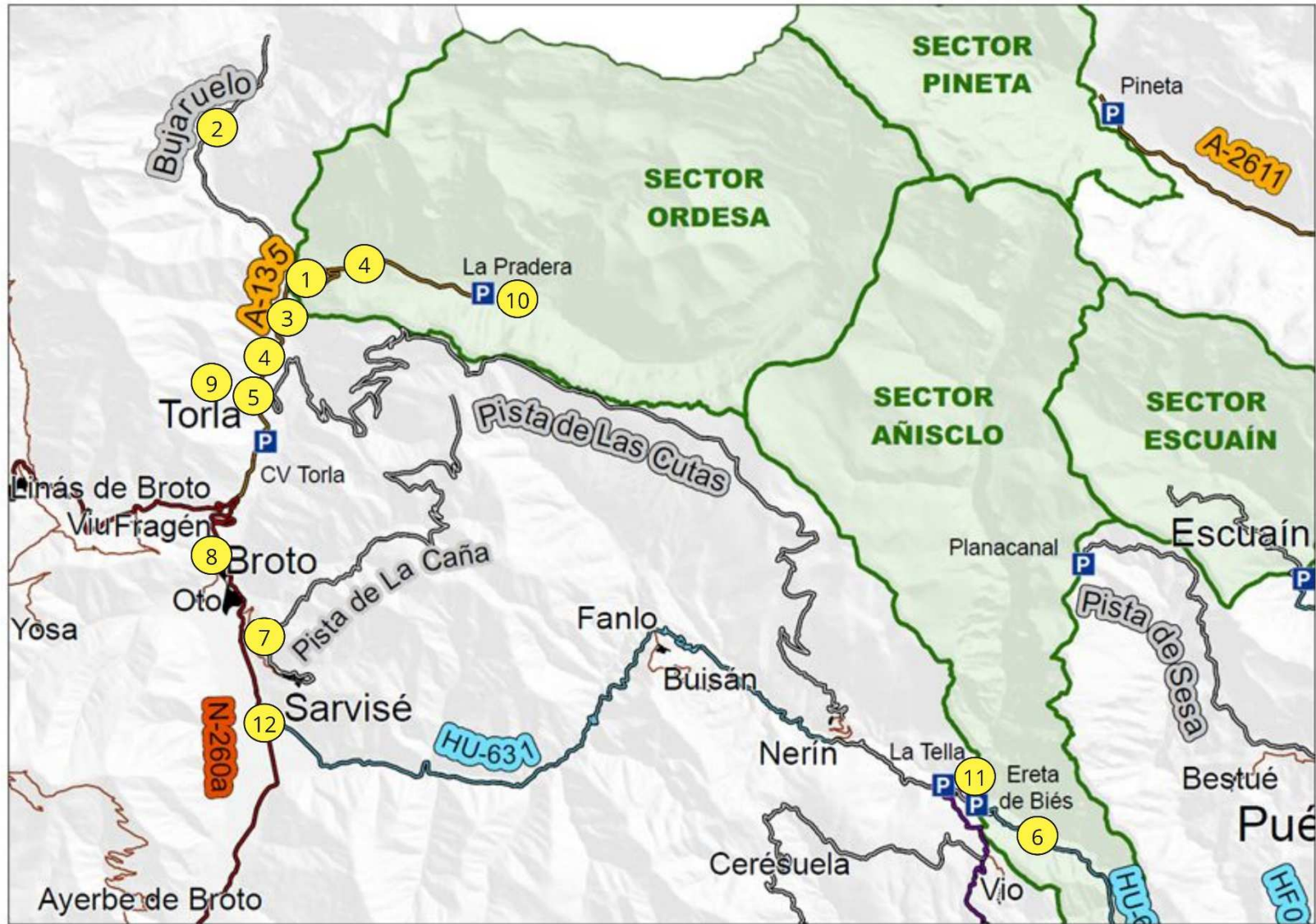
La excesiva presencia de vehículos y los problemas asociados ya identificados hasta el momento, están además dificultando los movimientos del ganado especialmente en las épocas de trashumancia o trastermitancia.

