

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

**INFORME RESUMEN TALLER PRESENCIAL  
VIÓ (FANLO), 13 de marzo de 2024**



## Índice

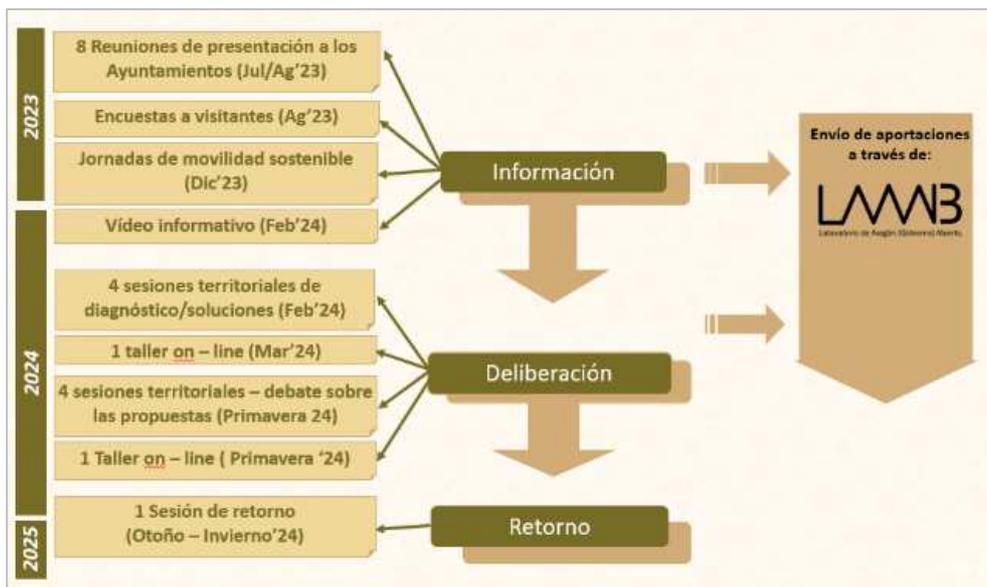
<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DESARROLLO DE LA SESIÓN</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>ASISTENTES</b>	<b>5</b>
3.1	PARTICIPANTES	5
3.2	ORGANIZACIÓN	7
<b>4</b>	<b>BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN EL SECTOR DE AÑISCLO Y ESCUAÍN</b>	<b>9</b>
5.1	ACCESOS	9
5.2	APARCAMIENTOS	10
5.3	SERVICIO DE BUS	10
5.4	GESTIÓN DE EMERGENCIAS	11
5.5	OTRAS INTERFERENCIAS CON LA MOVILIDAD LOCAL	11
5.6	DIVERSIFICAR LA OFERTA TURÍSTICA PARA EQUILIBRAR LA AFLUENCIA	12
5.7	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PARA LA POBLACIÓN Y VISITANTES: VALLE DE VIÓ UN VALLE VIVO	13
<b>6</b>	<b>EXPLORANDO POSIBLES SOLUCIONES</b>	<b>15</b>
<b>7</b>	<b>PRÓXIMOS PASOS</b>	<b>20</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 tercera de las jornadas participativas, celebrada en Vió (Fanlo), el 13 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 **13 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
Abril	Paniagua	Ciudadanía
Alberto	Pérez Buisan	Ciudadanía
Alberto	Fuertes Buisan	Ciudadanía
Antonio	Nerín Viñuales	Ayuntamiento de Fanlo
Beatriz	Fernando Torrente	Ciudadanía
Corina	Vigú	Ciudadanía
Daniel	Benito Po	Casa Cuadrau s.coop.
Daniel	Mur	Ciudadanía
David	Garcia gil	Casa Guardafuentes de Ordesa
Elena	Bueno Pérez	Ciudadanía
Elisa Pilar	Cuello Nuñez	Albergue Añisclo
Horacio	Palacio Sesé	Alcalde del Ayuntamiento de Fanlo
Javier	Palacio Clemente	Alcaldía de Nerín
Javier	Murillo	Ciudadanía
Jesus	Estradera	Ciudadanía
Jesús	Paniagua	Ciudadanía
Jorge	Fernandez Garces	Casa Marina Turismo Rural
Jorge	Torres Piñeiro	Ciudadanía
José	Palacio	Ciudadanía
José Antonio	Palacio Pelay	Alcaldía de Yeba
José Jaime	Boleas	Ciudadanía
José Vicente	Palacio Clemente	Ciudadanía
Jovita	Buisán Nerín	Ciudadanía

