

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

INFORME RESUMEN II TALLER PRESENCIAL
Escalona, 23 de mayo de 2024



Índice

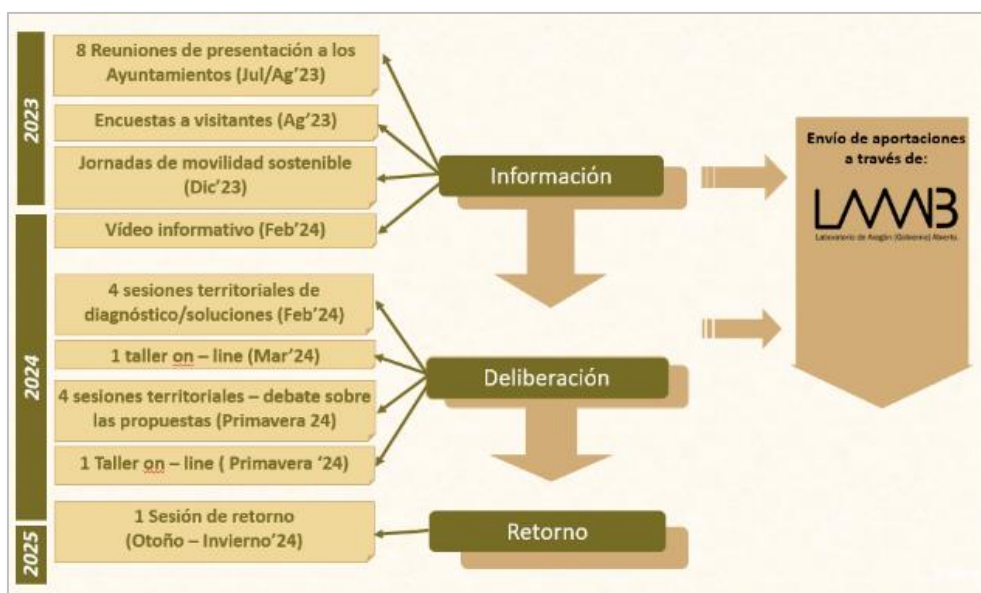
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DESARROLLO DE LA SESIÓN	4
3. ASISTENTES	5
PARTICIPANTES	5
ORGANIZACIÓN	6
4. BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER	7
5. PROPUESTAS QUE REQUIEREN MAYOR CONCRECIÓN Y DEBATE.	8
5.1. NUEVOS SERVICIOS DE LANZADERA AL PARQUE NACIONAL	8
5.2. VENTA Y/O RESERVA ON-LINE (CON FECHA Y HORA DE VIAJE)	9
5.3. APLICACIÓN MÓVIL CON INFORMACIÓN A TIEMPO REAL DEL ESTADO DE ACCESOS Y APARCAMIENTOS.	10
5.4. CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS APARCAMIENTOS	11
5.5. GESTIÓN DE LAS AUTOCARAVANAS	12
5.6. MEJORA DE LA SEGURIDAD EN EL PNOMP	13
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 Escalona el día 23 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 **23 de mayo de 2024**, en horario de **17:00 a 19:30 horas**, en el salón de actos del Ayuntamiento de Puértolas, en Escalona.

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
Cristina	Mir Buerba	Ciudadanía
Daniel	Pallaruelo Lascorz	Ciudadanía
Enrique	Cazcarra	Ciudadanía
Francisco	Ginés	SEPRONA
Ignacio	Espot	Diputado Provincial
José Manuel	Bielsa Manzano	Ayuntamiento de Puértolas Presidente de la Comarca del Sobrarbe
Julián	Rodríguez	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
M ^a Carmen	Broto	Camping Añisclo
Maite	Buil Blasco	Aviva Iniciativas
María Pilar	Mir Buerba	Federación Aragonesa de Montañismo
María Teresa	Lerín Pascual	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido - SARGA
Modesto	Bielsa	Carnicería Modesto Asociación de Empresarios Valle de Puértolas
Oscar	Encuentra Bardají	Consejero de Turismo de la Comarca Sobrarbe
Oscar	Díez Sánchez	Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos
Ramiro	Revestido Vispe	Establecimiento Hostelero Ayuntamiento de Puértolas
Ramón	Castillo Lanau	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Sofía	Arnal Peralta	Hotel Cinca y Casa Sofía Turismo Rural Ayuntamiento de Puértolas
Sandra	Capdevila Martin	Protección Civil del Sobrarbe (voluntaria Cruz Roja Sobrarbe)

