

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

**INFORME RESUMEN TALLER PRESENCIAL
BIELSA, 29 de febrero de 2024**



Índice

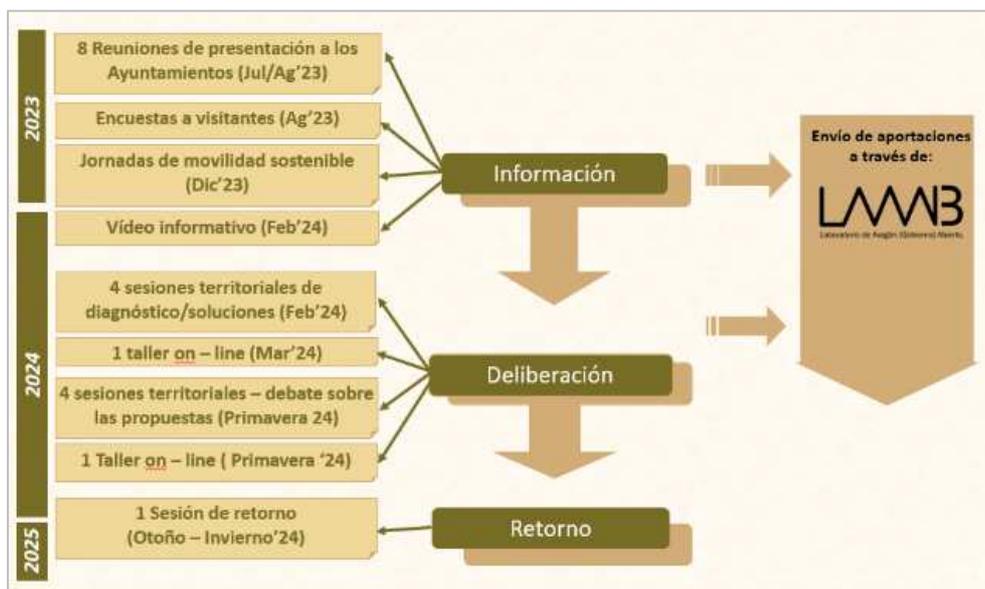
1	INTRODUCCIÓN	4
2	DESARROLLO DE LA SESIÓN	5
3	ASISTENTES	6
3.1	PARTICIPANTES	6
3.2	ORGANIZACIÓN	7
4	BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER	8
5	LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN EL PARQUE NACIONAL	9
5.1	ACCESOS	9
5.2	APARCAMIENTOS	9
5.3	SERVICIO DE BUS	10
5.4	GESTIÓN DE EMERGENCIAS	10
5.5	SEGURIDAD DE LOS PEATONES	11
5.6	INTERFERENCIAS CON LA MOVILIDAD LOCAL	11
5.7	SATISFACCIÓN DE LA VISITA	12
5.8	COORDINACIÓN	12
5.9	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS QUE ACOMPAÑAN LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	13
6	EXPLORANDO POSIBLES SOLUCIONES	15
6.1	ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	15
6.2	SECTOR ENTIDADES CIUDADANAS	16
6.3	SECTORES ECONÓMICOS	17
7	PRÓXIMOS PASOS	19

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 segunda de las jornadas participativas, celebrada en Bielsa, el 29 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 **29 de febrero de 2024**, en horario de **17.00 a 19.30 horas**, en el salón de actos del Ayuntamiento de Bielsa.

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 Pineta.
- 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
Alberto	Solana Broto	Camping Pineta, S.L
Alberto	Mata	Guardas refugio Pineta
Aurora	Mur	Ciudadanía
Borja	Real Sánchez	Espacios Nórdicos de Aragón
Carmen	Maldonado Bravo	Federación Aragonesa de Montañismo
Irene	Mérida Lorenzo	Espacio Nórdico de Pineta
Jesús	Martín Baqué	Ciudadanía
José Luis	Noguero Ferrer	Ciudadanía
Juan Antonio	Solans	Ganadero
Julia	Checa Maúrez	Ciudadanía
Lorena	Alonso	Guardia Civil
María Jesús	Fumanal Zueras	Ciudadanía
Marta	Martín Mur	Ciudadanía
Miguel	Noguero Mur	Alcalde de Bielsa
Paz	Agraz	Asociación Empresarial y Turística de Sobrarbe
Quique	Mata	Guardas refugio Pineta
Rafael	Irigoyen	Ciudadanía
Sandra	Sesé Pérez	Ciudadanía

