

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

INFORME RESUMEN II TALLER PRESENCIAL
Torla-Ordesa, 9 de mayo de 2024



Índice

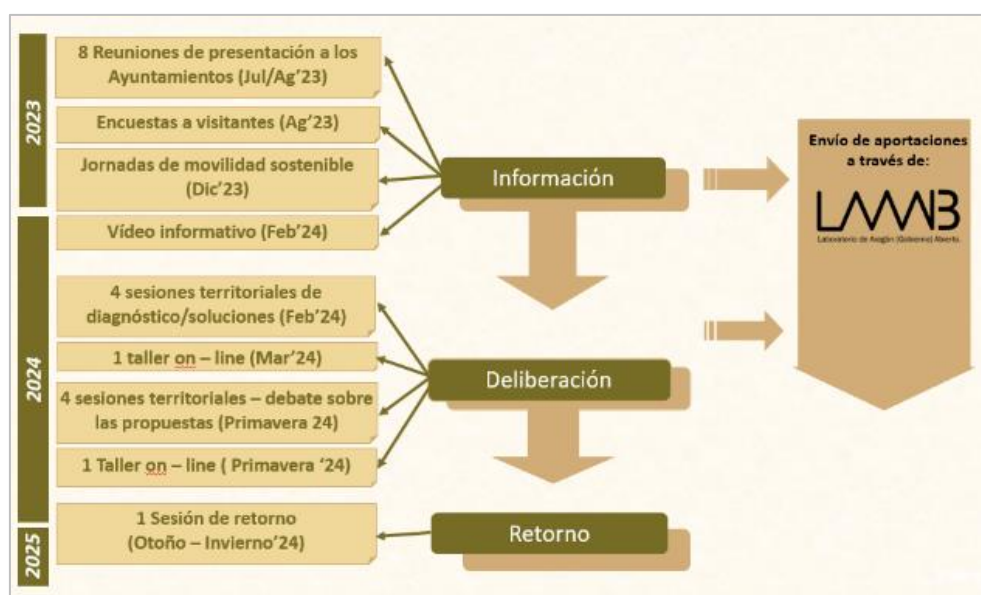
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DESARROLLO DE LA SESIÓN	4
3. ASISTENTES	5
PARTICIPANTES	5
ORGANIZACIÓN	6
4. BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER	7
5. PROPUESTAS QUE REQUIEREN MAYOR CONCRECIÓN Y DEBATE.	8
5.1. VENTA Y/O RESERVA ON-LINE (CON FECHA Y HORA DE VIAJE)	8
5.2. MEJORA DE LA VENTA DIRECTA	9
5.3. AMPLIACIÓN DEL PERIODO DE FUNCIONAMIENTO DE LA LANZADERA	10
5.4. NUEVOS SERVICIOS DE LANZADERA A LA PRADERA	11
5.5. CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTOS EN LAS DISTINTAS LOCALIDADES DEL ENTORNO DEL PNOMP	12
5.6. INFORMACIÓN A TIEMPO REAL DEL ESTADO DE ACCESOS Y APARCAMIENTOS	13
5.7. GESTIÓN DE LAS AUTOCARAVANAS	14
5.8. MEJORA DE LA SEGURIDAD EN EL PNOMP	15
6. CIERRE DE LA SESIÓN Y PRÓXIMOS PASOS	15

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 ronda de las jornadas participativas de debate sobre las propuestas**, celebrada en Torla el día 9 de mayo de 2024.

Más información:

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

2. Desarrollo de la sesión

Este taller participativo tuvo lugar el día **9 de mayo 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-Ordesa.

El **objetivo** principal de esta sesión era desarrollar algunas de las propuestas sugeridas durante la primera ronda.

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

17:00 - Bienvenida y breve introducción a la sesión (35')

17.35 - **1ª PARTE** – Debate en grupos (45')

18.20 - **2ª PARTE** – Puesta en común y debate plenario(65')