Proceso participativo  
Plan de Movilidad Sostenible Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido  
Resumen Taller Participativo Vió (Fanlo), 13 de marzo de 2024

Nombre	Apellidos	Entidad
Juan	Caparrós	Ciudadanía
Juan Ignacio	Espot Ruiz	Diputación Provincial de Huesca
Judith	Gonzalez Norat	Casa Marina Turismo Rural
Lara	Paniagua	Ciudadanía
Luis Antonio	Grima Lausin	Ciudadanía
M <sup>a</sup> Angeles	Mur	Ciudadanía
Manolo	Latre Clemente	Ayuntamiento de Fanlo
Marian	Antequera	SARGA
Mercedes	Sierra	Ciudadanía
Miguel	Fuertes Buisan	Alcaldía de Vió
Modesto	Pascau Canales	Federación Aragonesa de Montaña
Oscar	Mur Garcés	Ciudadanía
Pedro	Ascaso García	Ciudadanía
Pedro	Palacio	Ciudadanía
Ramón	Pérez Buisán	Alcaldía de Sercué
Ramón	Latre Clemente	Ciudadanía
Ramón	Buisán	Ciudadanía
Roberto	Palacio	Ciudadanía
Rubén	Ludeña	Ciudadanía
Santi	Mas	Ciudadanía
Santiago Miguel	Nerín Ahumada	Ciudadanía
Silverio		Ciudadanía
Silvia	Martínez	Ciudadanía
Victor	Nerín	Ciudadanía
Yolanda	Carrascosa	Ciudadanía

### 3.2 Organización

Nombre	Apellidos	Entidad
Elena Isabel	Villagrasa Ferrer	Directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Alfonso	Calvo Tomás	Director General de Medio Natural del Gobierno de Aragón
Susana	Iglesias García	SARGA
Ramón	Castillo	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Marian	Antequera	SARGA
Javier	González	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Xavier	Carbonell	ARC Mediación Ambiental
Mar	Fábregas	ARC Mediación Ambiental

## 4 Bienvenida y presentación del taller

**Alfonso Calvo Tomás, Director General de Medio Natural del Gobierno de Aragón**, dio la bienvenida a todas las personas asistentes y centró su intervención en recordar que el objetivo de la participación en la elaboración de este plan de movilidad consiste en que pueda atender las diferentes situaciones de los sectores, constatando que los problemas de movilidad son diversos y reconociendo la necesidad de mejorar el estado de algunas infraestructuras. Dado que su departamento es de Medio Ambiente y Turismo también aprovecha para hacer especial hincapié en la necesidad de transmitir los valores que hay en todos los sectores del Parque Nacional ya que es necesario compaginar conservación y desarrollo socioeconómico de las poblaciones.

**Horacio Palacio, Alcalde del Ayuntamiento de Fanlo**, también agradeció la asistencia de todas las personas participantes y también agradeció que se haya podido celebrar una reunión en este municipio. Desde el Ayuntamiento son conscientes que lo principal para su municipio son mejoras en las infraestructuras y servicios básicos para la población. Algunas de las infraestructuras sobre las que hay que hacer mejoras sin duda son las viarias, pero también se deberían garantizar otros servicios.

**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 Añisclo y 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 Estado deficiente de las carreteras del sector

Se constata que el estado de las carreteras del sector, tanto la carretera del Cañón de Añisclo (HU- 631) como la de Puyarruego – Buerba, es deficiente. Entre otros aspectos, ninguna de las carreteras mencionadas permite el paso de autobuses y la HU-631 se cierra frecuentemente por la caída de piedras. La pavimentación también se encuentra en mal estado. En el caso de la carretera de Puyarruego – Buerba, la vía principal desde Escalona, es “impresentable e inaccesible” para la población local y para los visitantes.

