

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

**INFORME RESUMEN TALLER PRESENCIAL
ESCALONA, 7 de marzo de 2024**



Índice

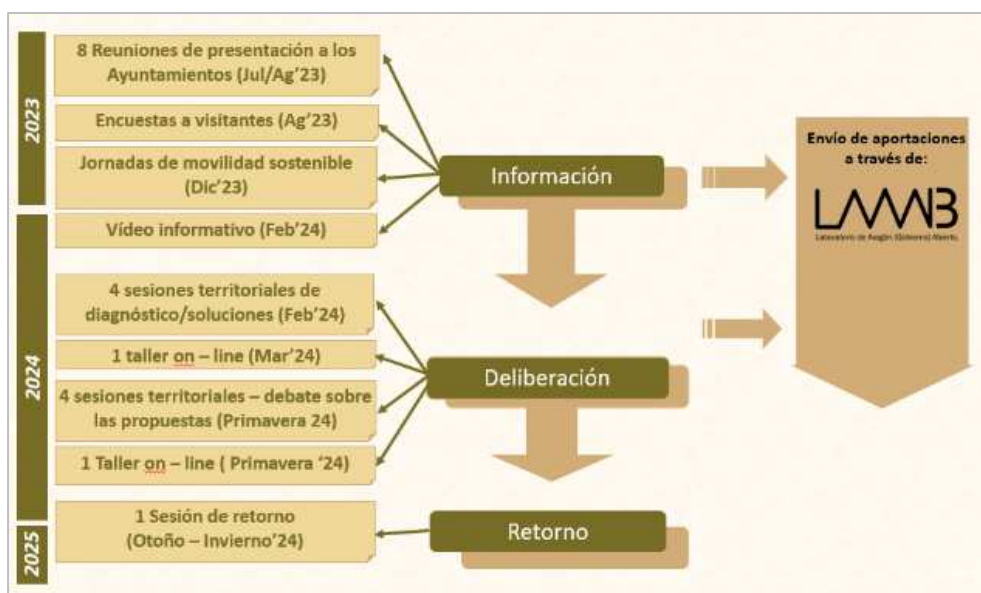
1	INTRODUCCIÓN	4
2	DESARROLLO DE LA SESIÓN	5
3	ASISTENTES	6
3.1	PARTICIPANTES	6
3.2	ORGANIZACIÓN	7
4	BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER	8
5	LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN EL SECTOR DE ESCUAÍN	9
5.1	ACCESOS	9
5.2	APARCAMIENTOS	10
5.3	SEGURIDAD DE LOS PEATONES	11
5.4	GESTIÓN DE EMERGENCIAS	12
5.5	SERVICIO DE BUS	12
5.6	SATISFACCIÓN DE LA VISITA	12
5.7	INTERFERENCIAS CON LA MOVILIDAD LOCAL	13
5.8	INFORMACIÓN	13
5.9	COORDINACIÓN	14
5.10	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS QUE ACOMPAÑAN LAS ZONAS DE APARCAMIENTO	14
6	EXPLORANDO POSIBLES SOLUCIONES	16
6.1	SECTOR ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	16
6.2	SECTOR ENTIDADES CIUDADANAS	17
6.3	SECTORES ECONÓMICOS (I)	18
6.4	SECTORES ECONÓMICOS (II)	19
6.5	CONSERVACIÓN (I)	20
6.6	CONSERVACIÓN (II)	21
7	7. PRÓXIMOS PASOS	22

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 tercera de las jornadas participativas, celebrada en Escalona, el 7 de marzo de 2024.

Más información:

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

2 Desarrollo de la sesión

Este taller participativo tuvo lugar el día **7 de marzo de 2024**, en horario de **17.00 a 19.30 horas**, en el salón de actos del Ayuntamiento de Puértolas - Escalona.