Organización

Nombre	Apellidos	Entidad
Elena Isabel	Villagrasa Ferrer	Directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
David	Guzmán Otano	Técnico de Conservación 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

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.

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. Nuevos servicios de lanzadera al Parque Nacional

A. ¿Qué opción consideraréis la idónea y por qué razones? *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 considera que la mejor opción es ampliar las diferentes conexiones de bus, en el eje Torla-Bielsa (hasta Pineta si es posible) y que este eje fuera una línea regular. Esto supondría mantener en cada sector lanzaderas con un punto único de salida. Sólo en temporada de máxima afluencia.

La primera opción, de crear nuevos servicios lanzadera (bus, microbús, taxis o furgonetas) que puedan acceder a cualquier sector desde cualquier localidad, se considera difícilmente viable.

Se propone:

- ✓ Mantener Torla con su lanzadera a la Pradera. Origen en el centro de visitantes y destino la Pradera.
- ✓ Poner una lanzadera Bielsa- Pineta si la conexión del eje acaba en Bielsa.
- ✓ En Revilla no es necesaria la lanzadera.
- ✓ Escuaín: desde Plana Calvario (Puértolas) como origen y con destino al aparcamiento nuevo de Escuaín. Para ello habría que habilitar un aparcamiento en Plana Calvario (aprovechando que ya hay un proyecto de la Diputación Provincial de Huesca).
- ✓ Añisclo: peatonalización de la carretera del Cañón de Añisclo y lanzaderas.

- ✓ Carretera de Escuaín. Una posibilidad sería que hubiera horario de subida y horario de bajada para ordenar el tráfico de vehículos particulares. Se comenta el caso de Francia donde algunas carreteras cambian el sentido de circulación permitido en función de la hora del día. Así se elimina el riesgo de cruce entre dos vehículos en carreteras muy estrechas. Se entiende que, en función de los usos, se deberían contemplar excepciones.

También se sugieren restricciones en determinadas carreteras en función de la tipología de vehículo y tamaño. A estudiar las necesidades en los diferentes accesos al Parque Nacional.

B. ¿Qué puntos de origen y destino os parecen interesantes para las lanzaderas?

Se añaden los siguientes comentarios a las observaciones anteriores:

- Añisclo: posibilidad de peatonalización del tramo de la carretera del Cañón de Añisclo, con servicios de lanzadera en cada punta (desde Vió y desde Escalona). Es un tema delicado que requiere más tiempo para analizar estas propuestas y llegar a un acuerdo entre los municipios. En todo caso, sería sólo en temporada alta.
- Tener en cuenta que hay establecimientos en los diferentes accesos a Añisclo (Vió, Escalona, Puértolas).
- Se propone organizar una sesión participativa específica para hablar del acceso a Añisclo contando con todos los agentes implicados, de Escalona y del Valle de Vió.

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

A. Sugerencias o mejoras sobre la venta on-line

Se propone:

- Reservas sí pero con pago previo.
- Sólo en temporada alta.
- Reinvertir una parte del dinero en la conservación de la infraestructura y el mantenimiento del servicio.
- Se sugiere que un porcentaje de la venta sea on-line (por ejemplo un 60 % o 70 %) y el resto se deje para la venta directa en taquilla. Se añade que:
 - ✓ La compra in situ también puede ser on-line.
 - ✓ La venta en taquilla permitiría que cada municipio y sus establecimientos puedan gestionar y tengan la seguridad de disponer de tickets para los alojados en la población.