## 5.7 Coordinación


### **5.7.1 Coordinación insuficiente entre diferentes administraciones para la gestión del tráfico y los aparcamientos**

Se constata una coordinación insuficiente entre el Parque Nacional, la Dirección General de Tráfico, los Ayuntamientos y la Mancomunidad Forestal (en el caso del aparcamiento de Bujaruelo, por ejemplo).

En la página siguiente aparece un mapa con las ubicaciones señaladas por las personas participantes con un círculo amarillo (el número se corresponde con la numeración del elemento de diagnóstico identificado).



## 6 Explorando posibles soluciones

La segunda parte del taller participativo tenía por objeto explorar posibles soluciones a las problemáticas identificadas previamente. Para ello, se distribuyeron las personas participantes en grupos en función de su sector. A continuación, se recogen las diferentes aportaciones. En el caso de que se haya realizado algún comentario por parte de las personas participantes, se indica con el símbolo . Para mantener la trazabilidad de las aportaciones realizadas, se han mantenido todas las propuestas. En una fase posterior, se analizarán de forma conjunta las propuestas que sean coincidentes.


### 6.1 Sector administraciones públicas

#### **6.1.1 Mejora de la venta directa de los billetes de la lanzadera a la Pradera**

En el grupo se ha debatido sobre la posibilidad de hacer reserva on-line, pero no se tiene claro que sea esa la opción. Aunque se constata que la venta directa ha podido generar problemas, se trata de hechos puntuales. Por lo tanto, el grupo apuesta por la venta directa pero mejorándola, incrementando el número de puntos de venta y aumentando el número de autobuses.

#### **6.1.2 Mejora de la gestión del aparcamiento en Torla**

En relación a la problemática detectada en el aparcamiento de Torla, se plantean algunas vías de solución. Por un lado, en relación a las caravanas, se propone cobrar el estacionamiento y pernocta e instalar un gálibo para evitar la entrada en el aparcamiento de vehículos grandes. También se propone habilitar más zonas de aparcamiento en Torla y cercanías, y aumentar las líneas de transporte colectivo en el entorno de Ordesa para evitar el uso de vehículo privado.

 Si se gestiona esta situación en Torla evitando el acceso de caravanas al aparcamiento se está trasladando el problema a otros sitios que también habrá que saber cómo se gestionarán.

#### **6.1.3 Aumento de la información y sensibilización de los visitantes**

Se propone que se incremente la información y la sensibilización de los visitantes, especialmente en temporada alta y días de máxima afluencia. A través de diferentes vías (aplicación móvil, carteles, código QR,...) se pueda informar (y a la vez sensibilizar) sobre el grado de ocupación de los aparcamientos, indicando el número de plazas vacías.

## 6.2 Sector entidades ciudadanas

### **6.2.1 Regulación del uso de cadenas y barreras en las pistas**

Se propone intervenir sobre las cadenas y barreras instaladas en las pistas y que, en lugar de prohibir el acceso, regularlo a través de ordenanzas municipales.

### **6.2.2 Diversificación del acceso al Parque Nacional**

Se trataría de autorizar el acceso al Parque Nacional por diferentes vías, para evitar el colapso de las que se utilizan habitualmente. En concreto, se habla de la Pista de La Caña.

### **6.2.3 Habilitación de la reserva on – line del servicio de bus lanzadera**

El grupo de las entidades considera que sí que se tendría que habilitar algún sistema de reserva on-line del servicio de bus lanzadera, estableciendo criterios de prioridad para las personas alojadas en la zona.

### **6.2.4 Potenciación de otras zonas del entorno del Parque Nacional**

Para evitar colapsos en los accesos principales, especialmente el que se produce en la carretera de Torla a la Pradera de Ordesa, se propone diversificar los destinos, potenciando otras zonas del entorno del Parque Nacional (como ejemplo se habla del pico Pelopin, mirador del macizo del Monte Perdido).

### **6.2.5 Información al visitante sobre la capacidad de aforo de forma previa a su llegada**

Se trataría de hacer difusión de la información sobre la capacidad de aforo de las diferentes zonas del Parque Nacional (Pradera de Ordesa, Bujaruelo) de forma previa a la llegada del visitante a la zona.