19.20 - Próximos pasos

19.30 - Clausura y fin de la sesión



3. Asistentes

Participantes

Nombre	Apellidos	Entidad
Ana	Perales	Hotel Bujaruelo
Ángel	Pérez Bernad	Asociación Empresarial de Broto
Araceli	Villacampa	Ciudadanía_Hotel Bella Vista
Blanca	Vidao Teruel	Unizar
Carmen	Melero Castillo	Casa Notario
Carmen	Castiella	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
David	Herrero	Ciudadanía
Diego	Sampietro	Asociación de Ganaderos Valle de Broto
Eva	Ponce	Ciudadanía
Francisco	Ginés	SEPRONA
Jesús	Casado Fau	Asociación turística Alto Ara
Jesús	Lardiés Rivas	Alcalde de Torla-Ordesa
José	Villanueva Palacio	Alcalde Entidad Local Menor de Buesa
José Ramón	Ceresuela Enguita	Ayuntamiento de Broto
Laura	Sampietro	Ciudadanía y sector hostelero
Luis	Marco	Ciudadanía
María Carmen	Muro García	Alcaldesa de Broto Vicepresidenta de la Comarca del Sobrarbe
M ^{ra} Ángeles	Pintado Allué	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
María	Lanzarote	Ciudadanía

Nombre	Apellidos	Entidad
Mariano	Polanco	Representante de las ONG en el Patronato del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Mercedes	Oliván	Ciudadanía
Maribel	Nerín Cadena	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Miguel Ángel	Clavero Fortén	Director General de Interior y Emergencias - Gobierno de Aragón
Paco	Gonzalo Blas	Ciudadanía
Santiago	Viu Pueyo	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Susana	Méndez	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA

Organización

Nombre	Apellidos	Entidad
Elena Isabel	Villagrasa Ferrer	Directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Javier	González Pascual	Técnico de Actividades de Uso Público del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Susana	Iglesias García	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Jordi	Barreira Ferrer	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Sergio	García Atarés	Reserva de la Biosfera Ordesa - Viñamala
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. En su introducción hizo un breve resumen sobre las gestiones realizadas hasta el momento por el Parque Nacional en relación a algunas propuestas sugeridas en la primera ronda que no son del ámbito del Plan de Movilidad Sostenible.

Después, **Susana Iglesias, coordinadora del equipo de SARGA** encargado de la redacción del Plan de Movilidad Sostenible, hizo un balance rápido del tratamiento realizado con las propuestas recogidas hasta la fecha en las sesiones presenciales. Recordó que de la primera fase de jornadas de participación se habían recogido 188 propuestas que se han agrupado en 7 grandes líneas de trabajo:

- Estacionamientos y control de aforo – 25 propuestas
- Gestión de la información (sobre el propio Parque Nacional y su entorno, accesos, aparcamientos, etc.) – 50 propuestas
- Satisfacción del visitante y de la población local – 37 propuestas
- Alternativas al uso del vehículo privado – 55 propuestas
- Búsqueda de cooperación y coordinación entre administraciones – 5 propuestas
- Seguridad – 3 propuestas
- Otras propuestas – 28 propuestas

De las 188 propuestas no todas encajan dentro de un Plan de Movilidad Sostenible. Algunas de ellas son reclamaciones de otro tipo realizadas al PNOMP, otras se repiten en varias o todas las reuniones y otras, que sí se ajustan al Plan de Movilidad, pueden además encajar en varias líneas de trabajo. Por ello, la suma de las propuestas de todas las líneas de trabajo citadas anteriormente alcanza las 203 propuestas.

Ambas explicaciones fueron un pequeño avance del retorno más detallado que se hará al final del proceso, previsto en principio para el 20 de noviembre del 2024, que contará con la presencia de la Dirección General del Medio Natural, Caza y Pesca del Gobierno de Aragón.

A continuación, **Xavier Carbonell, de ARC Mediación Ambiental**, equipo dinamizador del proceso participativo, explicó cómo estaba organizada la sesión, centrada sobre todo en las propuestas que requieren mayor concreción y debate. El resto, propuestas que no pueden incluirse en el Plan de Movilidad o propuestas que ya están muy claras y tienen poca holgura para el debate, no son objeto de este taller.

5. Propuestas que requieren mayor concreción y debate

Durante la sesión se sometieron a debate algunas cuestiones clave para el Plan de Movilidad que se trabajaron primero en grupos y después se completaron en plenario. Para seguir mejor la sesión se entregó a todas las personas asistentes copia papel del guion con las preguntas planteadas en todos los grupos.

