

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

INFORME RESUMEN II TALLER PRESENCIAL
Bielsa, 14 de mayo de 2024



Índice

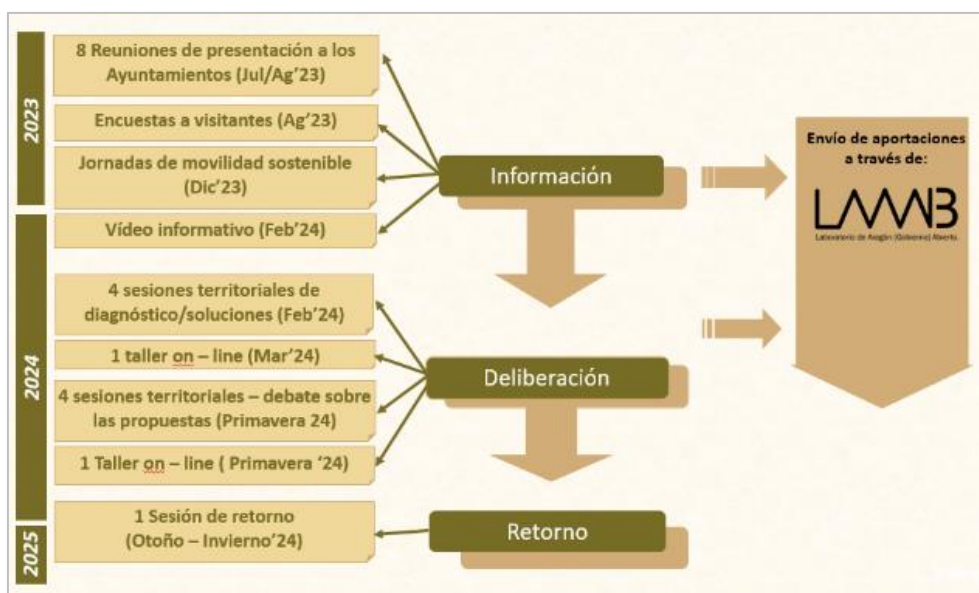
ÍNDICE	2
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DESARROLLO DE LA SESIÓN	4
3. ASISTENTES	5
PARTICIPANTES	5
ORGANIZACIÓN	5
4. BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER	6
5. PROPUESTAS QUE REQUIEREN MAYOR CONCRECIÓN Y DEBATE.	7
5.1. NUEVOS SERVICIOS DE LANZADERA AL PARQUE NACIONAL	7
5.2. VENTA Y/O RESERVA ON-LINE (CON FECHA Y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

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 Bielsa el día 14 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 **14 de mayo de 2024**, en horario de **17:00 a 19:30 horas**, en el salón de actos del Ayuntamiento de Bielsa, en Bielsa.

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**:

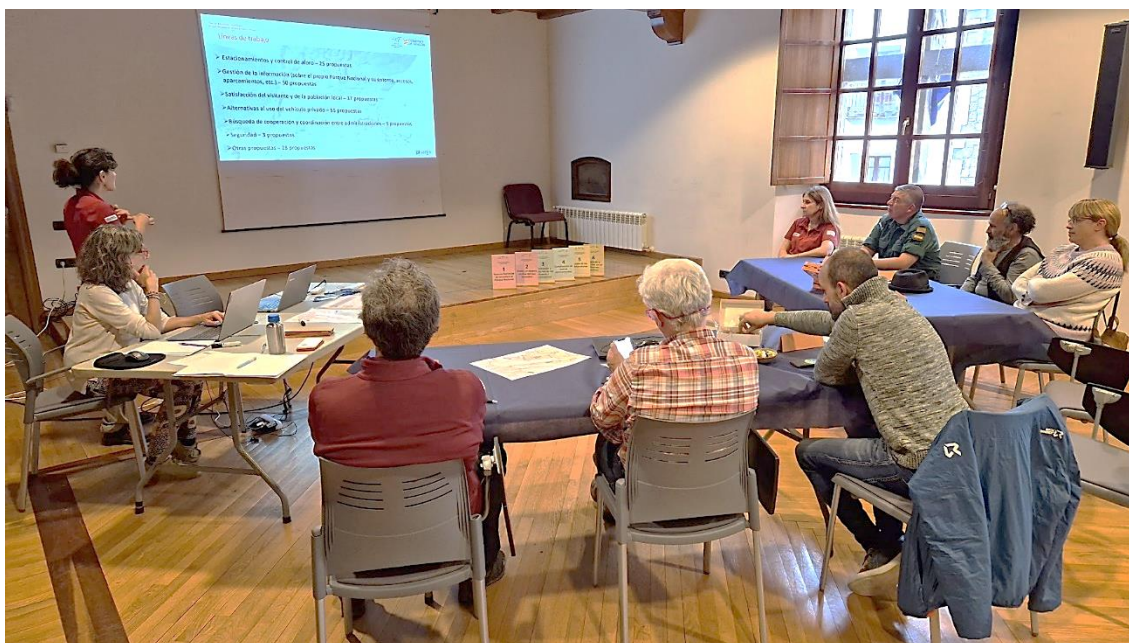
17:00 - Bienvenida y breve introducción a la sesión (35')