- 5.1.1.1 **P** Considerar la HU-631 dentro del eje principal de acceso al Parque Nacional.
- 5.1.1.2 **P** Mantenimiento y conservación de las carreteras durante todo el año.
- 5.1.1.3 **P** Pasar a titularidad autonómica el eje de carretera Sarvisé – Escalona, para que quede garantizado su mantenimiento.
- 5.1.1.4 **P** Carretera del cañón de Añisclo abierta todo el año.

#### 5.1.2 Colapso de vehículos en temporada alta

La masificación y la deficiencia de los aparcamientos en la zona provoca colapso de vehículos en temporada alta en la zona.

- 5.1.2.1 **P** Instalar un panel informativo en Escalona y, en el momento que se llene el aparcamiento de San Úrbez y de La Tella, que desvíe el tráfico por la carretera Puyarruego - Buerba. Una vez en el collado de Vió, habilitar una zona de aparcamiento y poner en marcha un servicio de lanzadera para visitar el cañón de Añisclo.
- 5.1.2.2 **P** Control del aforo, como se hace en el sector de Ordesa.
- 5.1.2.3 **P** Prohibir la circulación de las autocaravanas por el cañón de Añisclo, tal y como ya se viene haciendo.

## 5.2 Aparcamientos

### **5.2.1 Exceso de aforo en la carretera del cañón de Añisclo en relación a las plazas de aparcamiento**

Los aparcamientos no tienen la capacidad acorde con la capacidad de acogida del sector.

5.2.1.1 **P** En Añisclo debería haber, como mínimo, 300 plazas de aparcamiento.

### **5.2.2 No se conoce el estado de los aparcamientos con antelación a la llegada**

No existe el mecanismo para poder avisar con antelación a la llegada del estado de ocupación los aparcamientos. Si se conociera antes de llegar se podrían tomar decisiones alternativas.

### **5.2.3 Escasas (y precarias) zonas de aparcamiento en este sector**

En general, se ha realizado poca inversión en habilitar zonas de aparcamiento en número y calidad suficiente. Como consecuencia de que no haya zonas de aparcamiento, se llena de coches el interior de las poblaciones y las márgenes de las carreteras cercanas. Eso provoca que los coches, al ver el colapso en los pueblos, pasan de largo de los lugares comerciales y turísticos.

5.2.3.1 **P** Crear zonas de aparcamiento en cada pueblo.

5.2.3.2 **P** Habilitar zona de aparcamiento para visitantes y población residente, especialmente en Fanlo y en Buerba.

## 5.3 Servicio de bus

### **5.3.1 Inviabilidad socioeconómica del planteamiento de un servicio lanzadera desde Escalona como exclusivo medio de acceso**

En las encuestas que se realizaron durante el verano que servían para tomar el pulso a los visitantes en relación a la movilidad en el Parque Nacional, una de las preguntas de la encuesta estaba relacionada con la propuesta de crear servicios de lanzaderas en diferentes accesos. En el caso del cañón de Añisclo, hay inquietud en el valle por ese planteamiento que se considera inviable socioeconómicamente en el caso de plantear una lanzadera desde Escalona. Hay un consenso general entre las personas asistentes en que no se ponga en marcha este servicio desde Escalona, por las siguientes razones:

- La orografía del valle dificultaría este servicio de bus y dejaría además a los pueblos y a la oferta de servicios de hostelería y restauración fuera del itinerario que seguiría el autobús.
- Los establecimientos hosteleros que hay en el valle son de reducidas dimensiones, lo que imposibilitaría atender a grupos grandes, que se tienen que adaptar a horarios de salida fijos de los autobuses.
- Riesgos añadidos en la gestión de emergencias en el caso de que no se pueda acceder en vehículo privado, ya que no habrá ninguna forma de salir del cañón de Añisclo, si la

emergencia se produce cuando no es horario de paso de la lanzadera.

- 5.3.1.1 **P** Se considera que el sistema actual de dirección única es el más interesante desde el punto de vista del visitante y del habitante.
- 5.3.1.2 **P** Aunque el sentir general es que no es viable un servicio lanzadera, en el caso de que se autorizase algún tipo de vehículos lanzadera, los habitantes y trabajadores del valle deberían poder tener una autorización para acceder a su destino (vivienda o trabajo).