5.1. Venta y/o reserva on-line (con fecha y hora de viaje)

A. *Pros y contras de la reserva on-line del bus lanzadera.*

Entre los argumentos a favor se destacó que la reserva on-line permitiría:

- Una mejor organización.
- Evitar colas y esperas.
- Crear un nicho diferencial que beneficie a los alojados y residentes en la zona, porque aseguras la visita.
- Venta preferencial para los alojados en el valle.
- Aunque se plantee la venta on-line de forma generalizada, debería ser sólo un porcentaje de los billetes. Se propone dejar un tanto por ciento para la venta presencial.
- Habría que reservar bus con hora de subida y bajada.

Entre los argumentos en contra se comentó:

- La venta on-line obliga a organizar muy bien el regreso. Este aspecto puede resultar complicado porque obliga a planificar muy bien la hora de regreso y ser muy consciente del tiempo de duración de la excursión, incluyendo posibles imprevistos. En algún momento se sugiere emular la gestión de los billetes en ENP que son una isla (como por ejemplo el PN de las Islas Atlánticas) donde se organiza sin problema la reserva de billetes para acceder y regresar en barco del Parque Nacional a la península.
- Se tendrían que contemplar cláusulas de cancelación.
- Habría que establecer limitaciones en el tiempo de hacer las reservas.
- En general, se considera bastante compleja la gestión del servicio si se establecen franjas horarias.

B. Otras sugerencias o mejoras sobre la venta on-line. ¿Qué interesa que incorpore y qué no?

Se sugiere:

- Ofrecer soluciones alternativas para la bajada en caso de llegar tarde a la lanzadera. Podría haber un servicio de taxis o una especie de coche escoba que recogiera a las personas rezagadas reagrupadas en una furgoneta de menor tamaño que el autobús.
- Se podría poner un panel con los taxis disponibles para que la gente los pudiera llamar en caso de necesidad. Convendría saber realmente la disponibilidad de los taxis para ofrecer este servicio.
- En la página web añadir recomendación de tiempos de antelación según los recorridos para asegurar el regreso en lanzadera.
- Otra opción sería que la vuelta fuera abierta, pero esto conlleva otros problemas.
- Tener en cuenta que puede haber personas que no compraron billete de subida y sólo quieren volver porque han accedido por otros sectores.
- Toda la información tiene que estar muy clara en la web, incluida la posibilidad de cancelación.
- La reserva tiene que materializarse con el pago efectivo de los billetes. No hay que ofrecer la posibilidad de reserva sin más.
- Cabría también plantear la venta por medias franjas horarias, para dar un poco de margen (por ejemplo, franjas de media hora: entre las 10.00 y las 10.30).

5.2. Mejora de la venta directa

A. ¿Qué mejoras proponéis en la venta directa? ¿Ampliación de puntos? ¿Otras mejoras?

Se sugiere:

- Poner fecha y hora, tanto de subida, como de bajada. Esto puede resultar complicado porque habría que dar garantías de aparcamiento para que los usuarios de la lanzadera puedan coger el bus en el horario asignado. En este sentido se comenta que la venta on-line puede ser una oportunidad para planificar mejor los aparcamientos: coordinar los billetes de bus con la plaza de aparcamiento.
- Se recuerda que la meteorología puede hacer cambiar a última hora las previsiones y la planificación.
- Si hubiera lanzaderas + aparcamiento desde otras localidades, se podría poner otro punto de venta coordinado con el principal.
- Prever la pre-venta directa de billetes unos días antes.

- Asegurar que el bus lanzadera vaya siempre lo más lleno posible. En este sentido, aunque no se correspondan las horas, si no aparecen las personas que tienen plaza reservada dar opción de que suban otras personas que estén esperando.
- Posibilidad de venta directa también en La Pradera, para poder comprar billetes sólo de bajada.
- Mejorar la organización de la venta directa para evitar colas. Poner por ejemplo dispensadores de venta para el día. Se propone que en la medida de lo posible los puntos de venta los lleven personas del valle, porque es una oportunidad de generar empleo local. Incrementando los puntos de venta directa y la posibilidad de compra on-line se evitarían muchas colas.
- Incrementar el número de autobuses, especialmente en días puntuales de máxima afluencia.

B. ¿Cómo se puede coordinar con la venta on-line?

Se propone:

- Establecer un cupo para la venta directa y un cupo para la venta on-line.
- Cerrar hora de subida y bajada también permitiría una mejor coordinación.
- La clave es la coordinación de la venta y la subida al bus de los pasajeros. Hay un tiempo de espera que es prácticamente inevitable.