3.2 Organización

Nombre	Apellidos	Entidad
Elena Isabel	Villagrasa Ferrer	Directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Marian	Antequera	SARGA
Susana	Iglesias García	SARGA
Sergio	García Atarés	Reserva de la Biosfera Ordesa Viñamala - SARGA
Javier	González Pascual	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Nacho	Pardinilla	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Xavier	Carbonell	ARC Mediación Ambiental
Mar	Fábregas	ARC Mediación Ambiental

4 Bienvenida y presentación del taller

Javier González, jefe del equipo de uso público del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, dio la bienvenida, en nombre de la Dirección del Parque Nacional, 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 Nacional

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. En algunos casos, ya se adelantaba alguna propuesta de solución, que se añade en el mismo texto con una **P** delante. Al final del apartado aparece un mapa con la ubicación señalada para algunas de las problemáticas.

5.1 Accesos

5.1.1 Colapso en el acceso a Pineta (1)

La curva previa a la llegada al parking de Pineta se colapsa porque la gente deja el coche a los lados de la carretera, colapsando además los puentes. Hay un aparcamiento de bastante capacidad pero algunos vehículos, por eludir el pago o por no ser posible pagar con tarjeta en el aparcamiento, aparcan en la carretera de acceso.

5.1.1.1 **P** Posibilitar en el aparcamiento de Bielsa el pago con tarjeta bancaria.

5.1.2 Poca distribución de los visitantes por toda el área de influencia socioeconómica del Parque Nacional

Los visitantes se concentran básicamente en el Parque Nacional provocando los colapsos en los accesos y no acaba de promoverse una distribución por toda el área de influencia.

5.1.2.1 **P** Poner en valor, desde el propio Parque Nacional, otros destinos con un valor similar aunque no estén dentro de los límites del Parque Nacional sino en la Zona Periférica de Protección o en el Área de Influencia Socioeconómica, informando de las actividades que pueden realizar y del aparcamiento.

5.2 Aparcamientos

5.2.1 No hay mantenimiento invernal de las zonas de aparcamiento en Pineta (1)

En el aparcamiento que actualmente hay en Pineta no se realiza la limpieza de nieve y tampoco se prevé que se haga en el parking nuevo que se ha proyectado. Esto impide su utilización en invierno.

5.2.2 Las condiciones del nuevo aparcamiento en Pineta no son las adecuadas

Se está habilitando una pradera como nuevo parking en Pineta, donde en principio podrían aparcar unos 200 vehículos pero en realidad no tiene las condiciones para ese uso, ya que se trata de un terreno irregular (por lo que el número de plazas real será inferior) y donde el ganado puede provocar daños.

5.3 Servicio de bus

5.3.1 La compra de los billetes del bus lanzadera a Ordesa sólo se puede realizar por venta directa en Torla

El hecho de que únicamente se puedan adquirir los billetes en Torla, hace que los visitantes no puedan organizar su visita y, en caso de no disponer de billetes, distribuirse por otros sectores. También está muy relacionado este problema con la satisfacción de la visita que llega a Torla y podría ser que no tuviera billete para subir a Ordesa.

5.3.1.1 **P** Posibilitar la venta on-line de billetes de bus.

5.3.2 No hay alternativa de transporte público para acceder a Pineta

Parte del colapso que se produce en la carretera a Pineta se debe a que no hay alternativa de transporte público o de otro tipo de transporte sostenible (como las bicicletas).

5.3.2.1 **P** Poner en marcha un servicio de transporte público hacia Pineta, con origen, como mínimo, desde Bielsa y Parzán.