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 Escuaín y Añisclo.
- 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	De San Pío	Tda, Aets, Asociación valle de Puértolas, Taxi, Nómadas del Pirineo, Abriendo Senderos,
Alfredo	Bergua	Casas rurales La Ribera
Antonio	Arnal Peralta	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Antonio	Rodríguez	Seguridad ciudadana Boltaña
Cristina	Mir Buerba	Ciudadanía
Cristina	Ibort Pereda	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
David	Montaner Gabas	Ayuntamiento Tella-Sin
Enrique	Castillo Naval	Ciudadanía
Francisco	Ginés	SEPRONA - PNOMP
Ignacio	Jené	Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE)
Javier	Viñuales Felices	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Juan José	Cazcarra Laplana	CAZLA SL
Juan José	Naranjo	Solomonte
Lara	Rey	Ciudadanía
Lucas	Naya Broto	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
M ^a Carmen	Salamero	Camping Añisclo
M ^a Carmen	Broto	Camping Añisclo
Margarita	Padial Betés	DGT- Jefatura Provincial de Tráfico de Huesca
María	Bardají Cazcarra	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA

Nombre	Apellidos	Entidad
María Pilar	Mir Buerba	Ciudadanía
Mercedes	Jerez Sancerni	Ciudadanía
Miguel	Fuertes Buisán	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Oscar	Encuentra Bardají	Consejero de Turismo de la Comarca Sobrarbe
Oscar	Castillo Buetas	Asociación Valle de Puértolas
Oscar	Diez Sánchez	Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos
Ramiro	Revestido Vispe	Establecimiento Hostelero
Ramón	Castillo Lanau	Ciudadanía
Sandra	Capdevila Martin	Protección Civil Sobrarbe (voluntaria) Cruz Roja Sobrarbe
Sofia	Arnal Peralta	Hotel Cinca y Casa Sofia Turismo Rural

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
Javier	González Pascual	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
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 sector de Escuaín

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 En general, mal estado de las carreteras del sector (1)

Se constata que varias carreteras del sector (accesos a Escuaín, a Revilla, a Tella, Añisclo y Planacanal) no están en condiciones. La carretera de Puyarruego – Buerba debería mejorar el firme. Además, al finalizar el invierno, todavía están en peor estado.

5.1.1.1 **P** Asfaltado de la carretera Puyarruego - Buerba.

5.1.2 El acceso a Escuaín es muy estrecho, provocando colapsos del tráfico (3)

El acceso a Escuaín es muy estrecho para que tenga doble sentido, tiene muchas curvas y mala visibilidad, provocando problemas de tráfico (atascos, problemas de seguridad, imposibilidad del cruce de dos vehículos, ...). Esto se ve agravado por el tamaño de algunos vehículos como las autocaravanas.

5.1.2.1 **P** Creación de apartaderos

5.1.2.2 **P** Limitación del tamaño de los vehículos que circulan por esta vía.

5.1.2.3 **P** Limitación e indicación de la velocidad máxima.

5.1.2.4 **P** Creación de apartaderos

5.1.3 La pista de Sesa no tiene muy buenas condiciones para su uso por vehículos privados (4)

A pesar de que la pista de Sesa tiene un aparcamiento en la parte final (Planacanal), se trata de una pista forestal y por lo tanto el firme es de pista forestal. No está ni identificada en el Google maps.

5.1.3.1 **P** Posibilidad de acceso futuro con un servicio de transporte público.

5.1.3.2 **P** Acondicionar la pista de Sesa (firme y alcantarillado)

5.1.4 Falta de mantenimiento invernal de la carretera HU 631 a su paso por Añisclo

Debido a la falta de mantenimiento invernal de la carretera de Añisclo, cualquier inclemencia meteorológica provoca el cierre continuo de este tramo al paso de vehículos.

5.2 Aparcamientos

5.2.1 No hay espacio para crear plazas de aparcamiento en Añisclo (2)

Resulta complicado ofrecer plazas de aparcamiento libre a lo largo de la carretera de Añisclo, ya que no hay espacio físico para crearlas.

5.2.2 No hay aparcamiento para ascender a Castillo Mayor (5)

La ruta de ascenso a Castillo Mayor es una excursión muy frecuentada y, sin embargo, no tiene apenas aparcamiento en el punto de partida, una vez pasada la localidad de Puértolas, en la bifurcación de las vías que llevan una a Bestué y la otra a Escuaín.

5.2.3 En la zona de las pozas, en Puyarruego, se produce también colapso de vehículos (6)

Otro punto crítico en temporada estival es la zona de las pozas en Puyarruego, que se desborda rápidamente de vehículos por la elevada afluencia de público.

5.2.4 Escasas plazas de aparcamiento en la salida del GR a 1 km de Escuaín (7)

Un kilómetro antes de llegar a Escuaín se encuentra la salida de la GR15 y apenas hay espacio para dejar uno o dos vehículos al lado de la carretera.

