

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

INFORME RESUMEN II TALLER PRESENCIAL
Videoconferencia, 27 de mayo de 2024



Índice

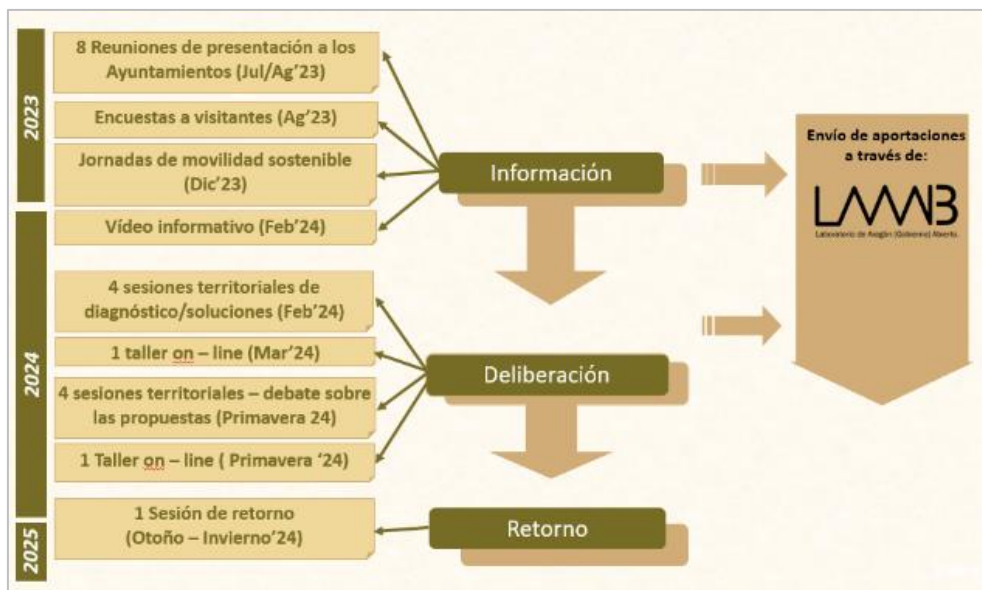
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DESARROLLO DE LA SESIÓN	4
3. ASISTENTES	5
PARTICIPANTES	5
ORGANIZACIÓN	5
4. BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER	6
5. PROPUESTAS QUE REQUIEREN MAYOR CONCRECIÓN Y DEBATE.	7
5.1. NUEVOS SERVICIOS DE LANZADERA AL PARQUE NACIONAL	7
5.2. VENTA Y/O RESERVA ON-LINE DE LOS BILLETES DE LA/S LANZADERA/S	8
5.3. INFORMACIÓN A TIEMPO REAL DEL ESTADO DE ACCESOS Y APARCAMIENTOS.	9
5.4. CONSTRUCCIÓN NUEVOS APARCAMIENTOS	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**, organizadas en formato de videoconferencia, el día 27 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 **27 de mayo de 2024**, en horario de **11:00 a 13:30 horas**, en formato videoconferencia a través de la plataforma Zoom.

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**:

- 11.00 - Bienvenida y breve introducción a la sesión (35')**
- 11.35 - 1ª PARTE – Debate en grupos (45')**
- 12.20 - 2ª PARTE – Puesta en común y debate plenario(65')**
- 13.25 - Próximos pasos**
- 13.30 - Clausura y fin de la sesión**

3. Asistentes

Participantes

Nombre	Apellidos	Entidad
Andrea	Gómez Campal	Ciudadanía
Danilo	Sepúlveda Villacura	COCEMFE – Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica
José Ramón	Pueyo Bernad	Ciudadanía
María José	Villanueva Valero	Heraldo de Aragón
Mariano	Polanco	Representante de las ONG en el Patronato del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Pablo	Oliván Fumaral	Seo - Birdlife

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
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. 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 digital del guion con las preguntas planteadas.

5.1. Nuevos servicios de lanzadera al Parque Nacional

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

Se propone:

- Lanzaderas a todos los puntos de acceso al Parque Nacional. Evitaría el uso del vehículo particular y tráfico por carreteras complejas (que además son peligrosas). Hay algunas carreteras especialmente importantes a facilitar el acceso, como Escuaín o Añisclo.
- Desde el centro de Visitantes de Escalona, establecer lanzaderas a los diferentes accesos.
- Valorar si en el caso de Pineta es necesario, ya que se está haciendo un nuevo aparcamiento.