## 5.4 Gestión de emergencias

### **5.4.1 Dificultades para el acceso de vehículos de emergencias por la carretera HU-631 por el gran número de coches estacionados en la calzada**

A lo largo de la calzada de la carretera de Añisclo, se suceden estacionamientos incorrectos que pueden impedir el acceso de vehículos de emergencias. Esto es consecuencia de que las plazas de aparcamiento son insuficientes para el aforo en la carretera de Añisclo.

### **5.4.2 Riesgo de tragedia en el caso de emergencia**

Tal y como se ha explicado en la presentación inicial, en caso de emergencia en estas carreteras por un incendio o por otras causas, se constata que existe un elevado riesgo de convertirlo en una tragedia, debido a todas las razones argumentadas en los apartados anteriores (estado de las carreteras, exceso de aforo en relación a las plazas de aparcamiento, imposibilidad de acceder de vehículos de emergencia, etcétera).

## 5.5 Otras interferencias con la movilidad local

### **5.5.1 Dificultad para acceder a caballo a las fincas que están en el interior del Parque Nacional**

Hay descontento por el hecho de no poder realizar algunas actividades relacionadas con la movilidad y que tradicionalmente se permitían, en este caso, se habla de la posibilidad de acceder a caballo a las fincas agrícolas y ganaderas que hay en el interior del Parque Nacional, ya que es una actividad que se permite únicamente en la Zona Periférica de Protección.

- 5.5.1.1 **P** Aprovechar la revisión del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional (PRUG) para incluir propuestas de este tipo, siempre y cuando sean compatibles con los objetivos del Parque Nacional.

### **5.5.2 La velocidad de los vehículos privados en el entorno de los pueblos genera riesgos para los peatones**

El elevado tráfico así como la velocidad de los vehículos privados en el entorno de los pueblos provoca riesgos para los peatones (población local y visitantes).

- 5.5.2.1 **P** Instalar badenes de seguridad en los accesos a los pueblos, para rebajar la velocidad de los vehículos.

## **5.6 Diversificar la oferta turística para equilibrar la afluencia**

### **5.6.1 Se desconocen las alternativas turísticas y culturales que evite la concentración de la afluencia en los mismos parajes**

La señalización de la oferta turística y cultural del valle es deficiente, lo que hace que los visitantes desconozcan las alternativas y se acabe concentrando la afluencia en los mismos sitios.

- 5.6.1.1 **P** Mejorar la señalización de senderos, nuevas rutas, visitas culturales,...

### **5.6.2 La promoción turística se centra en el interior del Parque Nacional**

La promoción turística se centra en el atractivo del interior del Parque Nacional, descuidando la promoción del Área de Influencia Socioeconómica.

- 5.6.2.1 **P** Aumentar la promoción turística al ámbito cultural del área de influencia socioeconómica del Parque Nacional.
- 5.6.2.2 **P** Ayudas a la hostelería para que esté abierta más tiempo del actual.

### **5.6.3 No hay una valorización ni un mantenimiento del patrimonio cultural que permita una diversificación de la afluencia**

Hay varios elementos patrimoniales de interés en el valle que no se están valorizando ni se están manteniendo para permitir una diversificación de la afluencia. Se hace una reflexión sobre el hecho de que se publicite el románico y la cultura y arquitectura aragonesa y sin embargo no se esté interviniendo para recuperarlo y mantenerlo.

- 5.6.3.1 (P) Recuperar y usar la Casa Ruba de Fanlo.
- 5.6.3.2 (P) Recuperación del molino de Aso, la ermita rupestre de San Urbez, la Cueva del Moro y la pasarela de La Tella.
- 5.6.3.3 (P) Mantenimiento del patrimonio cultural, desde iglesias románicas, edificios emblemáticos, refugios de pastores y senderos (se habla, entre otras intervenciones, delimpiar la faja de La Pardina entera).
- 5.6.3.4 (P) Intervenir en la ermita de Sercué, para evitar su deterioro.