5.3.2.2 **P** Servicio de alquiler de bicicletas.

5.4 Gestión de emergencias

5.4.1 Los servicios para la gestión de emergencias son insuficientes

El 31% de los visitantes se concentran en el sector de Pineta, pero actualmente no está preparado el valle para gestionar emergencias sanitarias, como sí lo está el Valle de Ordesa, por ejemplo, donde hay un servicio permanente de la Cruz Roja. Por poner un ejemplo concreto, el desfibrilador es inaccesible (está cerrado y debería instalarse en la calle) y no hay cobertura a lo largo de la carretera.

5.5 Seguridad de los peatones

5.5.1 Numerosos vehículos aparcados en la carretera (3)

La presencia de vehículos aparcados en la carretera en varias ubicaciones provoca problemas en los accesos pero también de seguridad de los peatones. Habría que buscar una solución.

- 5.5.1.1 **P** Si se cuenta con las carreteras para el aparcamiento, se tendría que proceder al acerado de las vías o a la delimitación de una vía verde, para que el tránsito peatonal sea seguro.
- 5.5.1.2 **P** Otra opción sería construir más aparcamientos intermedios a lo largo de la carretera.
- 5.5.1.3 **P** Otra alternativa sería promover un servicio de bus lanzadera.

5.6 Interferencias con la movilidad local

5.6.1 Demora en la instalación de la nueva pasarela de La Larri, afectando la actividad ganadera y la seguridad (2)

En 2022 una avalancha de piedras obligó a cortar una pista en La Larri. Se trata de una pista muy utilizada por excursionistas y especialmente por ganaderos, que durante 18 meses se han visto obligados a acceder a los prados de verano caminando. Además, está suponiendo un problema de seguridad. Se considera que este tipo de actuaciones, que afectan tanto a una actividad estratégica para el mantenimiento de los ecosistemas como es la ganadería extensiva, tengan una prioridad mayor en su intervención.

5.6.2 Deterioro del estado de algunos senderos, como la ruta circular Faja Tormosa, por falta de mantenimiento

La ruta circular Faja Tormosa se está perdiendo por falta de mantenimiento y de puente, lo que hace que una parte del año el camino permanezca cerrado y sea peligroso. Sin embargo, es un camino muy demandado.

- 5.6.2.1 **P** Mantenimiento de la red de senderos, que permita una correcta movilidad dentro del Parque Nacional.

5.6.3 El control de los animales de compañía es mejorable

Los animales de compañía (los perros) de turistas y visitantes al Parque Nacional no están todavía suficientemente controlados, a pesar del esfuerzo que se realiza por aplicar las medidas existentes. Se trata de un problema de uso público pero que no estaría relacionado con el Plan de Movilidad.

- 5.6.3.1 **P** Mejorar el control de los animales de compañía.
- 5.6.3.2 **P** Incrementar el valor económico de las sanciones.

5.7 Satisfacción de la visita

5.7.1 La señalización de los senderos es poco clara

En Pineta, la señalización de los senderos es poco clara, generando equívocos al visitante. Parte de estas señales se desmontan al final del verano.

5.7.2 El visitante no sabe la situación de los aparcamientos de forma previa

Los visitantes del Parque Nacional llegan al sector que han elegido y se encuentran con los aparcamientos llenos. Tampoco conocen las alternativas que pueden tener para aparcar.

- 5.7.2.1 **P** Creación de una aplicación móvil o de otro tipo de herramienta on-line para que los turistas sepan la ocupación en tiempo real de los aparcamientos y las alternativas posibles.
- 5.7.2.2 **P** Se podría instalar una web cam, pero requeriría que llegara la electricidad.

5.7.3 El número de aseos que hay en Pineta es insuficiente para el volumen de visitas que recibe este sector (5)

A pesar de que el sector de Pineta recibe un 31% de las visitas del Parque Nacional, tan sólo hay 5 baños en Pineta, de los cuales, 2 ó 3 suelen estar fuera de servicio. Además, en temporada invernal no funcionan. Esto provoca, entre otras, que la curva que da acceso a la pista de La Larri se utilice como baño improvisado.