5.3. Ampliación del periodo de funcionamiento de la lanzadera

A. Pros y contras de la ampliación del periodo de funcionamiento del bus lanzadera, a otras épocas del año, incluso invierno.

Entre los pros:

- Daría mayor servicio en temporada media-alta.
- Más posibilidades de acceder al Parque Nacional.
- Más puestos de trabajo.
- La desestacionalización facilitaría el acceso en fechas en las que es difícil el acceso con vehículo privado por las condiciones meteorológicas (algunos puentes y fechas concretas en invierno).

Entre los contras:

- El coste del servicio que aumenta además si el clima y las condiciones son más complicadas. Hay que buscar un equilibrio entre costes e ingresos, por lo que puede suponer a nivel de gasto municipal.

- Fuera de temporada alta, la coexistencia del servicio de lanzadera puede generar cierta incomodidad para el visitante habitual que en esa época puede moverse más fácilmente con vehículo privado.
- Coste económico para el visitante, especialmente si son familias grandes o grupos, ya que el coste puede resultar mayor que si se desplaza con vehículo propio.

B. ¿En qué periodos considerarías que se debería ofrecer el servicio de lanzadera?

En principio:

- En verano, todos los días.
- En Semana Santa. Podría ser los días festivos únicamente o ampliarlo a toda la semana o incluso mantener el servicio los fines de semana desde Semana Santa hasta verano.
- El puente de mayo (en función de cómo caiga cada año).
- Se señala que esta propuesta debería ir de la mano de una diversificación de los puntos de salida de la lanzadera.

5.4. Nuevos servicios de lanzadera a La Pradera

A. ¿Qué opción considerarías la idónea?

Sólo una persona del grupo considera como mejor opción crear nuevos servicios lanzadera desde diferentes poblaciones.

La mayoría (los siete restantes) prefieren ampliar las conexiones con Torla con transporte público y mantener una única lanzadera desde Torla a la Pradera.

Una propuesta de este estilo debería coordinarse muy bien a nivel supramunicipal con el transporte regular de viajeros entre poblaciones.

Se plantean situaciones intermedias. Por ejemplo:

- Mantener toda la organización de las lanzaderas desde Torla pero con la posibilidad de que alguna de las lanzaderas de Torla recogiera personas en otras poblaciones. La idea sería organizarlo todo desde Torla. La lanzadera itinerante llegaría hasta Torla y si pudiera subir a más gente porque aún tuviese plazas libres, podría terminar de llenarse en la parada actual del Centro de Visitantes. Con esto se evitaría que todos los coches vinieran a aparcar a Torla. Ayudaría a descongestionar el tráfico.

B. Argumentar la respuesta

Se considera que tener centralizada la recepción de visitantes es mucho más práctica y genera menos confusión para el visitante que ampliar las zonas de recogida.

Esta opción también revaloriza la importancia de las inversiones ya realizadas como es el Centro de Visitantes y el aparcamiento.

El acercamiento a las pedanías con la lanzadera puede suponer un mayor riesgo de accidentes en la carretera.

5.5. Construcción de aparcamientos en las distintas localidades del entorno del PNOMP

A. ¿Dónde construirías más aparcamientos? ¿Por qué?

En todos los pueblos del entorno del Parque Nacional para facilitar la visita y por seguridad vial.

Se considera fundamental el aparcamiento de Broto (fácil de acceder desde Oto, Sarvisé y Buesa) para concentrar la oferta en un área muy frecuentada.

Otra zona sería el aparcamiento en San Antón en Torla-Ordesa (zona municipal anexa al aparcamiento actual de San Antón). Convendría analizar la parte técnica, el barranco y poner un gálibo para las autocaravanas. Sería un buen punto de acceso al Parque Nacional.

Se sugiere que en todos los aparcamientos se pongan gálibos.

B. ¿Consideráis que se debería cobrar en los aparcamientos?

Se piensa que Sí pero con algunos matices:

- El precio en temporada alta serviría para justificar el mantenimiento del parking (entendiendo que las plazas entonces tienen que estar bien marcadas, y que puede ser necesario algún instrumental para el control de aforos).
- 3 euros día parece una cifra razonable y casi un precio simbólico.
- A nivel municipal habría que coordinarse bien con la Guardia Civil.
- Prever un derecho a reserva para que no paguen los residentes en el municipio.
- Prever la posibilidad de reservar plazas para las personas alojadas en los establecimientos hoteleros de la zona.
- Coordinar la reserva de parking con la venta on-line de billetes.
- Cobrar más si se deja el vehículo toda la noche.