## 5.7 Infraestructuras y servicios para la población y visitantes: valle de Vió un valle vivo

### **5.7.1 Falta de infraestructura y servicios de acogida y recepción al visitante**

A diferencia del resto de sectores del Parque Nacional, en el valle de Vió no existe ningún tipo de infraestructura o servicio de acogida al visitante, tipo oficina de turismo o centro interpretativo, que permita que el visitante conozca el Parque Nacional y la oferta en el valle.

### **5.7.2 Faltan instalaciones básicas de recepción del visitante que ayuden a distribuir mejor la afluencia**

Para distribuir la afluencia, todos los sectores del Parque Nacional deberían disponer de las instalaciones básicas de recepción de visitantes. Además de las oficinas de información o centros de recepción, en el valle faltan aseos con agua corriente, fuentes, abastecimiento eléctrico en algunos sitios o zonas de refugio y protección en caso de emergencia. En los aparcamientos de Añisclo, por ejemplo, no hay baños ni servicios mínimos.

- 5.7.2.1 (P) Construcción de un edificio, en la Ereta de Bies, que tenga las siguientes instalaciones: aseos con agua corriente, agua potable, información del Parque Nacional y zona de influencia socioeconómica, una zona cubierta para protección en caso de emergencia y un cuarto para asistencia de primeros auxilios.
- 5.7.2.2 (P) Instalación de aseos en los aparcamientos de Añisclo.

### **5.7.3 La deficiencia de otras infraestructuras y servicios básicos, como el servicio de reciclaje de basuras o la depuración, o incluso la luz, no ayuda tampoco en la diversificación de la afluencia**

Se explica que Nerín y Buerba carecen de servicio de reciclaje de basuras y la frecuencia de recogida de basura general es escasa. En el caso de Nerín, además de la basura que se genera en la misma población, también Góriz deposita la suya, con el consiguiente colapso. Ambas poblaciones (Nerín y Buerba) también carecen de depuración de agua. Todo esto redundaría en la mala imagen del Parque Nacional, ya que se acumulan basuras en su entorno. La competencia es comarcal y supone un coste proporcionalmente

elevado para el servicio que se recibe. Por otro lado, otra población del municipio (Sercué) está sin electrificar.

#### **5.7.4 La señalización y el mantenimiento de los senderos es mejorable**

Se comenta que para diversificar la afluencia también sería importante que hubiera una red de senderos en buen estado y bien señalizada en todos los sectores del Parque Nacional, y actualmente, al menos en el valle de Vió, el mantenimiento de los caminos es mejorable y falta señalización, especialmente en los que discurren por las partes altas, a partir de 2.500 m.

#### **5.7.5 El reto: que el valle de Vió siga siendo un valle vivo y no un parque temático**

El Valle de Vió es un valle que está habitado y está vivo. El 90% de los negocios son de personas que han vuelto a sus orígenes y se han volcado en el entorno y ven con temor que por la falta de oportunidades y de negocio, se tengan que volver a marchar.

5.7.5.1 **P** Consensuar las propuestas con las administraciones locales, que tienen sus propias competencias.

Se recogieron también estas propuestas que no se relacionan con ninguna de las problemáticas citadas en este apartado. Son las siguientes:

5.7.5.2 **P** Formación a forestales en rescate. Son propuestas sueltas que hemos puesto aquí.

5.7.5.3 **P** Cursos de manejo de drones.

5.7.5.4 **P** Crear circuitos circulares, como por ejemplo el itinerario desde la Ripareta hasta SanUrbez por ambas márgenes del río Bellós

## 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 pequeños. A continuación, se recogen las diferentes aportaciones tal cual se presentaron. 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.

### ***1. Consideración del Valle de Vió de forma diferencial al resto de sectores del Parque Nacional***

Este valle tiene una situación especial y necesita un tratamiento totalmente diferente.

### ***2. Señalización correcta indicando las direcciones a las diferentes poblaciones del valle***

Se trataría de instalar carteles indicativos para que los visitantes puedan saber por dónde ir a los pueblos.