### **6.2.6 Establecimiento de un límite horario de acceso al Parque Nacional**

Para evitar las pernoctaciones y la excesiva concentración de visitantes que vuelven a última hora, se propone establecer un límite horario máximo de acceso al Parque Nacional.



## 6.3 Sectores económicos

### **6.3.1 Creación de servicios de lanzadera desde los pueblos del sector hacia Torla**

Para disminuir la movilidad interna con vehículo privado y el colapso en Torla y Ordesa, se propone crear un servicio lanzadera que recogiera a las personas que están en las diferentes poblaciones del sector (Sarvisé, Broto, Fragen, Linás de Broto,...), bien porque residen allí o porque están alojados en esas poblaciones, y las acercara hasta Torla, donde el servicio estaría sincronizado con la lanzadera que sube a la Pradera de Ordesa.

### **6.3.2 Habilitación de pequeñas zonas de aparcamiento en cada pueblo**

Esta propuesta sería complementaria con la anterior, ya que consistiría en habilitar pequeñas zonas de aparcamiento (con la ayuda del Parque Nacional) en cada uno de los pueblos del sector, desde donde saldrían la lanzadera a Torla.

### **6.3.3 Mejora del servicio de venta de billetes para la lanzadera, combinando venta on-line con venta directa**

La venta de billetes únicamente en formato on-line no se acaba de ver clara, pero sí que se podría hacer un modelo mixto, permitiendo la reserva del billete a las personas alojadas en las poblaciones del sector, abriendo la posibilidad de venta on – line siempre y cuando estén cubiertas las demandas de las personas alojadas y, por último, dejando siempre un cupo para la entrada libre (venta directa in situ).

### **6.3.4 Electrificación de la flota de buses lanzadera**

Es importante la imagen que pueda dar el Parque Nacional dando ejemplo de movilidad sostenible. Por ello, se considera esencial que la flota de autobuses que realizan el servicio de lanzadera se componga de vehículos eléctricos.

### **6.3.5 Mejora de la señalización e indicaciones sobre la situación de los accesos al Parque Nacional**

Se constata que, cuando se cierra el Puente de los Navarros porque el aparcamiento de la Pradera está lleno, se genera incertidumbre entre los visitantes, provocando, por un lado, parada de la circulación y embotellamiento y, por otro lado, traslado del colapso hacia Bujaruelo. La solución pasa por disponer de información real y al momento sobre la situación del acceso, pero en algún punto antes de llegar al Puente de los Navarros. En Torla está funcionando bastante bien un grupo whatsapp de comunicación entre el Parque Nacional y los alojamientos



de hostelería. Es una buena práctica que podría trasladarse al resto de poblaciones y al resto de sectores.

### **6.3.6 Apoyo al sector ganadero para la realización de movimientos de ganado en horarios nocturnos**

De cara a no perjudicar al tráfico, los movimientos de ganado a los pastos de verano se realizan por la noche, lo que requiere de medidas complementarias para los ganaderos. Por ello, se considera que el plan de movilidad debería contemplar algún tipo de apoyo para estos desplazamientos.

### **6.3.7 Gestión conjunta y organizada de vías alternativas de acceso al Parque Nacional (como la pista de La Caña)**

La pista de la Caña y otras similares se podrían ofrecer, de forma conjunta y organizada, como accesos alternativos al Parque Nacional, favoreciendo la creación de nuevos servicios y posibilidades de visita.

### **6.3.8 Organización del aparcamiento en Bujaruelo**

Se proponen varias actuaciones orientadas a organizar el aparcamiento en Bujaruelo. En primer lugar, el asfaltado de la pista de acceso a San Nicolás de Bujaruelo. En segundo lugar, la habilitación de aparcamientos progresivos desde el Puente de los Navarros, con plazas señalizadas. Por último, ya en la parte alta, habilitar una zona de aparcamiento de pago.

### **6.3.9 Mejora de la gestión del bus lanzadera**

Entre otros aspectos para mejorar la gestión del bus lanzadera se plantea que, en el momento de la adquisición de los billetes, se cierre la hora de vuelta de la Pradera a Torla.