- 5.7.3.1 **P** Incrementar el número de baños y que funcionen todo el año.

5.8 Coordinación

5.8.1 Insuficiente coordinación entre los diferentes organismos que intervienen en la movilidad

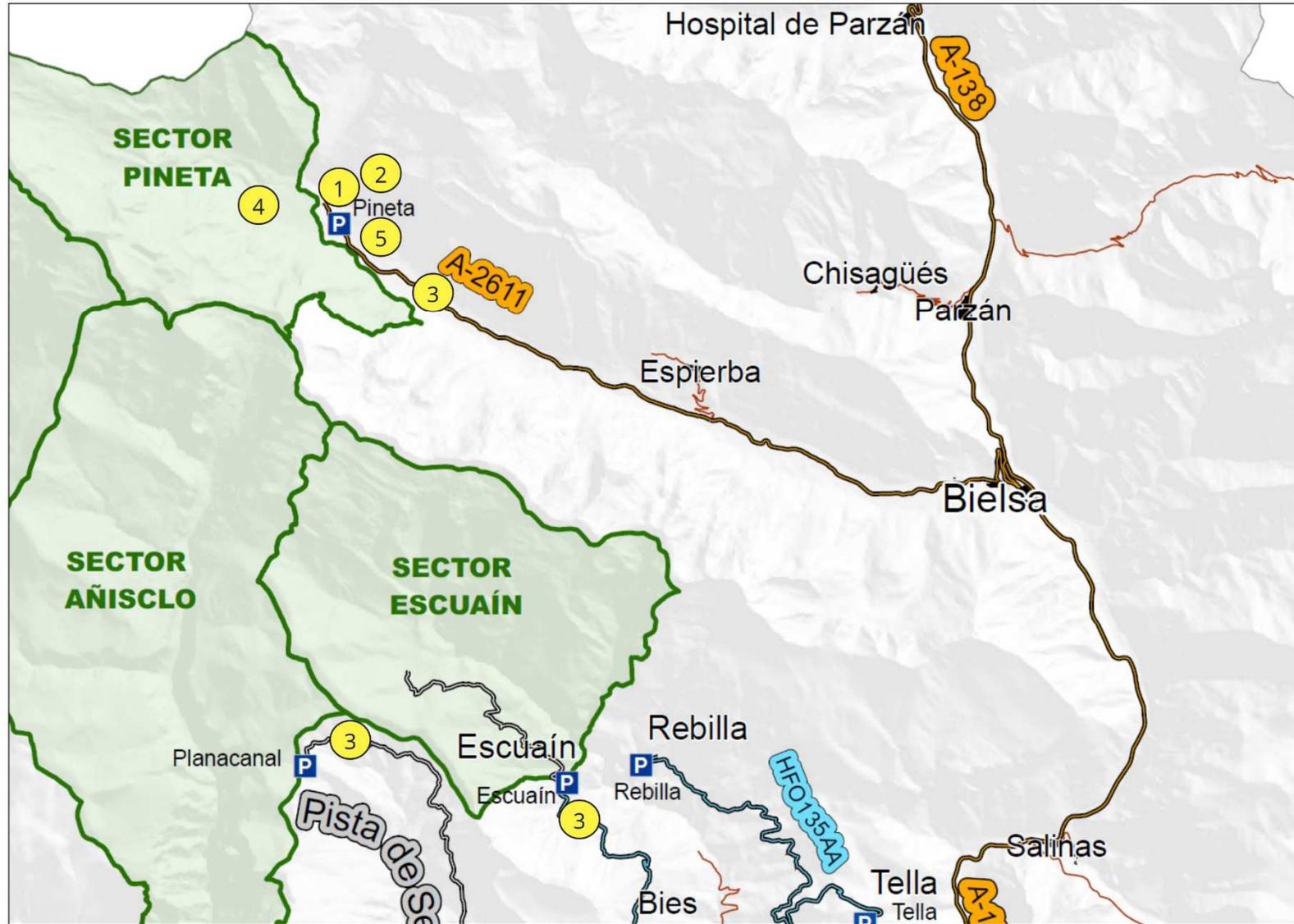
Se considera que no hay suficiente coordinación entre diferentes organismos que intervienen en la movilidad. Esto se hace patente en la demora de algunas intervenciones, por ejemplo. Se habla, entre otros organismos, de la necesaria coordinación entre el Parque Nacional y la Confederación Hidrográfica del Ebro.