5.2.5 Difícil la gestión de las pernoctas de las autocaravanas en aparcamiento de Escuaín (8)

Es necesario realizar alguna regulación de las autocaravanas para gestionar la situación de los aparcamientos, a menudo con un gran número de pernoctas.

5.2.6 Faltan servicios complementarios en los aparcamientos (8)

En el aparcamiento de Escuaín no hay baños públicos y no hay suficiente agua potable en la fuente.

5.2.7 Insuficientes plazas de aparcamiento en este sector

Haciendo una revisión de los diferentes accesos, se constata que las plazas de aparcamiento son insuficientes (en Planacanal, Escuaín, Añisclo y La Tella las plazas son insuficientes y en Revilla no se puede considerar que haya aparcamiento). Además, en Planacanal hay que hacer mucha maniobra.

5.2.8 Falta ordenación general en el acceso a Revilla sin indicaciones (9)

En el acceso a Revilla falta espacio, en general, para aparcar. Además, no están señalizadas las plazas donde se permite estacionar y donde está prohibido hacerlo.

5.2.8.1 **P** Señalizar las plazas de aparcamiento.

5.2.8.2 **P** Prohibir el aparcamiento en zonas concretas.

5.3 Seguridad de los peatones

5.3.1 La labor de información a los visitantes se ve mermada por tener que dedicar el tiempo a la ordenación del aparcamiento

Como los vigilantes del Parque Nacional están indicando a los visitantes cómo estacionar, están desatendiendo las labores propias de sus puestos de trabajo que son por un lado, atender al visitante e informar sobre el estado y características de los caminos, atender a otras preguntas frecuentes y además realizar labores de vigilancia.

5.3.2 Las carreteras son poco seguras para ir andando o en bicicleta

Los sistemas de movilidad más sostenible (especialmente la bicicleta o el paseo) resultan muy poco seguros por la cantidad de tráfico y la escasa anchura de las carreteras.

5.4 Gestión de emergencias

5.4.1 Algunas vías se convierten en verdaderas trampas si ocurriese una emergencia (1 y 3)

Algunas vías (se habla de la carretera que va a Revilla y la de Escuaín) suponen una “ratonera” en caso de emergencia o necesidad de evacuación, por las características de la vía (estrecha, curvas, poca visibilidad,...) y la cantidad de tráfico y vehículos aparcados que puede haber en momentos punta.

- 5.4.1.1 **P** Plan de emergencias para estas dos vías. Está previsto finalizar en breve el Plan de autoprotección del Parque Nacional, que incluiría este aspecto.

5.5 Servicio de Bus

5.5.1 El servicio de transporte público no está adaptado a las necesidades de los usuarios

Actualmente existe una lanzadera para ir a Ordesa pero como siempre va saturada, no para en ninguna de las paradas intermedias y por lo tanto no puede dar servicio a los establecimientos que hay en la ruta desde Torla a La Pradera de Ordesa.

- 5.5.1.1 **P** Tanto en el bus lanzadera existente como en otros que se puedan plantear, habría que garantizar que hace paradas en puntos intermedios donde hay establecimientos turísticos (campings, restaurantes,...).
- 5.5.1.2 **P** Intermodalidad tren + bus.
- 5.5.1.3 **P** Posibilidad de crear un servicio lanzadera para acceder por la pista de Sesa.

5.6 Satisfacción de la visita

5.6.1 Mala experiencia del visitante por la imposibilidad de aparcar o la dificultad de acceso (8 y 10)

Todos los problemas anteriores acaban teniendo consecuencias en la satisfacción de la visita. Los visitantes acaban teniendo una mala experiencia por la imposibilidad de aparcar o por la dificultad de acceder por la carretera, especialmente en Escuaín y Planacanal.

5.6.2 Impacto ambiental del parking necesario para acoger tantos vehículos en Escuaín o Planacanal

Dada la necesidad de plazas de aparcamiento, la solución sería crear un parking más grande, pero a la vez, chocaría con los objetivos de conservación del Parque Nacional.

5.7 Interferencias con la movilidad local

5.7.1 Insuficientes zonas de aparcamiento para la población local en temporada alta

La elevada afluencia de visitantes en vehículo privado provoca que la población residente no tenga sitio donde aparcar, incrementando más el colapso.

5.8 Información

5.8.1 No está suficientemente clara la posibilidad o no de pernoctación de caravanas

Falta información sobre la pernoctación de vehículos, que indique donde se puede y dónde no es posible.