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
Alberto	Solana Broto	Camping Pineta S.L.
Francisco	Ginés	SEPRONA
Miguel	Noguero Mur	Alcalde de Bielsa
Quique	Mata	Guarda del Refugio de Pineta
Sandra	Sesé Pérez	

Organización

Nombre	Apellidos	Entidad
Elena Isabel	Villagrasa Ferrer	Directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Juan Ignacio	Fadón Salazar	Técnico de Obras e Infraestructuras 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
Xavier	Carbonell	ARC Mediación Ambiental
Mar	Fábregas	ARC Mediación Ambiental

4. Bienvenida y presentación del taller

Miguel Ángel Noguero, Alcalde de Bielsa, acoge a todos los participantes y les invita a aprovechar los talleres para poder trasladar mejor sus necesidades y demandas al Plan de Movilidad Sostenible del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido.

Seguidamente, **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. Dado que era un grupo pequeño, se trabajó en plenario durante todo el taller. Para seguir mejor la sesión se entregó a todas las personas asistentes copia papel del guion con las preguntas planteadas.

5.1. Nuevos servicios de lanzadera al Parque Nacional

A. *¿Qué opción considerarías la idónea? Justificad la respuesta*

Inicialmente se plantearon dos opciones a debatir:

- 1- Crear nuevos servicios de lanzadera desde cualquier población a los diferentes sectores (también desde cualquier población hasta La Pradera de Ordesa o desde cualquier población a Pineta, por ejemplo).
- 2- O bien ampliar las diferentes conexiones de bus en el eje Torla-Bielsa y mantener en cada sector lanzaderas con un punto único de salida. Por ejemplo, Torla-Pradera; Bielsa-Pineta; etc.

Se hacen las siguientes observaciones:

- En el caso de las lanzaderas desde cualquier población del entorno PNOMP directamente a los accesos al Parque Nacional, la coordinación de los tiempos sería complicada, pero seguramente sería la mejor opción ya que podría recoger a visitantes de todas las poblaciones.
- Siguiendo con el ejemplo anterior, una **tercera opción**, sería crear un servicio de bus transversal (Torla-Bielsa) y dos lanzaderas (una desde Torla a La Pradera como ya existe y otra desde Bielsa a Pineta). Sería de alguna manera una línea turística. En relación a esta opción se comenta:
 - ✓ Tendría que justificarse por un volumen elevado de visitantes que lo demandan.

- ✓ Facilitaría la organización de visitantes de fuera, que se podrían olvidar del coche y planificar itinerarios por todo el Parque Nacional y todos los sectores.
- ✓ Quedarían fuera otros sectores, como Escuaín. Para ellos habría que buscar otras soluciones adaptadas, como lanzaderas pequeñas, por ejemplo. Pero por lo menos ya se dispondría de un transporte general, transversal Torla-Bielsa.
- ✓ Uniría las zonas con más afluencia de visitantes.
- ✓ Permitiría además hacer rutas circulares (travesías entre sectores).
- ✓ Contribuiría a descongestionar las zonas de mayor afluencia.
- ✓ Tendría que acompañarse de información a tiempo real.
- ✓ Sería un servicio más, también para la población local.
- ✓ Tendría que ir unido al servicio de lanzadera de Bielsa a Pineta y en cualquier caso:
 - Habría que valorar la capacidad de aparcamiento en Bielsa,
 - Ayudaría a disuadir el uso del vehículo privado a los visitantes que quieran utilizar el transporte colectivo pero no prohibirían el acceso en vehículo privado a Pineta. Plantear la lanzadera Bielsa-Pineta como un servicio opcional.