- ✓ En cualquier caso, hay que facilitar la posibilidad de adquirir los tickets en taquilla física, para cubrir la posible brecha digital que sufre una parte del público visitante y porque puede ser generadora de más puestos de trabajo.
- ✓ Se podría contemplar la posibilidad de revertir a venta on-line, los cupos reservados para la venta directa, en caso de que no se vendan.

5.3. Aplicación móvil con información a tiempo real del estado de accesos y aparcamientos.

A. *¿Qué soportes considerarías los más adecuados?*

Se sugiere:

- Página web, como mejor opción, siempre que esté actualizada.
- Sobre la aplicación móvil se hacen las siguientes consideraciones:
 - ✓ Complicado porque comporta la descarga de la aplicación y los potenciales usuarios no siempre están dispuestos. Sin embargo, se recuerda que la aplicación de BTT Zona Zero está funcionando muy bien.
 - ✓ Una aplicación del PNOMP que aglutine toda la información de interés para la visita.
 - ✓ Posiblemente la misma información y utilidades de una aplicación podrían estar en una buena web.
- Para algunos, la web sirve sobre todo para la planificación previa y en cambio la aplicación móvil puede resultar más práctica mientras uno se mueve por la zona. La gente empieza a estar habituada a descargarse aplicaciones unos días y eliminarlas después del periodo de visita.
- Poner cámaras web (Webcam).
- Paneles electrónicos en los centros de información.

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

Se propone:

- Información a tiempo real del número de plazas en las lanzaderas.
- Posibilidad de venta de tickets on-line de los servicios lanzadera.
- Información sobre los accesos y plazas de aparcamiento.
- Meteorología y estado de las carreteras.
- Excursiones por el sector y excursiones alternativas en caso de saturación de visitantes en alguno de los sectores.

- Información sobre los senderos (si están cerrados, si hay un evento, si hay alguna alerta).
- Alternativas de accesos fuera del Parque Nacional (estado de otros accesos como Saravillo).
- Incluir información de sensibilización, educación ambiental y buenas prácticas (de movilidad sostenible, de minimización de residuos, de compra sostenible y de proximidad, etc.).
- Información que sea de acceso universal, integrando las distintas diversidades funcionales.
- Indicaciones sobre cómo gestionar las mascotas en el Parque Nacional y el entorno de la Zona Periférica de Protección (normativa vigente, posibilidad de acceso).
- Información sobre el uso restringido de algunas pistas como la de las Cutas. Que también aparezca esa información en la web con el detalle de las limitaciones.
- Poner cámaras web (Webcam).

5.4. Construcción de nuevos aparcamientos

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

Se hacen las siguientes propuestas:

- ✓ Entrada pista de Sesa (o en la fuente). Si fuera posible, al final de la pista. Tener en cuenta que, si mejora el estado de la pista, subirían más vehículos y habría que revisar el dimensionamiento del estacionamiento.
- ✓ Zona del Calsinar (donde pasa el GR).
- ✓ Revilla (no hay sitio actualmente). Está previsto un aparcamiento, con los fondos PRTR.
- ✓ Tella. También está previsto un aparcamiento con los fondos PRTR.
- ✓ Puyarruego (donde la Cruz).
- ✓ Plana Calvario (cruce Bestué – Escuaín). Estaría vinculado a crear un servicio de lanzadera a Escuaín.
- ✓ También habría que pensar en señalizar mejor las direcciones (ej.: Para ir a Buerba).
- ✓ Ampliar el aparcamiento del centro de visitantes nuevo de Escalona, se ha quedado pequeño antes de su inauguración.

