

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

**INFORME RESUMEN II TALLER PRESENCIAL**  
Vió, 28 de mayo de 2024



## Índice

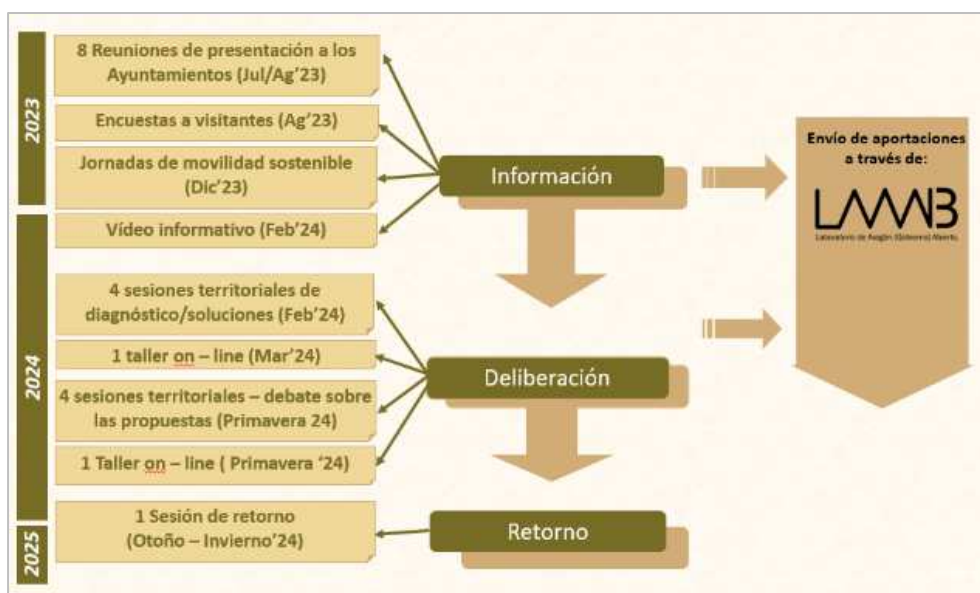
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2. DESARROLLO DE LA SESIÓN</b>	<b>4</b>
<b>3. ASISTENTES</b>	<b>5</b>
PARTICIPANTES	5
ORGANIZACIÓN	6
<b>4. BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER</b>	<b>7</b>
<b>5. PROPUESTAS QUE REQUIEREN MAYOR CONCRECIÓN Y DEBATE.</b>	<b>8</b>
5.1. INFORMACIÓN A TIEMPO REAL DEL ESTADO DE ACCESOS Y APARCAMIENTOS	8
5.2. CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS APARCAMIENTOS	9
5.3. GESTIÓN DE LAS AUTOCARAVANAS	11
5.4. MEJORA DE LA SEGURIDAD EN EL PNOMP	12
5.5. CONSIDERACIONES AL TEXTO ENTREGADO POR EL ALCALDE DE FANLO EN RELACIÓN AL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	13
<b>6. CIERRE DE LA SESIÓN Y PRÓXIMOS PASOS</b>	<b>14</b>
<b>7. ANEXO – CARTA ENTREGADA POR LA ALCALDÍA DE FANLO</b>	<b>15</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 **segunda ronda de las jornadas participativas de debate sobre las propuestas**, celebrada en Vió el día 28 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 **28 de mayo de 2024**, en horario de **17:00 a 19:30 horas**, en el Centro Cívico de Vió, en Fanlo.

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
Antonio	Nerín Viñuales	Ayuntamiento de Fanlo
Beatriz	Fernández	Ciudadanía
Corina	Vigú	Ciudadanía
Daniel	Benito Po	Casa Cuadrau s.coop.
Fabiola	Kwakernaak	Ciudadanía
Horacio	Palacio	Alcalde de Fanlo
Modesto	Pascau Canales	Federación Aragonesa de Montañismo y miembro del patronato del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Javier	Murillo	Ciudadanía
Jesús	Estradera	Ciudadanía
Jesús	Paniagua	Ciudadanía
José Antonio	Palacio Pelay	Alcalde Entidad Local Menor de Yeba
José Jaime	Boleas	Ciudadanía
José Ramón	Pueyo Bernard	Ciudadanía
José Vicente	Palacio Clemente	Ciudadanía
Jovita	Buisán Nerín	Ciudadanía
Juan	Caparrós	Ciudadanía
Judith	González Norat	Casa Marina Turismo Rural
María	Bardají	Ciudadanía
M <sup>re</sup> Angeles	Mur	Ciudadanía
Maribel	Galindo	Ciudadanía