## **6.4 Conservación**

### **6.4.1 Mejoras en el aparcamiento de Torla en relación a las caravanas**

Para afrontar la problemática de las caravanas en el aparcamiento del centro de visitantes de Torla, se propone que se aplique la legislación vigente en materia de pernocta de caravanas o, en su defecto, la aplicación de normativa municipal propia.

#### **6.4.2 *Fórmula mixta de venta de billetes para el bus lanzadera***

Se propone una fórmula mixta (on-line y venta directa) para la adquisición de billetes para el bus lanzadera. La venta on-line debería cerrar la fecha y la hora del viaje. Por otro lado, se propone la electrificación de los vehículos que realizan este servicio de bus lanzadera o la utilización de vehículos de emisiones cero.

#### **6.4.3 *Diversificación de los puntos de salida del bus lanzadera***

Tal y como se proponía en la fase de diagnóstico, se propone que el servicio de autobuses lanzadera a la Pradera de Ordesa salgan desde diferentes poblaciones del sector.

#### **6.4.4 *Instalación de papeleras en las zonas de máxima afluencia de vehículos***

La elevada afluencia de visitantes a la Pradera de Ordesa hace necesaria la instalación de papeleras específicas (con los dispositivos de cierre necesarios para evitar problemas con la fauna silvestre).

#### **6.4.5 *Revisión y actualización de los estudios de capacidad de carga del valle***

Los límites a la movilidad en el Parque Nacional se rigen por la capacidad de carga de cada sector y actualmente se debería revisar, en el marco de la revisión del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG).

### **6.5 Transporte y tráfico**

#### **6.5.1 *Instalación de paneles informativos sobre el grado de ocupación de los diferentes sectores***

Se trataría de instalar paneles informativos en puntos concretos del entorno (Fiscal, Biescas, Boltaña, Aínsa,...) que, en tiempo real, indicasen el grado de ocupación de los diferentes sectores.

#### **6.5.2 *Mejora de las carreteras y vías de acceso***

La mejora del pavimento permitirá agilizar la circulación, por lo que será necesario realizar alguna inversión económica de mejora del pavimentado de las vías de acceso.

### **6.5.3 Ampliación del número de autobuses lanzadera ampliando los puntos de salida hacia Torla**

Se trataría de ampliar el número de autobuses lanzadera para que pudieran ampliar el recorrido, saliendo de diferentes puntos del entorno, desde pequeñas áreas de aparcamiento creadas para ello, donde habría paneles informativos con los horarios de salida de los buses.

### **6.5.4 Mejora del acceso a Bujaruelo**

Se proponen diferentes acciones para mejorar el acceso a Bujaruelo. Por un lado, controlar el aforo, de tal manera que, cuando se llega al límite, se pueda cortar el acceso (dejando pasar únicamente a usuarios del camping, con un documento justificativo). En todo caso, la regulación del paso se debería hacer en la zona principal más estrecha, para evitar el paso simultáneo de ambos sentidos. Por último, se plantea que se delimiten las plazas de aparcamiento y se evite la sobrecarga de vehículos, apoyándose en una persona que pueda controlarlo.

## **7 Próximos pasos**

Elena Villagrasa, directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, explica los próximos pasos, en concreto:

- Se elaborará un resumen de cada jornada participativa, que recibirán todas las personas que hayan facilitado un correo electrónico.
- Una vez las hayan revisado las personas participantes, se publicará el resumen en la página web de Aragón Gobierno Abierto (<https://gobiernoabierto.aragon.es/agoab/participacion/procesos/232478109250>) para compartirla con el resto de personas interesadas.



- A partir de las aportaciones que se hayan recogido en las jornadas y las que se envíen a través del formulario disponible en el portal Aragón Gobierno Abierto

(<https://forms.gle/ishWm7qrsRCn8nAZA>), se preparará un documento de propuestas que se someterá al debate en la segunda ronda de jornadas participativas.

- Se informará oportunamente, como se hizo para la primera ronda de jornadas, de las fechas y lugares de celebración de la segunda ronda de jornadas.
- Al finalizar las jornadas, el equipo encargado de la redacción del Plan de Movilidad Sostenible del Parque Nacional dispondrá de unos meses para elaborarlo y poder realizar una presentación a finales del año 2024 o principios del 2025.

*Torla, 27 de febrero de 2024*