5.6. Información a tiempo real del estado de accesos y aparcamientos

A. ¿Qué soportes consideraréis los más adecuados?

Se sugiere:

- Lo más cómodo sería vía página web, manteniéndola actualizada.
- La aplicación móvil puede ser menos práctica, porque hay que descargarla, y algunas personas consideran que las visitas puntuales a la zona no lo harán.
- Disponer un panel en el parking que informe a tiempo real de las plazas disponibles del bus para la venta directa.
- Hay disenso ante la posibilidad de anticipar toda esta información colocando un panel informativo en carretera, por ejemplo, en el desvío de Fiscal. Algunos consideran que puede ser disuasorio y se corre el riesgo de desviar a los visitantes hacia otros valles. Estas personas consideran que es mejor informar al llegar a Torla-Ordesa y ya *in situ* ofrecer posibles alternativas.
- El tema de los paneles informativos en carreteras: qué información darán, dónde se colocarán, el retraso que hay entre la información “taxativa” que ofrece el panel y la situación media hora más tarde que encontramos en destino, etc. Debería valorarse muy bien, frente a la posibilidad de que toda esta información se ponga accesible en la web a tiempo real (incluida la oferta de alternativas existentes en el entorno en caso de saturación de algunos accesos o aparcamientos).

B. ¿Qué campos / información debería contener la aplicación móvil?

Se propone:

- Estado de los accesos al Parque Nacional.
- Plazas disponibles en los aparcamientos asociados.
- Información básica del Parque Nacional y su entorno y alternativas de visita en caso de saturación de algunas zonas.
- Esta información tiene que estar muy vinculada a la venta on-line. Si no hay posibilidad de compra de billetes de bus para acceder al Parque Nacional, la web debería ofrecer alternativas de desplazamiento y de zonas de visita menos concurridas.
- Debería incorporar estrategias que combinen alojamiento en la zona con mayores facilidades de acceso al Parque Nacional.
- Aunque se entiende el debate abierto a raíz de los paneles informativos en carreteras, hay que buscar un cierto equilibrio para gestionar de la mejor manera la satisfacción de la visita y la incertidumbre que provoca no saber si podrás acceder al Parque Nacional hasta llegar a destino. Se trata de evitar que

se pierda un volumen importante de visitas que pueden molestarse al ver sus planes truncados y tener poca capacidad de reorientar el día por no saber que se dirijan a una zona de acceso saturada.

5.7. Gestión de las autocaravanas

A. *¿Se debería regular la pernocta y la ubicación de las autocaravanas?*

Se hacen las siguientes observaciones:

- No habría que permitir la pernocta en autocaravanas y furgonetas fuera de espacios permitidos para ello. Se debería hacer cumplir la normativa autonómica que la prohíbe.
- Tampoco tiene sentido cobrar en un aparcamiento para pernoctar en autocaravana o furgoneta para no hacer competencia a algunas entidades que ofrecen este servicio.
- Desarrollar ordenanzas municipales para evitar la pernocta en aparcamientos.
- Instalar gálibos en los aparcamientos para que no entren las autocaravanas.
- Habilitar sitios específicos para autocaravanas, promoviendo la iniciativa pública o privada. Hay que regularlo de algún modo incluso por un tema de seguridad.

B. *¿Otras sugerencias?*

Se propone:

- Regular en todos los sectores el acceso de autocaravanas, teniendo en cuenta el tipo de vías, el volumen de los vehículos. El firme y el ancho de la vía es clave pensando en situaciones de emergencia que obliguen a un desalojo. Hay que prever la posibilidad de cruce entre vehículos.
- Facilitar a las autocaravanas el acceso a los espacios habilitados, como por ejemplo los campings (como el de Bujaruelo).
- Repensar la situación de las carreteras de Escuéin o Revilla. Se propone revisar lo que se está aplicando en otros países donde se prohíbe la circulación con autocaravanas y se avisa mediante una señal en la entrada del acceso, por razones de seguridad y de riesgo de accidentes.
- Últimamente ha habido un incremento importante de este tipo de vehículos. Esto obliga a encontrar alguna solución. Si por ejemplo en algunas vías no pueden entrar las autocaravanas se podría ofrecer la posibilidad de aparcamiento en una zona disuasoria y posterior acceso al Parque Nacional mediante transporte público colectivo desde ese aparcamiento.