Nombre	Apellidos	Entidad
Matilde	Buerba	Ciudadanía
Mercedes	Sierra	Ciudadanía
Miguel	Fuertes Buisán	Alcalde Entidad Local Menor de Vió
Pedro	Ascaso García	Ciudadanía
Roberto	Palacio	Hotel Palazzo -Ciudadanía
Santiago Miguel	Nerín Ahumada	Ciudadanía



## Organización

Nombre	Apellidos	Entidad
Elena Isabel	Villagrasa Ferrer	Directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Javier	González Pascual	Técnico de Actividades de Uso Público del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – Gobierno de Aragón
Ramón	Castillo Lanau	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido – SARGA – 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 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 Sostenible, 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 Sostenible 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. A requerimiento del alcalde, 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. Información a tiempo real del estado de accesos y aparcamientos

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

Se comenta en plenario:

- La **web y la aplicación móvil** serían compatibles.
- En el caso de Añisclo la información sobre cómo llegar al Cañón por la carretera no es muy evidente y debería mejorarse. Poner indicaciones (señales) en el Cañón de Añisclo por Fuente de los Baños y por la Tella
- Actualizar la información sobre accesos en **Google Maps**. Esa aplicación no reconoce los accesos a Yeba ni a Sercué. Tampoco están bien calculados los tiempos de desplazamiento en el área. Debería ofrecer esta información de forma correcta así como información sobre cierres en los accesos. Se comenta que para corregir esta situación desde el Ayuntamiento de Fanlo ya lo han puesto en conocimiento de Justicia de Aragón. Convendría hacer un chequeo de los datos que facilita Google Maps actualmente por si se detectan más fallos.
- **Paneles luminosos** en la rotonda de Fiscal, en Sarvisé y también podría haber en Escalona (si hay cortes para poder derivar anticipadamente y en caso de saturación en otros sectores).

También se hacen un par de observaciones relativas a las infraestructuras:

- Se sugiere una rotonda en Puyarruego.
- Plan Pirineos: viendo las inversiones que se están acometiendo (cañones de nieve, propuesta de uniones de estaciones de esquí *Canal Roya*, etc.), la mejora de la carretera Escalona-Sarvisé sería un importe relativamente bajo.



**B. ¿Qué “campos” / Información debería contener la aplicación móvil /soporte?**

Se sugiere:

- Reserva de la plaza de aparcamiento, instalando detectores de matrícula en la entrada y salida de los aparcamientos. Se hacen un par de observaciones al respecto:
  - ✓ Para dar este servicio hay que prever inversiones en tecnología e infraestructura.
  - ✓ El proyecto está en estudio técnico y parece que contemplará las medidas necesarias para mejorar la movilidad. La financiación de las inversiones dependerá del presupuesto y habrá que buscar vías como por ejemplo, el Plan Pirineos.
- Información sobre el estado de los accesos y los aparcamientos.
- Aprovechar para informar sobre normativa del Parque Nacional y para explicar de forma divulgativa y justificada qué está permitido y qué no.
- Rutas que se pueden hacer desde los lugares donde se puede aparcar. Orientaciones para poner en valor y visibilizar las rutas menos congestionadas, para diversificar la afluencia.
- Información de fauna y flora ligada a las rutas.
- Establecimientos y servicios de cada pueblo e información sobre si están abiertos o cerrados en función de la temporada.
- Ofrecer alternativas de visita, antes de llegar a Ordesa.

## 5.2. Construcción de nuevos aparcamientos

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

Se propone:

- Vió, Sercué, Nerín, serían buenos sitios donde acondicionar aparcamientos. Habría que dar facilidades para que pueda haber aparcamientos en todas las poblaciones.
- Prioritariamente, en Añisclo, ya que es el destino estrella de este sector.
- En las Fuevas sería una buena ubicación para un aparcamiento, que además quedaría muy disimulado a nivel paisajístico.
- Valorar el coste que supone construir aparcamientos. Seguramente habrá que priorizar.
- La deslocalización de los aparcamientos, en zonas donde haya atractivos de tipo cultural o ambiental, puede también ayudar a generar alternativas a Añisclo.