5.9 Infraestructuras y servicios que acompañan la mejora de la movilidad

5.9.1 Insuficientes infraestructuras y servicios en Pineta (luz eléctrica)

El nuevo puente diseñado que comunica con la zona que se está habilitando como aparcamiento no soluciona el problema de la luz en Pineta y todos los equipamientos que hay al otro lado no disponen de electricidad.

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 Administraciones públicas

6.1.1 Organización integral de todo el transporte público en la zona

Esta propuesta podría integrar varias de las que se han dicho hasta ahora, pues se trataría de organizar todo el transporte público en la zona del Valle de Pineta y comarca, conectando los diferentes sectores del Parque Nacional.

6.1.2 Instalar obstáculos físicos para impedir el aparcamiento en la carretera en las cercanías de los aparcamientos

De cara a evitar problemas identificados derivados del aparcamiento en la carretera, se propone que se instalen obstáculos físicos (bolardos, jardineras, etcétera) para evitar que se aparque.

6.1.3 Instalar gálibos para evitar la entrada a los aparcamientos de autocaravanas

Para evitar que los aparcamientos se utilicen como estancia y pernocta, se propone que se instalen gálibos a la entrada de los mismos, dejando, al inicio, unas cuantas plazas para su uso en visitas de día.

6.1.4 Crear un carril bici que disuada de aparcar en los arcenes

Una alternativa a la instalación de obstáculos físicos para que no se aparque en la carretera, sería que los arcenes de la carretera se convirtieran en carriles bici y que por lo tanto, el aparcamiento de vehículos fuera objeto de sanción. Habría que instalar, en Pineta, una zona para que las bicicletas pudieran aparcar.

6.2 Sector entidades ciudadanas

6.2.1 Contemplar la movilidad para personas con diversas capacidades

Se trataría de realizar las adaptaciones necesarias (en baños, en aparcamientos, etcétera) para que posibiliten su uso por parte de personas con diversas capacidades.

6.2.2 Mejorar la señalización de senderos

Muy similar a la propuesta 3, se plantea necesario señalar e informar de toda la red de senderos, promoviendo los senderos interpretados. Para ello, aprovechar nuevas tecnologías e instalar en las señalizaciones códigos QR y códigos QR dinámicos. Se plantea que la señalización debería realizarse como STA (Senderos Turísticos de Aragón).

6.2.3 Aparcamientos disuasorios y acceso a poblaciones

La creación de aparcamientos disuasorios no debería prohibir la entrada a las poblaciones que disponen de esos aparcamientos, ya que perjudica a las personas residentes y a las actividades socioeconómicas.

6.2.4 Garantizar aparcamiento en todos los núcleos de población

Todos los núcleos de población del Parque Nacional y zona de Influencia socioeconómica deberían tener zona de aparcamiento, como mínimo, para la población local y para la oferta de alojamiento, tanto en la zona del Parque Nacional como en la de influencia socioeconómica.

6.2.5 Difundir información sobre la oferta de actividades en zona de influencia socioeconómica

De cara a distribuir los visitantes en otras zonas del entorno del Parque Nacional, se podría difundir información sobre las actividades complementarias que se pueden realizar en zonas y sectores con menor afluencia de visitantes. Esta información se podría difundir a través de la red de oficinas del Parque Nacional.