5.8.2 Falta de información sobre otros aspectos de la movilidad en Añisclo (11)

No hay suficiente información sobre otros aspectos de movilidad, como la posibilidad o no de recorrer la carretera de Añisclo con bicicletas, información a tiempo real sobre el cierre y apertura de la carretera HU-631 en el tramo del cañón de Añisclo

- 5.8.2.1 **P** Crear una página web o aplicación donde saber la información a tiempo real sobre la situación del acceso a Añisclo y de otros accesos al Parque Nacional.

5.8.3 Información poco clara que permita decidir cómo visitar el cañón de Añisclo (12)

El sistema de información utilizado para avisar del cierre de la carretera HU-631 en el tramo del cañón de Añisclo no es suficientemente clara para decidir cómo visitar el cañón. No está tampoco en diferentes idiomas, por lo que el público extranjero todavía lo tiene más complicado. Y en el caso de vehículos de grandes dimensiones como caravanas no se clarifica cuál es el sistema de acceso, si es que es posible.

5.9 Coordinación

5.9.1 La coordinación entre los diferentes organismos implicados en la apertura de la carretera HU631 es insuficiente

Al hablar de la carretera HU631 en el tramo del cañón de Añisclo se abre un debate sobre por qué esta carretera carece de mantenimiento invernal. Su cierre en invierno se argumenta por la elevada peligrosidad, desprendimientos constantes y su elevado coste, pero se comenta que otras carreteras similares se están manteniendo abiertas a pesar de estas dificultades.

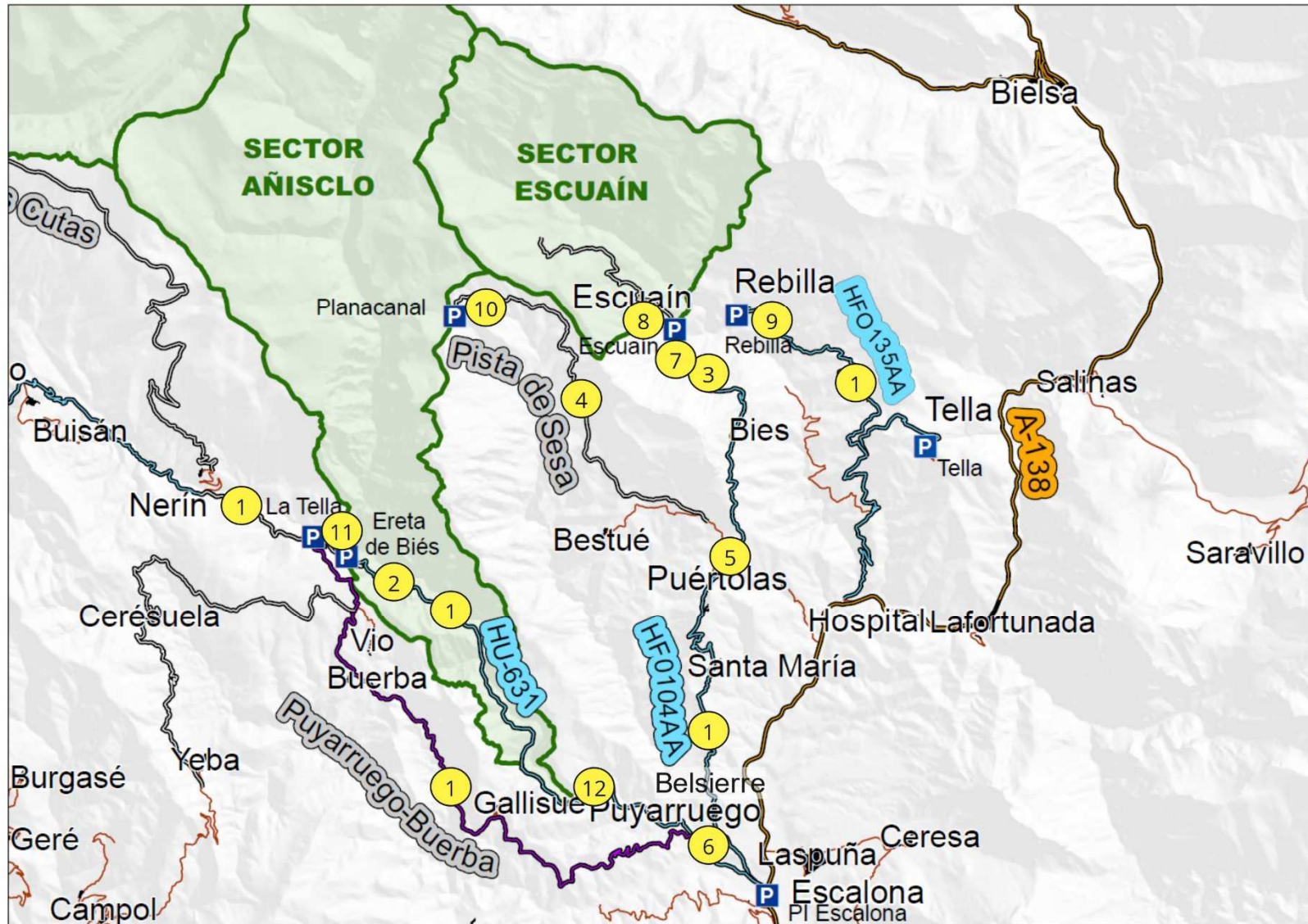
- 5.9.1.1 **P** Cuantificar el grado de peligrosidad de la carretera HU631 en el tramo del cañón de Añisclo para compararlo con otras vías y tomar decisiones sobre la necesidad o no de su cierre.