- En todo caso, habría que ver cómo hacer más visible las alternativas de oferta a las visitas más clásicas. Entre otras, habría que impulsar, recuperar, rehabilitar rutas tradicionales para diversificar la oferta en el Valle.
- Si hay aparcamientos, deben tener servicios.
- La capacidad de los aparcamientos tiene que ser en relación con la capacidad de acogida del sector, como en el resto de los sectores. El aparcamiento de Añisclo debería ser para 650 personas, el equivalente en coches, en consonancia con la capacidad de acogida del sector. También añade que en el caso del aparcamiento de Añisclo, de orografía complicada, hay que evaluar muy bien el impacto de construir un aparcamiento de grandes dimensiones. Es una dificultad que no es tan manifiesta en otros sectores como Ordesa o Pineta.

Ante la pregunta planteada por el equipo redactor del Plan de Movilidad Sostenible sobre si podría ser interesante poner un servicio de lanzadera desde el Valle de Vió sin limitar el uso del coche privado en el Valle, se hacen las siguientes observaciones:

- No se está de acuerdo con poner un servicio de lanzadera. En este sentido se presenta un argumentario por parte del Alcalde que pide sea leído al terminar la sesión (ver Anexo).
- Se ven algunas dificultades para valorar que realmente sea una buena opción plantear un servicio de lanzadera desde todas las poblaciones.
- Se considera que sería difícilmente compatible con el tráfico entre La Tella y el collado de Vió.
- Si saliera de Fanlo la lanzadera podría perjudicar a otras poblaciones.
- Si se propone una lanzadera en este Valle también querrán una en Escalona.

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

Se piensa que en principio Sí, pero:

- El ingreso obtenido debe ser utilizado para mantener los servicios (los tecnológicos, los baños, ...) asociados a los aparcamientos.
- Si se paga, se debería pagar en todos. La misma solución e importes en todos los aparcamientos.
- Pagar, aunque sea un mínimo, no debería sorprender a nadie. Es una práctica cada vez más habitual y lógica si va ligada a la prestación de un servicio.
- En temporada alta sí (verano, puentes, festivos) pero habría que valorar si el cobro es conviene el resto del año (se sugiere ver ejemplos de los franceses).
- Se tendría que acompañar con la aplicación de medidas de sanción. A todo el mundo le consta lo que pasa en la zona de Bielsa donde mucha gente aparca fuera porque no está dispuesta a pagar en la parcela habilitada como aparcamiento.

- Otra opción: pagar por los servicios (ej. pagar por el uso del baño). Habría que valorarlo porque se complica más la gestión.

### 5.3. Gestión de las autocaravanas

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

Se hacen las siguientes observaciones:

- Es difícil que haya espacio para autocaravanas, del mismo modo que no lo hay para vehículos más pequeños.
- Regularlo y facilitar las cosas (los servicios que necesitan), ya que es tendencia imparable. Se añade:
  - ✓ Tampoco hay suficiente volumen de negocio para que a la iniciativa privada le salga a cuenta.
  - ✓ En realidad, la pernocta en la autocaravana ya sea en los aparcamientos o fuera, no está permitida según el decreto del Gobierno de Aragón.
  - ✓ La normativa de las áreas de autocaravanas es muy exigente: ¿se podrían plantear excepciones o flexibilizar la normativa en el caso de zonas como esta?
  - ✓ Se podría estudiar la habilitación de un aparcamiento para autocaravanas (en Las Fuevas, por ejemplo), con un mínimo básico de servicios (por ejemplo se podría dar abastecimiento eléctrico). O ubicar las áreas para autocaravanas en zonas donde sea más fácil dar todos los servicios como en Sarvisé o Escalona.
- Valorar la instalación de un gálibo en determinadas vías. Sobre esta propuesta se hacen las siguientes consideraciones:
  - ✓ Hay que valorar muy bien las repercusiones económicas en el Valle de dificultar el acceso a las autocaravanas.
  - ✓ El gálibo no debería impedir el paso a camiones y otros vehículos grandes, de por ejemplo los ganaderos. Se tendría que plantear una fórmula para gestionarlo de forma práctica.