6.2.6 Impulsar las visitas de público escolar en épocas de poca afluencia

La excesiva afluencia de visitantes al Parque Nacional se concentra en temporada alta. Por ello, habría que buscar alternativas para extender a lo largo del año la afluencia de público. Una manera sería impulsando las visitas de público escolar, comenzando por los centros escolares más próximos y ampliándolo al resto de la Comunidad Autónoma. Se trataría de elaborar un plan de visitas para dar a conocer el Parque Nacional, organizando excursiones didácticas.

6.2.7 Crear un servicio de transporte público por el Valle de Pineta

Se trataría de crear una alternativa al uso de vehículo privado, consistente en un autobús que realizara el trayecto desde Bielsa hasta Pineta, realizando paradas en todos los establecimientos turísticos que hay en el valle. Sería un servicio voluntario que permitiría tener una alternativa y que además permitiría que las personas que están haciendo la GR11 pudieran utilizarlo para realizar compras en el valle.

6.2.8 Crear un servicio de transporte público entre los diferentes sectores del Parque Nacional

Actualmente no existe un servicio de transporte público que una los diferentes sectores del Parque Nacional. Esto permitiría, entre otras ventajas, que los visitantes que acuden al Parque Nacional en autocaravanas y otro tipo de vehículos de gran volumen, puedan aparcar en una zona del Parque Nacional y visitar el resto sin necesidad de moverla. Se pone el ejemplo del Parque Nacional de Aigüestortes, que dispone de un servicio de autocar que además enlaza con diferentes servicios de transporte público que conectan con Lleida y Barcelona y con la línea de tren Lleida – la Pobla (FGC).

6.2.9 Instalar una zona de picnic en la entrada del Parque Nacional, en Pineta

Se propone que se instalen los equipamientos necesarios para las personas que se quedan en la entrada al Parque Nacional, donde puedan comer, descansar o esperar a familiares. Se plantea que se instalen mesas, bancos y que las fuentes de agua funcionen (p.ej. la del GR en la ermita que evitaría que los usuarios que realizan la GR11 tengan que descender cota y bajar hasta la fuente de la Estiva para abastecerse de agua).

6.3 Sectores económicos

6.3.1 Asfaltado, adecuación y ampliación del nuevo aparcamiento en Pineta

Tal y como se explicaba en la parte anterior, actualmente el aparcamiento nuevo previsto en Pineta no reúne las características para un uso ordenado del mismo. Sería necesario asfaltarlo y de esta manera incrementar el número de plazas.

6.3.2 Dar solución a la falta de suministro eléctrico en Pineta

Se plantea que se instale una arqueta junto al hangar del espacio nórdico de Pineta para abastecer de electricidad al sector económico de esta zona del Parque Nacional desde el hangar del espacio nórdico.

 Se ha solicitado el abastecimiento de electricidad, a través de una canalización, pero no se trata de una actuación inmediata.

6.3.3 Ampliar y diversificar la información sobre senderos

Se propone que, a través de las personas informadoras del Parque Nacional o la instalación de cartelera, se facilite más información sobre senderos diferentes a los “clásicos” que no necesariamente estarán dentro de los límites del Parque Nacional (Ej. Barrosa, La Estiva,...)

6.3.4 Dar prioridad a la finalización de la instalación de la pasarela de La Larri

En base a todo lo que se explicó en la parte de diagnóstico, se debería dar prioridad a actuaciones como la de La Larri, que es una infraestructura básica de acceso para una actividad (la ganadería intensiva) fundamental para el Parque Nacional.

6.3.5 Incremento del número de aseos en Pineta y adaptación de los mismos para apertura todo el año

Se propone que se instale un baño (podría ser un baño portátil, o un baño seco o de las características que se consideren más adecuadas) al final de la pista de La Larri y que se incremente el número de baños en la pradera de Pineta. Así mismo, se deberían adecuar para que pudieran estar abiertos todo el año.

6.3.6 Protección contra inundaciones del refugio de Pineta

El refugio de Pineta está expuesto a unas condiciones meteorológicas extremas, entre ellas, las grandes precipitaciones. Por ello, habría que buscar una solución que proteja el refugio de las inundaciones.

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.

Bielsa, 29 de febrero de 2024