### ***3. Mantenimiento del vehículo privado como medio de transporte para realizar las visitas turísticas***

Se opina que el visitante tendrá más posibilidades de quedar satisfecho si va con su propio vehículo que en un bus, por la libertad que le da de invertir su tiempo en lo que desee.

### ***4. Control del aforo y del estacionamiento de vehículos en el cañón de Añisclo***

Se considera que debería haber personal controlando el aforo y el estacionamiento de vehículos, para que accedan los que puedan ser estacionados con seguridad sin entorpecer el tráfico ni generar problemas de seguridad ciudadana en caso de colapso.

### ***5. Mejora de las infraestructuras del Valle de Vió y del Parque Nacional, teniendo en cuenta a la población local***

Se pide que se mejoren las infraestructuras pero teniendo en consideración el punto de vista de las personas que están residiendo en sus poblaciones. Entre otras infraestructuras a mejorar (algunas ya nombradas en el apartado de los problemas), se habla de:

- Mantenimiento de las carreteras.

- Mejoras en las infraestructuras de Añisclo (aseos, aparcamiento, puntos de información, señalización, ...).
- Reabrir y mantener senderos.

#### **6. Creación y promoción de visitas turísticas alternativas para diversificar la afluencia**

Se ponen varios ejemplos de rutas alternativas y elementos patrimoniales a revalorizar y señalar:

- Ruta circular Puente Oro.
- Ruta Faja de Tilons.
- Accesos Faja Pardina hasta el final.
- Recuperación Puente de San Úrbez - Cumaz
- Señalización del Tejo de la Pardina
- Acceso al Puente natural de la Ripareta
- Acceso a la cascada de la Mirona

#### **7. Mantenimiento de la libre circulación de vehículos privados**

Se considera que la circulación de vehículos privados por las carreteras del valle debería ser libre. Para ello, las carreteras tienen que estar en buenas condiciones.

#### **8. Desarrollo de una Aplicación móvil con información del Parque Nacional**

Se pide que se desarrolle una App que recoja toda la información en tiempo real de interés para el visitante: accesos, aforo, red de senderos, infraestructuras y servicios.

#### **9. Instalación de aseos públicos en los aparcamientos**

Instalación de aseos públicos en aparcamientos de acceso al Parque Nacional.

#### **10. Ampliación y mantenimiento de la red de senderos en Añisclo**

Ampliación de la red de senderos existentes y mejora del mantenimiento y la señalización de los existentes.

#### **11. Mejora de los aparcamientos**

Se trataría de mejorar los aparcamientos en Añisclo así como en las entradas de los pueblos que tienen acceso peatonal al Parque Nacional.

**12. Mejora y mantenimiento de las carreteras del sector Añisclo**

Mejora sustancial de las carreteras HU-631 y la de Puyarruego – Buerba, construyendo cuneta americana y realizando el mantenimiento durante todo el año.

**13. Mejora de la red de senderos**

Mejora de la red de senderos, tanto los que ya se utilizan como los que se empleaban antiguamente y están invadidos de vegetación. El objetivo sería ofrecer un abanico amplio y digno a todas las tipologías de visitantes (en función del nivel de preparación física, de los gustos, etcétera). Tener en cuenta que haya senderos adaptados a personas con diversidad funcional.

**14. Creación y/o mejora de aparcamientos**

En función de la necesidad, se trataría de habilitar zonas de aparcamiento o mejorar las zonas existentes, tanto en el cañón de Añisclo como en las diferentes poblaciones, si fuera el caso.

**15. Construcción de un centro de visitantes del Parque Nacional en este sector**

Se trataría de construir un centro de recepción de visitantes con todos los servicios necesarios (aseos, luz, agua, información, exposición interpretativa, visitas guiadas, etcétera).

**16. Definición y mejora de accesos, abriendo la carretera del Cañón de Añisclo y tratando como eje principal de acceso al Parque Nacional la carretera Sarvisé-Fanlo-Buerba-Escalona**

Se plantean diferentes acciones concretas a impulsar para la mejora de los accesos. En primer lugar, se pide que se reabra la carretera del Cañón de Añisclo y, en segundo lugar, se propone que, además de mejorar su ancho y firme y se haga cuneta americana, se considere como eje principal de acceso al Parque Nacional, la carretera Sarvisé – Fanlo – Buerba – Escalona. Esto evitaría el paso por Fiscal-Aínsa-Escalona y por lo tanto, los atascos en Aínsa y en Jánovas.