B. *¿Alguna sugerencia para su organización?*

Entre otras:

- Flota eléctrica de vehículos lanzadera.
- Uso de tamaño y tipo de vehículos adecuados y adaptados a la demanda (en dimensión por tamaño de la vía, número de pasajeros, etc.) para que la gestión no sea problemática.
- El sistema debería ser dinámico (podría variar en función de la época del año).
- En la organización del servicio de lanzaderas, tener en cuenta la accesibilidad universal para personas con diversidades. Será probablemente minoritario, pero sería interesante considerarlo por el interés que pueda surgir de parte de personas con movilidad reducida.
- Prever que se puedan transportar mascotas (transportines en los maleteros como en Benasque).

5.2. Venta y/o reserva on-line de los billetes de la/s lanzadera/s

A. **Sugerencias o mejoras sobre la venta on-line. ¿Qué interesa que incorpore y qué no?**

Se hacen las siguientes consideraciones:

- Las reservas tienen que hacerse efectivas previo pago. El concepto sería de venta on-line anticipada.
- Contemplar la posibilidad de cancelación o de cambio. Se podrían fijar plazos de anulación (ej.: 5 días antes sin coste, 3 días antes con coste...), a pesar de que ello puede complicar un poco más la gestión. Este aspecto cobra sentido en el PNOMP porque la meteorología puede hacer que se cambien los planes especialmente en el caso de excursionistas.
- Establecer mecanismos para evitar la compra masiva de tickets por operadores. Poner un tope al número máximo de tickets que pueda adquirir una única persona.
- Dejar un porcentaje de tickets para la venta directa en taquilla.
- Otras posibles mejoras: ¿incluir trayecto de ida y vuelta? ¿Horario?
- Para no colapsar el servicio, especialmente en los trayectos de vuelta, sería perfecto incluir horario de subida y de bajada. Cuando estuviera saturada la bajada, habría que buscar soluciones (reforzar el servicio, poner a disposición taxis observando la demanda, etc).
- También debería existir la posibilidad de escoger días diferentes de subida y bajada (cuando se realiza una actividad que dura más de un día) o la posibilidad de contratar sólo un trayecto (entrada o salida del Parque Nacional). Tener muy presente que cuando se desarrollan actividades al aire libre puede haber también una cierta incertidumbre en el cumplimiento de los planes originales (llegar antes o después de lo previsto, etc.).
- Se podría plantear que la vuelta fuera abierta (podría ser con una franja horaria en lugar de una hora fija) o dar una cierta flexibilidad reforzando en su caso los autobuses.
- Se advierte que todo estará condicionado por la concesión y las cláusulas del contrato que se haga con la empresa que preste el servicio y por lo tanto, se tendrá que estipular previamente el volumen de la flota, los horarios, etc. Previsiblemente no se podrá flexibilizar tanto.
- Otra opción es que se difunda (o se informe en un panel) el contacto de los taxis existentes en la zona para que puedan utilizarlo las personas que no llegan a la hora para el bus de bajada.

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

A. ¿Qué soportes considerarías los más adecuados?

Se sugiere:

- En primera opción se propone la **web**, adaptada para que sea accesible a todo el mundo. Que sea fácil de encontrar la opción de compra on-line de los billetes a través del móvil.
- Se considera que una **aplicación móvil** también puede ser una buena opción. De hecho, las dos vías son compatibles para poder adquirir fácilmente los billetes de transporte. Se comenta que los dispositivos funcionan mejor con apps y eso facilita su uso estando fuera de casa.
- **Paneles digitales informativos** en carreteras antes de llegar a los aparcamientos. Situarlos en puntos donde haya opción de replantear la ruta y optar por otras alternativas. Este tipo de paneles pueden ser interesantes si no hay buena cobertura o el acceso a internet es deficiente. También se podrían colocar en los núcleos de población o centros de información o en puntos estratégicos de las carreteras. En relación a los paneles se hacen las siguientes consideraciones:
 - ✓ Serían para informar de los aparcamientos en los accesos directos (ejemplo de La Pradera o Pineta).
 - ✓ Si los paneles se colocan una vez llegas a las poblaciones, no dejan mucho margen para cambiar de planes o buscar alternativas interesantes.
 - ✓ Si se ponen en cruces estratégicos a una cierta distancia de los núcleos, los carteles pueden resultar disuasorios y desviar a otros valles los visitantes, perjudicando a los negocios locales. Se comenta por ejemplo que si alguien llega a Torla y encuentra un aviso de que el aparcamiento está completo siempre podrá desviarse a otras zonas como Bujaruelo o Valle de Vió. Para algunos, si el pre-aviso se hace mucho antes hay riesgo real de desmotivar a la gente para que se adentre en estos valles.
 - ✓ En función de la titularidad de la carretera hay que ver donde se pueden ubicar.
 - ✓ Hay que ser cautos con la información que se facilita y buscar un delicado equilibrio entre la transparencia y difusión de cual es la situación a tiempo real. No transmitir un mensaje de que la zona está colapsada y es mucho mejor alejarse, cuanto más mejor.

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

Se propone:

- Posibilidad de compras de billetes aplicando los criterios comentados anteriormente y la posibilidad de devolución.
- Estado a tiempo real de los aparcamientos. Se comenta que sería sólo válida para el momento que se está haciendo la consulta y puede evolucionar en el rato que supone aproximarse a destino.
- Se podría plantear la reserva de plaza de aparcamiento (por horas o por día completo). Comportaría adaptar las aplicaciones móviles a esa posibilidad y disponer de algún tipo de contador de coches en la entrada y salida de los aparcamientos.
- Incorporar las casuísticas comentadas en la venta de billetes lanzadera: la posibilidad de ocupar una plaza varios días porque se está haciendo una travesía o una estancia de larga duración).
- Incluir visitas alternativas a realizar en el entorno del Parque Nacional para rebajar la saturación en el acceso a algunos aparcamientos.
- Derivar a las oficinas de turismo y centros de visitantes para que informen sobre las alternativas de visitas en las zonas menos frecuentadas.

5.4. Construcción de nuevos aparcamientos

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

Si se opta por ampliar el servicio de lanzaderas, sería mejor no construir nuevos aparcamientos. En situaciones fuera de temporada en que no hay saturación de la demanda, no hacen falta más aparcamientos. Y cuando hay saturación la solución pasaría por servicio de lanzaderas.

Con nuevos aparcamientos no se lograría descongestionar los momentos punta. Siempre faltarían aparcamientos. La demanda en este sentido puede crecer indefinidamente y hay que tener en cuenta el impacto paisajístico acumulado que tienen, en un espacio natural privilegiado donde este tipo de impactos deben minimizarse.

El número de aparcamientos y su capacidad deben estar vinculados a la capacidad máxima de acogida de cada sector del Parque Nacional.

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

Depende de la demanda y de la época y de algunas casuísticas peculiares comentadas anteriormente.

Si se cobra convendría dar al usuario información sobre el destino final del importe recaudado.

Si no se da opción de reservar plaza, el aparcamiento debería ser gratuito o muy asequible.

Entre las razones que justifican que se debería cobrar:

- ✓ Puede ser un elemento regulador en época de demanda.
- ✓ Sería una cuota simbólica. Se plantean precios que no hagan que la gente desista y evite a toda costa el pago del servicio.
- ✓ Ayudaría al mantenimiento del aparcamiento y a la explotación del mismo. Esto conviene explicarlo al usuario, además de los beneficios en la mejora de los servicios que ofrecería el Parque Nacional.
- ✓ Hay ejemplos en la provincia de Huesca en los que se están obteniendo buenos resultados y están funcionando bien como es el caso de la pasarela de Alquézar.

No tendría sentido pagar cuando hay poca demanda.