5.10 Infraestructuras y servicios que acompañan las zonas de aparcamiento


5.10.1 Insuficientes infraestructuras para el visitante en algunos aparcamientos (8, 9 y 11)

Se explica que las infraestructuras destinadas a los visitantes son insuficientes en algunas zonas de aparcamiento, como en San Úrbez, Revilla o Escuaín, donde no hay punto de información, ni baños ni puntos de agua ni zonas privadas de los trabajadores, como una caseta de almacén.

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 Correcta señalización e información en los aparcamientos

El usuario de los aparcamientos, una vez ha llegado, tiene que sentirse que está en un aparcamiento seguro. Para ello, habría que señalar correctamente el lugar de aparcamiento, las plazas y la capacidad de aforo.

6.1.2 Información al visitante

Instalar paneles informativos sobre la capacidad de los diferentes aparcamientos, que faciliten la toma de decisión por parte del usuario de, por ejemplo, cambiar de itinerario o final de destino.

6.1.3 Nuevas tecnologías que mejoren la información de la movilidad y permita el control de los accesos

Se propone, por un lado, que haya un QR que permita saber, en tiempo real, el aforo permitido en los aparcamientos. También se podía unir a una aplicación móvil, donde se informe de los accesos, los parkings, las rutas, etcétera.

6.1.4 Incremento del presupuesto del Parque Nacional para la mejora de los servicios a visitantes y vecinos

Se trataría de incrementar el presupuesto del Parque Nacional para la mejora de servicios e infraestructuras. Se pide que determinados servicios e infraestructuras (como la construcción de nuevos aparcamientos) debería financiarse al 100% por el Parque Nacional, también el IVA de las subvenciones, que actualmente corre a cuenta de los Ayuntamientos y supone, para obras

de este calibre, unos importes muy elevados que el Ayuntamiento podría destinar a otros conceptos de interés para la población local.

6.1.5 Mejora del transporte público en zonas de difícil acceso

Se propone que se utilicen trenes turísticos (como en las pistas de esquí) para acceder a determinadas zonas difíciles, con origen en zonas de embolsamiento de vehículos.

6.2 Sector entidades ciudadanas

6.2.1 Mantenimiento adecuado de los accesos que mejore su seguridad

Se trataría de realizar diferentes labores de mantenimiento de las vías para incrementar su seguridad. Se habla de la limpieza de cunetas (para favorecer la visibilidad), eliminación de la vegetación lateral y creación de apartaderos frecuentes que faciliten el cruce de dos vehículos.

6.2.2 En paralelo al cierre de la vía, fomentar la creación de senderos por el cañón de Añisclo

El cierre del tramo de la carretera HU631 por el cañón de Añisclo, debería estar acompañado del fomento e impulso de los senderos, favoreciendo así el uso peatonal de esa parte del Parque Nacional, y una menor presión de los vehículos.