#### B. *¿Otras sugerencias?*

Se propone:

- En el Cañón de Añisclo ya está contemplada la restricción al paso de las autocaravanas.
- Acompañar la propuesta de medidas de vigilancia y de sanción en caso de incumplimiento.
- Hay vías donde sí que supone un problema de circulación recurrente (ej.: pista de Yeba, que es estrecha).

- Algunos consideran que la circulación de las autocaravanas por las vías de comunicación no es el principal problema sino donde pernoctan.
- Indicar mediante señales las posibles restricciones al paso de las autocaravanas. También se podrían poner indicaciones en clave disuasoria o de recomendación.
- Hacer un estudio de seguridad vial y tomar las correspondientes decisiones en base a datos técnicos y rigurosos. La posible prohibición / restricción circulatoria tiene que ir acompañada de las razones (de seguridad) que justifican la limitación de acceso.
- Las señales e indicaciones deberían ir en varios idiomas teniendo en cuenta el elevado número de visitantes extranjeros.

## 5.4. 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?**

Destacan:

- Carreteras en buenas condiciones.
- Finalizar la obra del aparcamiento de San Urbez y la Tella para que la salida pueda ser rápida.
- Ventajas del Cañón de Añisclo: tiene dos salidas.
- Otra ventaja: si las carreteras están en condiciones, es que hay una vía que se puede hacer de subida (Cañón de Añisclo) y otra de subida y bajada (Puyarruego).
- Señalizar con un cartel bien grande la prohibición de entrada de autocaravanas en Cañón de Añisclo.
- Comunicar, de forma oficial, Yeba con el resto del Valle. En relación a este punto se hacen las siguientes observaciones:
  - ✓ Elevada inversión e impacto de construir una nueva pista que comunique Yeba con las localidades del Valle al norte.
  - ✓ Existe una pista particular que es la que se debería de recuperar.
  - ✓ Habría que ver también el coste que supone mantener en buenas condiciones la pista ya existente si se intenta recuperar.
  - ✓ Una comunicación alternativa con el resto del Valle mejoraría la situación frente a un riesgo de incendios.
  - ✓ Es un tramo relativamente corto (4km) a abrir/recuperar.
- Rotonda en La Tella (mejoraría la salida del aparcamiento de San Urbez y facilitaría la llegada de gente desde Sarvisé).

## 5.5. Consideraciones al texto entregado por el alcalde de Fanlo en relación al Plan de Movilidad Sostenible

Antes de acabar la sesión, a solicitud del Alcalde, se procede a leer en voz alta el texto entregado por él en copia en papel (ver Anexo).

El texto, de una página y media y sin firmar, se titula “Plan de Movilidad vinculado al Plan de Emergencias del PNOMP”. En el momento de su lectura, el Alcalde no está presente porque ha tenido que ausentarse en el tramo final de la sesión.

Después de leerlo, el equipo redactor explica que el rechazo frontal al Plan de Movilidad Sostenible se entendía sobre todo por el hecho de poner una lanzadera desde Escalona y que además fuera acompañada de restricciones al vehículo privado. Se entiende que esa opción perjudica al Valle de Vió y se traslada a los asistentes la existencia de otras posibilidades y la necesidad de buscar alternativas que den solución al acceso al sector de Añisclo de forma segura, incluso sin restricciones al vehículo privado.

Continuando el debate plenario, las personas participantes hacen más observaciones:

- Una vecina plantea que no ve de recibo que el escrito se presente como un escrito de los vecinos cuando no se ha pedido la opinión de todo el mundo. Entiende que es un escrito parcial que no recoge la opinión de todos los vecinos del Valle de Vió.
- Otros estarían de acuerdo en la mayoría del texto, pero en cuanto a las lanzaderas se negarían totalmente a que fueran desde Escalona, pero no a ofrecer un servicio alternativo de taxi privado por si alguien no quiere circular por esa carretera. Se recuerda que este servicio ya existe y que la solución pasaría justamente por aprovechar los servicios existentes.
- Algunas personas opinan que una lanzadera desde Vió por ejemplo, como ya funcionó en otra ocasión, no sería justo porque sólo beneficiaría a una localidad del valle.
- También se recuerda que cuando se empezó a discutir sobre la lanzadera era porque se pensaba que era desde Escalona y está claro que esa opción no se quiere en Valle Vió. Descartada la lanzadera desde Escalona, podrían haber otras posibilidades de organizar el acceso, pero esto antes no estaba tan claro.
- Algunos disienten de la propuesta que hace el texto de negar el control de aforos. Aunque la buena gestión de los aforos tiene que ir de la mano de unos aparcamientos bien dotados para dar cabida a todos los visitantes (en San Urbez, La Tella, Nerín, Sercué).