5.2. 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:

- Cubrir toda la demanda. Aunque se contemple también la venta directa debería realizarse también desde la misma plataforma.
- Permite organizar la gestión y replanificar el servicio si fuera necesario (por ejemplo, incrementando la disponibilidad de vehículos lanzadera (buses, taxis, etc.) en momentos de hora punta).
- Permite repartir mejor los visitantes a lo largo del año.

Entre los argumentos en contra se comentó:

- Evitar la compra masiva a través de operadores. Hay que ver cómo gestionar ese posible escenario.
- La venta directa conlleva puestos de trabajo. La on-line no.

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

Se sugiere:

- Coordinación con los autobuses de excursiones o grupos organizados que llegan, con las lanzaderas para que la gente no tenga que cambiar de bus.
- Poder reservar billetes para las personas alojadas en el la zona. Que estos alojamientos puedan comprarlos anticipadamente on-line y ofrecerlos a sus clientes.
- Reservar un porcentaje para la venta directa. Se trata de dar opción también a visitantes que por circunstancias diversas no pueden reservar on-line.
- En cualquier caso, la reserva sólo se podrá hacer efectiva previo pago.
- La venta on-line ofrece la posibilidad de poder reforzar el servicio en algunos momentos puntuales.

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

A. ¿Qué soportes consideraréis los más adecuados?

Se sugiere:

- Mejor en una web. Es más accesible y no te obliga a descargar aplicaciones.
- Dar un QR directo a información concreta (por ejemplo, a la disponibilidad de plazas en los aparcamientos).
- Paneles informativos en carreteras donde se indiquen las plazas disponibles en los aparcamientos. Se abre de nuevo el debate de hasta qué punto estos paneles no pueden resultar disuasorios. Es importante que ofrezcan alternativas de donde hay plazas. Ante la pregunta de si “¿sería bueno indicar de forma global, la situación de los aparcamientos del entorno?” se considera relevante informar en caso de tener conocimiento de que el aforo está completo. Se sugiere que lo mejor sería poner los paneles en Aínsa o en Fiscal, pero siempre deberían ser complementarios a la información a tiempo real disponible en la web (que a su vez podría anunciarse en los paneles).
- Se propone gestionar los aparcamientos con reserva previa on-line, como los billetes de las lanzaderas. Para ello habría que incorporar un contador de coches en la entrada y salida de los aparcamientos con lectura de matrícula.

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

Se propone:

- Información de los senderos.
- Meteorología.
- Situación de los aparcamientos a tiempo real para evitar sorpresas al llegar a destino.
- Ofrecer alternativas de visita a las zonas más concurridas del Parque Nacional para descongestionarlas. Derivar a los visitantes a zonas menos saturadas, incluso de fuera del Parque Nacional.
- Explicar la normativa del Parque Nacional de una forma didáctica.
- Transmitir alertas relacionadas con el cierre de accesos y alternativas de paso en esos casos, así como cualquier tipo de incidencia en la red de carreteras y senderos.
- Información sobre los puntos de atención médica y los protocolos a seguir en caso de accidentes.

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

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

Habría de deslocalizarlos. No construir más aparcamientos en Pineta. Dar alternativas en otras zonas que puedan ser el inicio para la realización de diferentes excursiones (por ejemplo, Espierba). Es importante constatar que el parking define el destino turístico. Hay que jugar con esa baza.

En esa misma línea se propone, buscar alternativas de aparcamiento en función de donde existe un destino con entidad, como pasa con Cornato o Barrosa.

Antes de hacer más aparcamientos habría que estudiar muy bien la necesidad, no sea que, vista la saturación actual, acabemos repitiendo los mismos errores y dando demasiadas facilidades al uso del coche privado. Puede tener sentido crear algún aparcamiento para distribuir los estacionamientos y no concentrarlos todos en el fondo del Valle de Pineta.

Una buena estrategia puede ser empezar primero publicitando el destino (por ejemplo, excursiones desde Cornato) y ver si esto genera afluencia suficiente para construir un aparcamiento. Ir de alguna manera poco a poco dando solución de forma progresiva. Es una situación que se ilustra muy bien con lo que está pasando en Barrosa.