6.2.3 Servicio de bus y lanzaderas que sean motor de la zona

Se propone que las lanzaderas a los accesos del Parque Nacional se realicen por autobuses y empresas de aventura locales. También se plantea que el servicio de autobús debería salir a concurso público. Por último, se propone que se cree un servicio nuevo de autobús desde Escalona hacia Añisclo, por un lado, y hacia Puértolas por otro lado (Sesa y Escuaín).

6.2.4 Fomento de las condiciones para hacer frente a emergencias en los accesos

Por un lado, para incrementar las condiciones que permitan hacer frente a las emergencias en los accesos, sería necesario crear apartaderos de vehículos en todas las vías en las que no se pueden cruzar los vehículos. Así podrían cruzarse vehículos de bomberos y ambulancias. Por otro lado, se plantea necesario realizar simulacros para la población, así como formación e información de gestión de emergencias.

6.2.5 Posibilitar la venta on-line de los billetes de la lanzadera a la Pradera de Ordesa, así como de otras lanzaderas que se pongan en marcha

Se propone que sea posible la venta on-line de los billetes del bus *lanzadera a la Pradera de Ordesa, así como otras que se puedan poner en marcha*, a través de una página web que esté gestionada por la Administración pública para que la venta sea transparente.

6.3 Sectores económicos (I)

6.3.1 Mejorar las condiciones de la carretera a Escuaín y Bestué

Vistos los problemas identificados en la parte anterior de la sesión, se propone realizar las mejoras necesarias en las carreteras a Escuaín y Bestué (mejora del firme, viales, eliminación de curvas, vegetación, mantenimiento invernal,...).

6.3.2 Potenciar el servicio público de transporte

Se trataría de potenciar el servicio público de transporte, con autobuses o taxis por las carreteras de difícil acceso.

6.3.3 Realizar un estudio de viabilidad de la apertura permanente del tramo de la HU631 que pasa por el cañón de Añisclo

Se podría pensar en que hubiera un servicio de transporte público por el cañón de Añisclo, pero que eso no supusiera el cierre al vehículo privado. En todo caso, lo que se considera esencial es que se mantenga ese tramo de la carretera abierto todo el año y que, para ello, se haga un estudio de viabilidad de lo que supone.

6.3.4 Definir y limitar el aparcamiento en la zona de las pozas de Puyarruego

Tal y como ya se adelantaba, la zona de las pozas de Puyarruego es una zona con mucha afluencia y no hay casi espacio para aparcamiento, provocando el colapso.

6.3.5 Gestión de las autocaravanas y furgonetas

Se propone llevar una gestión más proactiva de las autocaravanas y furgonetas. Por un lado, estableciendo un control más riguroso, con sanciones. Por otro lado, analizando la posibilidad de habilitar una zona exclusiva para estos vehículos.

6.3.6 Mejoras en la pista de Sesa

Se proponen varias mejoras en esta pista (pavimentación, señalización, regulación del tráfico, instalación de servicios públicos,...). También se propone abrir la posibilidad al uso de esta pista por bicicletas, al mínimo hasta San Vicenda.

🔊.Se comenta que se podría aprovechar que actualmente se está revisando el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) para hacer planteamientos como este del uso de bicicletas u otros, como la posibilidad de que determinados trayectos los pueda hacer un servicio de taxis (como ocurre en el PN de Aigüestortes o en el PN de Timanfaya, donde un autobús entra dentro de los límites del Parque Nacional)

6.4 Sectores económicos (II)

6.4.1 Limpieza de la maleza que hay en los bordes de algunas carreteras

Se trataría de limpiar 2-3 metros desde el borde de la carretera hacia el bosque, para aumentar la visibilidad y dar mayor seguridad a los conductores. Además, serviría de cortafuegos. También habría que limpiar las cunetas con cierta periodicidad.

6.4.2 Información previa y a tiempo real que permita orientar el destino del visitante

Se trataría de que en todas las oficinas se pueda ofrecer información clara y homogénea a tiempo real sobre los accesos, la limitación de medidas de vehículos, los aparcamientos,... En el caso del cañón de Añisclo, la información sobre si está o no abierta la vía debería ser de forma previa a la llegada al inicio de la carretera.

6.4.3 Diferenciar entre temporada alta y baja en la gestión de determinados accesos

Se plantea que haya una diferenciación clara entre temporada alta y baja en relación a los accesos que tienen más afluencia y donde hay más limitaciones por el tipo de vía. En temporada alta, se plantea que se cierren al uso del vehículo privado y que haya un servicio de bus-lanzadera. En temporada baja, sí que serían vías de libre acceso, siempre y cuando hubiera información on-line a tiempo real de la situación de las vías y los aparcamientos, limpieza y mantenimiento de los accesos, y parkings abiertos y con limitaciones de capacidad.