- En las zonas habilitadas, habría que concretar el aforo para que no se masifiquen. Valorar también la posibilidad de cobrar si va asociado a algún tipo de servicio.

5.8. Mejora de la seguridad en el PNOMP

A. *¿Qué soluciones considerarías las más adecuadas para solventar los problemas de seguridad que provoca la elevada afluencia de vehículos en el sector?*

Se destacan:

- Regular y limitar el aforo.
- Promover el transporte colectivo.
- Mejorar los sistemas de información para mejorar la seguridad vial.
- Prever un paseo peatonal desde Torla hasta el Puente de Los Navarros.
- Coordinación máxima entre las distintas administraciones con competencias en la prevención y gestión de riesgos y en seguridad vial.

6. Cierre de la sesión y próximos pasos

Miguel Ángel Clavero, director general de Interior y Emergencias del Gobierno de Aragón tomó la palabra en el cierre de la sesión para felicitar a todas las personas que han participado en el proceso por la importancia que tiene el conocer las inquietudes del territorio en todos estos temas. En su intervención, destaca que la protección civil está ligada a la movilidad fundamentalmente por un motivo: la función principal que tiene que abordar la protección civil es proteger a las personas y para ello hay que tener en cuenta, sobre todo, las medidas de evacuación cuando se da una situación de emergencia.

Añadió que con frecuencia se piensa en la movilidad en cuanto a la gestión del espacio natural y de los recursos turísticos pero, hay que pensar también, en la movilidad como elemento fundamental para poder realizar la evacuación de áreas donde la concentración de personas y vehículos, algunos días del año, es muy elevada y un ejemplo de ello es un lugar tan emblemático como el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido. Explicó que, desde el punto de vista de la protección civil, siempre que se organiza un gran evento, de las primeras cosas que analizan y trabajan en colaboración con la Guardia Civil, son las vías de evacuación y escape hacia las zonas seguras. Y esto, en el PNOMP, con las limitaciones que tiene de movilidad por ser un espacio natural protegido en zona de montaña, con las carreteras y los caminos que son los que son, exige una especial atención para evitar situaciones que realmente pueden ser muy complicadas.

Comentó ser consciente de que muchas veces en lo último que se piensa es en la seguridad y la protección civil, porque la tendencia es pensar que nunca ocurre nada, pero estamos todos equivocados: “el riesgo cero no existe, las emergencias se producen y, además lo hacen cuando uno menos se lo espera y el Parque Nacional y su entorno, exigen una especial atención”.

Añadió haber escuchado propuestas muy interesantes que, efectivamente pueden contribuir a mejorar la movilidad, la gestión y la atención de la acogida en este espacio privilegiado. Recuerda que también es el director del Observatorio de la Montaña de Aragón y desde esta institución trabaja con el Parque Nacional de manera muy intensa para garantizar la seguridad de todas las personas que visitan nuestro medio natural.

Finalmente destacó que, la protección civil tiene funciones fundamentales aparte de la intervención, como por ejemplo la anticipación, la planificación, la prevención y la información, muy en la línea de lo que se está trabajando en este plan de movilidad. Insiste en que “la información es un derecho del ciudadano y estamos obligados a facilitarla al visitante y residentes del lugar”. Disponer y compartir la información, permite una gestión integral de todos estos espacios en donde todos ya estamos acostumbrados a acceder a ella a través de un teléfono móvil. Con información, podemos ser capaces de gestionar todos los accesos al Parque Nacional, decidir dónde podemos ir si no queremos encontrar mucha gente o dónde no porque el aforo está completo. Dentro de esa gestión integral, la movilidad es una de las protagonistas y debemos tener información sobre los aparcamientos, la gestión de las autocaravanas y otros aspectos abordados durante la sesión.

Elena Villagrasa, directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, explica los próximos pasos después de esta segunda ronda de sesiones, 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.
- Pasado el verano, y con los resultados de las aportaciones realizadas en ambas rondas, el equipo encargado de la redacción del Plan de Movilidad Sostenible del Parque Nacional preparará un documento base que se presentará en la sesión de retorno prevista inicialmente para el 20 de noviembre a la que asistirá la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca del Gobierno de Aragón.

Torla, 9 de mayo de 2024.