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

Se considera que hay que cobrar y que el cobro tiene que asociarse a determinados servicios. Por ejemplo, no puede haber aparcamientos sin baños, sin puntos de información, sin una mínima zona de protección o una fuente o punto de agua.

Cobrar es básico para poder prestar todos estos servicios que requiere el visitante y con la recaudación asegurar un buen mantenimiento.

5.5. Gestión de las autocaravanas

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

Se hacen las siguientes consideraciones:

- Las autocaravanas, por sus dimensiones y volúmenes necesitan más espacio y por tanto requieren un tratamiento específico.
- Habría que regular las zonas a las que pueden acceder, restringir algunos accesos y habilitar espacios alternativos. El objetivo sería ordenar la actividad para poder controlarla mejor y sobre todo, evitar que las autocaravanas entren a las zonas forestales o campos.
- Se recuerda que la Ley de turismo no permite la pernocta en un aparcamiento.
- Para dar servicio se propone crear un área de estacionamiento de autocaravanas, dotándola de servicios, tal y como obliga el decreto 35/2023. Sin embargo, en algunas zonas es imposible por no disponer de espacio suficiente o debido a otros requerimientos que exige la normativa. Las áreas de estacionamiento de autocaravanas son casi como un camping. En Pineta se valoró esa posibilidad y se desestimó por inviable y por temas de inundabilidad. En algunos casos, como por ejemplo el área de autocaravanas de Fiscal, puede ser un negocio para un promotor particular.
- La creciente afluencia de caravanas en el entorno del Parque Nacional está suponiendo algunos problemas relacionados con la seguridad vial, con la gestión de los residuos o el vaciado del depósito de aguas grises (que en ocasiones se realiza en los baños y en los campings de la zona, colapsando los servicios de depuración locales).
- Se advierte que en algunos foros informales de internet se fomentan praxis que van en contra de la normativa vigente. Además, desde estas plataformas se difunde que las denuncias y sanciones por estas infracciones no prosperan lo que fomenta un comportamiento incívico de los usuarios de autocaravanas y furgonetas.
- 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:

- Limitar la circulación de autocaravanas en algunas vías (ej.: Escuaín, Añisclo), ofreciendo alternativas. Se recuerda que en Añisclo está prohibida su circulación en la carretera del Cañón de Añisclo por razones de seguridad vial.
- Serviría como ejemplo la señalización que hay en la pista de Petramula, donde hay un cartel que impide pasar a los vehículos que no sean 4x4 por razones también de seguridad.
- Revisar los accesos en todos los sectores por si conviene, como en Escuaín, regular el acceso de estos vehículos.
- Se propone poner algún tipo de impedimento en las pistas para evitar que las autocaravanas se embosquen. Habrá que estudiar bien las medidas para no perjudicar a otros usuarios, como los ganaderos. Cabría poner un gálibo o si no un paso amplio pero con una barrera de acceso. Este tipo de limitaciones se deberían por ejemplo implementar en Cornato, en la escollera de la Sarga, Pratet de la Rosca y Refugio de Pineta.

5.6. 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:

- La información a tiempo real ya facilitaría que se alerte en caso de emergencia, aunque también está el servicio de alertas del Gobierno de Aragón.
- Dar continuidad a la pista de la Rosca (con un cierre) para que haya otra salida en caso de emergencia. Pero atención que es zona inundable.
- Habilitar un carril bici también repercutiría en la mejora de la seguridad ya que evitaría el aparcamiento en el margen de la carretera.
- Debería existir un punto de emergencia en Pineta. Un servicio básico de atención médica y primeros auxilios, como en la Pradera de Ordesa.
- Que la pista de Lalarri esté en servicio.
- Garantizar un punto de aterrizaje para helicópteros, normalizado y reservado específicamente para este uso. Hay que tener en cuenta que con el nuevo aparcamiento el punto de toma de helicóptero podría cambiar.
- Se sugiere disponer de protocolos claros ligados al Plan de Autoprotección del Parque Nacional. En dicho Plan se contemplan zonas de confinamiento y rutas de evacuación, pero habría que comprobar qué dice exactamente el Plan.

6. Cierre de la sesión y próximos pasos

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.

Bielsa, 14 de mayo de 2024.