6.4.4 Posibilitar la reserva on-line de plazas de parking

Se trataría de habilitar zonas de aparcamiento de pequeño tamaño (para disminuir el impacto ambiental y dar más opciones de disfrute del Parque Nacional) en distintos lugares, donde se pudiera realizar reserva on-line.

6.4.5 Creación de servicio de interconexión con transporte público entre sectores del Parque Nacional

De cara a poder realizar travesías, y también de cara a dejar aparcada la autocaravana y moverse por todos los sectores del Parque Nacional, se propone crear un servicio de interconexión con transporte público, siguiendo el ejemplo del PN de Aigüestortes.

6.5 Conservación (I)

6.5.1 Mejora de las condiciones del acceso a Escuaín y Revilla


Tal y como ya han dicho otros grupos, se proponen varias mejoras, como la mejora del firme, la ampliación de la anchura de la carretera o la construcción de cuneta americana. Además, en los puntos de inicio de excursiones que hay en esos tramos, se propone que se instalen baños públicos y puntos de agua.

6.5.2 Varias mejoras en los accesos a Añisclo, mejorando las condiciones de seguridad e informando en Escalona sobre el estado de las carreteras.

Por un lado, se propone que se haga alguna intervención para mejorar las condiciones de seguridad de la carretera HU631 en el tramo del cañón de Añisclo (en concreto, se habla de instalar mallas en las zonas donde se acumula más material en la carretera). Por otro lado, se plantea que se instale un panel informativo en Escalona que indique, a tiempo real, el estado de dicha carretera (nieve, firme, abierto o cerrado). Por último, también habría que mejorar el acceso Puyarruego-La Tella (Buerba), acondicionando el firme y construyendo cuneta americana.

6.5.3 Crear un servicio público de transporte por la pista de Sesa en temporada alta

Se plantea que en temporada alta se gestione el acceso desde Puértolas hasta la barrera, a través de un servicio de transporte.

 Tener en cuenta que, si se crea cualquier tipo de servicio de transporte en cualquier sector, tal y como ya se adelantaba en la parte de diagnóstico, mejor que

no haya establecimientos de hostelería en el recorrido o ver cómo se puede garantizar que pueda haber paradas intermedias.

6.6 Conservación (II)

6.6.1 Crear un servicio de lanzaderas en Añisclo en temporada alta y picos de afluencia

Se proponen dos alternativas. La primera consistiría en poner en marcha dos lanzaderas, una desde Escalona hasta San Urbez y otra desde Vió a San Urbez. La segunda alternativa sería una única lanzadera desde Vió, dejando los vehículos privados en Vió. En cualquier caso, se considera que se tendría que garantizar el mantenimiento invernal de ambas vías.

6.6.2 Crear una app móvil de accesibilidad del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido

Se trataría de crear una app móvil, donde estuviera disponible información on-line de todos los sectores y la posibilidad de reserva de ticket para las diferentes lanzaderas que se pongan en marcha.

6.6.3 Crear un servicio público de transporte por la pista de Sesa en temporada alta

Similar a una propuesta que hacía el otro grupo del sector conservación, se propone también crear un servicio que acceda a Planacanal por la pista de Sesa. Para ello, se habla de potenciar las empresas locales de turismo activo, que podrían prestar este servicio con sus propios medios. También se propone mejorar las condiciones de la pista de Sesa, ampliando la vía en las proximidades a la barrera de Planacanal.

6.6.4 Mejoras en el acceso a Escuaín

Se trataría de realizar varias mejoras en la vía Puértolas – Escuaín, ampliando el ancho con cunetas americanas y construyendo apartaderos.

6.6.5 Mejoras en Revilla

En este caso, se plantean mejoras en la zona de aparcamiento de Revilla. Entre otras, se propone demoler el edificio existente para que sirva como zona de aparcamiento o como rotonda de cambio de dirección. Se podría ubicar un punto de información también.

Finalmente, se hacen las siguientes reflexiones:

- Si no se da un servicio correcto, habría que dejar de dar mucha difusión para atraer más afluencia al Parque Nacional.

7 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.

Escalona, 7 de marzo de 2024