- Hay que prever quien va a pagar todos estos servicios. Todo requiere mucho presupuesto, tanto si hablamos de lanzaderas itinerantes desfilando por todos los pueblos (algunos por cierto de difícil acceso) como si hablamos de hacer aparcamientos. ¿Quién paga todo esto? Para financiarlo vía fondos europeos está complicado y para incluirlo en el Plan Pirineos quizás vamos tarde. Habría que luchar para conseguir que los fondos del Plan Pirineos que se destinan a teleféricos y cañones repercutieran mucho más en el desarrollo de esta zona y no tanto a las estaciones de esquí.
- A raíz de la reflexión anterior, se reivindica que se destine más presupuesto a los espacios naturales protegidos para poder poner en marcha todas estas medidas.
- La carretera del Valle de Vió, Escalona-Sarvisé se ve como un eje principal de comunicación del valle, y el aparcamiento debe localizarse en ese eje.
- Es básico el mantenimiento de las carreteras porque si no se amplifican los problemas y dificultades a la movilidad. Se cita como ejemplo las consecuencias de no realizar anualmente un mínimo mantenimiento la carretera de Puyarruego – Buerba.

## 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.

*Vió, 28 de mayo de 2024.*

## 7. Anexo – Carta entregada por la alcaldía de Fanlo

### Plan de Movilidad vinculado al Plan de Emergencias del PNOMP

Desde el Valle de Vió, después de leer el resumen del Taller Participativo que tuvo lugar en el municipio de Vió el 13 de Marzo de 2024, queremos hacer constar algunas puntualizaciones a las propuestas recogidas ya que consideramos que no se registraron adecuadamente.

Como ya comentamos el día 13 de Marzo en Vió, dadas las peculiares circunstancias de los accesos al sector Añisclo que implican la entrada por la carretera HU-631 (Desfiladero de las Cambras) y salida y/o entrada por la carretera Puyarruego- Buerba, vemos inviable y estamos totalmente en contra del servicio de lanzaderas, ya que esto supondría un grave perjuicio para el Valle de Vió. No hay que olvidar que la carretera HU- 631, además de recorrer el Desfiladero y dar entrada hasta San Úrbez, también es un eje de comunicación y de acceso a los pueblos de Valle Vió desde el valle del Cinca.

El mantenimiento y conservación de las carreteras durante todo el año, la mejora y ensanche de las mismas tendría que estar vinculado al Plan de Emergencias que se desarrolle en el PNOMP en este sector, ya que facilitarían la entrada a vehículos de emergencia y agilizan la evacuación de personas, en caso de tragedia, con sus propios vehículos, así como al personal que trabaja en el sector y a los vecinos.

Creemos, de vital importancia, la recuperación del número de visitantes que se ha ido perdiendo a lo largo de estos últimos años por distintas circunstancias: como los cortes continuos de las carreteras y los malos accesos al sector Añisclo. Para esto, se propusieron, la limpieza y apertura de caminos circulares que hagan más atractiva la visita, fomentar una red de senderos que ponga en valor, tanto a los municipios del Valle como a este sector del Parque Nacional; una buena recepción del visitante con aparcamientos adecuados, servicio de información, equiparable al que hay en el resto de sectores con personal contratado 9 meses, y la mejora de las infraestructuras existentes en San Úrbez.

El control del aforo, a día de hoy, es innecesario, puesto que, como hemos indicado, se han perdido muchos visitantes y la prioridad, en todo caso, sería recuperar el número de visitas que teníamos.

También se habló de instalar paneles informativos en Fiscal, donde se comunicara, si el acceso a Ordesa estaba abierto o cerrado, para que los visitantes pudieran redirigir su visita hacia Añisclo.

Queremos hacer constar, de igual manera, el descontento de los vecinos con la mala gestión que se está haciendo de un sector como Añisclo, con muchas posibilidades y atractivos, con la desconexión que viene siendo habitual, entre la naturaleza y los habitantes de los pueblos que la rodean, entre la biodiversidad y la etnografía y cultura de unos pueblos que todavía están y queremos que se mantengan vivos.