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

Se piensa que Sí se debería cobrar pero no en todos. Por ejemplo, en la Pista de Sesa, sí ya que ayudaría a mantener los aparcamientos, la pista y posibles instalaciones

asociadas (por ejemplo, máquina de tickets). También en los aparcamientos habilitados vinculados a las zonas de baño (en Puyaruego y otros ensanches habilitados).

Se recuerda que en zonas urbanas se paga para aparcar en cualquier sitio.

En Bielsa ya se utiliza este sistema y parece que funciona.

Es muy importante dotar de baños y otros equipamientos a los aparcamientos (por ejemplo, papeleras) especialmente si éstos están vinculados a zonas de baño.

5.5. Gestión de las autocaravanas

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

Se hacen las siguientes observaciones:

- Es importante que puedan aparcar, pero hay que respetar la normativa vigente. Más que prohibirlo, habría que ordenarlo y gestionarlo de alguna manera. Por ejemplo:
 - ✓ Dirigir las caravanas hacia zonas donde puedan aparcar, informándoles sobre las alternativas (campings o áreas habilitadas).
 - ✓ Que aparezca la información en la página web (se podría poner una pestaña dedicada a las autocaravanas).
- Habría que fomentar que se habiliten zonas para las autocaravanas en la Comarca de Sobrarbe dónde sea posible. Cada vez hay más autocaravanas y en la comarca las áreas habilitadas son insuficientes. Ser consciente de que la actividad está ya regulada por un decreto del año 2023 y que además, hay zonas que por razones de seguridad (riesgo de inundaciones o similares), no pueden destinarse a este fin.
- Explorar la posibilidad que sea la iniciativa privada quien gestione de forma regulada los servicios que precisan las autocaravanas.
- Sabiendo que ya existen alternativas (ej. campings) que no se utilizan por parte de las autocaravanas... ¿Generamos más alternativas o vemos si hay que buscar nuevas fórmulas que permitan ordenar mejor esta práctica? Se comenta que hay aplicaciones y foros informales donde se recomiendan zonas donde pernoctar que no son legales, con la geolocalización exacta para llegar. Estas aplicaciones, no ayudan a reconducir una situación que empieza a ser delicada.
- Por otro lado, se constata que en los casos descritos anteriormente no se sanciona el incumplimiento de la normativa. Se hace la denuncia, pero estas denuncias no progresan a nivel administrativo en la Comarca de Sobrarbe, que en este tema está desbordada y finalmente, los expedientes no acaban en sanción. La solución más operativa sería trasladar la gestión de estas denuncias a DPH.

B. ¿Otras sugerencias?

Se propone:

- Estudio de seguridad vial de las vías existentes y limitación del acceso en las que sea preciso. Por ejemplo, el Cañón de Añisclo ya tiene algunas limitaciones a la circulación.
- Mejorar las indicaciones en los accesos.

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 recomienda:

- Reforzar el servicio de lanzaderas mejoraría la seguridad vial.
- Aumentar las plazas de aparcamiento.
- Mejorar el estado de las carreteras.
- Mejora de la gestión de las autocaravanas en la línea de algunas sugerencias hechas en el apartado anterior.
- Información a tiempo real del estado de los aparcamientos y accesos.
- Añisclo: aparcamiento de todos los vehículos en el mismo sentido.
- Habría que acometer algunas obras en zonas donde hay mucho tránsito: ensanchar la carretera Puyarruego – Sarvisé y ejecutar el proyecto de mejora de la carretera de Escalona a Puértolas.
- Gestión de los desprendimientos y mantenimiento invernal de la carretera del Cañón de Añisclo.
- Se alerta de que si la carretera del Cañón de Añisclo pasa a ser peatonal aumentará el tiempo de exposición de los visitantes al riesgo de posibles desprendimientos.
- También es importante explicar que estamos en una zona de montaña lo que conlleva algunos riesgos inherentes a su naturaleza más agreste y salvaje.

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.

Escalona, 23 de mayo de 2024.