**17. Incremento de los recursos humanos en el Parque Nacional**

Con el objetivo de diversificar las fuentes de empleo y mantener la población en el valle de Vió, se pide que se contrate más personal del Valle en el Parque Nacional.

**18. Creación de una red de senderos y mantenimiento posterior**

Se propone que se realice la limpieza y mantenimiento de los caminos existentes, pues muchos están intransitables, y que se habiliten nuevos caminos para crear una red de senderos que permitan diversificar la afluencia hacia este sector. En este sentido, se propone recuperar senderos alternativos en el Cañón de Añisclo.

**19. Mejora de la coordinación interadministrativa**

Resulta difícil acabar de poner en marcha soluciones cuando las competencias, en función de la problemática a resolver, son de diferentes departamentos. Por ello, se propone que haya mayor coordinación entre diferentes administraciones que intervienen sobre las actuaciones de movilidad en un espacio como este.

**20. Habilitación de zonas de aparcamiento en las diferentes poblaciones del municipio**

Se trata de crear zonas de aparcamiento en las poblaciones del municipio de Fanlo y que la población residente tenga una tarjeta para poder aparcar de forma prioritaria.

**21. Establecimiento de un límite de la capacidad de acogida en el valle**

Se propone que se establezca un límite de capacidad de acogida (en principio ya estaría contemplado en el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional) y analizar las fórmulas para garantizar el cumplimiento de este límite.

**22. Mejora de la satisfacción de los visitantes**

Se recogen una serie de propuestas orientadas a mejorar la satisfacción de los visitantes:

- Dotar a la zona de San Úrbez de infraestructura de acogida e información continua.
- Impulsar visitas centradas en el patrimonio cultural del valle de Vió (no sólo el medionatural)
- Promover más interpretación del patrimonio y educación ambiental en el Valle y en el Parque Nacional.
- Instalar aseos y papeleras en las zonas de aparcamiento.

**23. Mejora en general de la accesibilidad al Parque Nacional**

Se pide que las carreteras se mantengan en buen estado y para ello tienen que mantenerse durante todo el año para que puedan estar abiertas siempre. También se propone que se

mantenga el sentido único en la carretera del Cañón de Añisclo, tal y como se hace actualmente, no siendo necesario (ni conveniente tal y como se explicó en el apartado de problemas) crear un servicio de bus.

#### ***24. Promoción de un turismo de apoyo a la ganadería***

Se propone que el acceso del público a zonas de ganadería de alta montaña se haga de acuerdo con el sector ganadero.

#### ***25. Conservación del Patrimonio Cultural y etnológico del Valle***

Tal y como se planteaba en el apartado de problemas, es necesario diversificar la afluencia para que no se concentre todo el mundo en los mismos sitios, diversificando la oferta revalorizando otros elementos del patrimonio natural, cultural y etnológico del Valle. Se habla, entre otras<sup>1</sup> de:

- Interpretar la vida de San Urbez
- Rehabilitar el antiguo molino de Aso
- Habilitar la cueva del Moro
- Pasarela de La Tella a Sercué

#### ***26. Cambio de titularidad de la carretera Sarvisé - Escalona***

Para facilitar todas las intervenciones que requiere esta carretera Sarvisé – Escalona, se propone que pase a titularidad autonómica.

#### ***27. Mantenimiento de la pista de Ceresuela a Yeba***

Mantenimiento de la pista de Ceresuela a Yeba.

#### ***28. Incremento de la financiación de los espacios naturales y del Parque Nacional***

Se pide que haya mayor presupuesto para poder financiar las actuaciones que se deriven del plan de movilidad así como otras que repercutan en una mejora de las condiciones socioeconómicas de la población local.

---

<sup>1</sup> En el apartado de problemas se citan otros ejemplos de elementos patrimoniales a recuperar y a conservar

## 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.

*Vió (Fanlo), 13 de marzo de 2024*