5.5. Gestión de las autocaravanas

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

Se hacen las siguientes observaciones:

- Legislación autonómica que prohíbe la pernocta de cualquier tipo de vehículo en cualquier sitio que no esté habilitado para ello.
- La gestión de las autocaravanas en el entorno del Parque Nacional no debería ser asumida por el Parque Nacional.
 - ✓ Se trata de conocer el punto de vista sobre una tendencia que va en aumento (cada vez hay más autocaravanas).
 - ✓ Al Parque Nacional le influye mucho este tema, tanto las pernoctas, como la circulación, como los residuos que se generan. Por desgracia, tampoco prosperan las sanciones por dificultades administrativas que superan la capacidad de la Comarca del Sobrarbe para la tramitación de las denuncias. Por eso es importante analizarlo, trasladarlo y coordinarse con los organismos competentes (carreteras, Turismo de Aragón, Comarca del Sobrarbe, por ejemplo).
- Opción: gálibo para que no puedan entrar en los aparcamientos. Derivar a las autocaravanas a los sitios habilitados para ello.
- Que la iniciativa privada (o colaboración público – privada con Turismo de Aragón) sea la que cree los sitios habilitados para las autocaravanas (campings, áreas de autocaravanas, etc.). Que tengan en cuenta los servicios que

requerirían (abastecimiento agua, evacuación segura de residuos, electricidad, etc.).

- Habilitar dos sitios diferenciados para aparcar en los aparcamientos: una zona para autocaravanas/vehículos grandes y otro para turismos normales.
- Debería haber algún tipo de limitación o de delimitación, para evitar que como ha ocurrido en otras zonas, la presencia de autocaravanas cope todo el espacio de un aparcamiento o interfiera en la movilidad del resto de turismos.
- Fomentar la creación de áreas para autocaravanas que estén próximas de las lanzaderas y que permitan que sus usuarios puedan acceder al Parque Nacional fácilmente sin utilizar estos vehículos voluminosos.

B. ¿Otras sugerencias?

Se propone:

- Las características y capacidad de la vía deberían ser lo que determine la circulación o no de las autocaravanas. El cruce de estos vehículos entre sí o con otros turismos en las vías estrechas entraña un elevado riesgo que se agrava cuando la meteorología es adversa. Es necesario identificar con un criterio técnico las vías de acceso con estas limitaciones de anchura y proponer la limitación a la circulación de las autocaravanas a la administración gestora de la vía.
- En todo caso, es necesario evaluar si se puede habilitar una zona de estacionamiento “disuasoria” para estos vehículos que no puedan acceder por su tamaño al Parque Nacional directamente. El punto ideal como aparcamiento disuasorio (para todo tipo de vehículo) sería el nuevo centro de visitantes de Escalona, desde donde podría salir un servicio lanzadera. Como además está en construcción, se podría hacer alguna adaptación que facilitara dar algún tipo de servicio especial a estos vehículos.

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 señalan:

- La ampliación del Parque Nacional permitiría disminuir la congestión de las áreas actualmente masificadas. Se ampliaría la Zona de Influencia, se ampliarían los servicios, y todo ello repercutiría también en una mejora de la seguridad.
- Coordinación con la Dirección General de Protección Civil y Emergencias.
- Es necesario estudiar el Plan de Autoprotección del Parque Nacional para contemplar las posibles situaciones ante una emergencia (evacuación,

confinamiento, etc.) en máxima afluencia cuando los posibles escenarios serán mucho más complejos. En relación al **plan de autoprotección** se añade:

- ✓ Actualmente está redactado un borrador del plan de autoprotección cuyo ámbito de aplicación es el interior del Parque Nacional. Si se incorporan accesos y vías de acceso (con la ampliación del límite del Parque Nacional propuesta anteriormente) se amplía el ámbito que se había contemplado inicialmente. Así que habría que darle una vuelta y relacionar el plan de movilidad con el de autoprotección.
 - ✓ Para mejorar la propuesta del todo, habría que vincularlo también con el estudio de capacidad de acogida de visitantes.
 - ✓ Problemas añadidos: dimensiones de los vehículos de emergencias, riesgos añadidos de algunos vehículos como las autocaravanas (como la posibilidad -remota- de deflagración del gas de las cocinas).
- Sin olvidar el uso cotidiano que la población local realiza en su día a día de las vías de comunicación en el entorno del Parque Nacional, debería valorarse que ciertas actividades tradicionales tengan prevalencia de uso sobre las mismas.
 - Vinculado al tema de seguridad, cualquier restricción al tráfico (de vehículos privados y autocaravanas) debería dar garantías de menor riesgo.

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.

Videoconferencia, 27 de mayo de 2024.