

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

INFORME RESUMEN TALLER VIRTUAL Videoconferencia, 11 de marzo de 2024



Índice

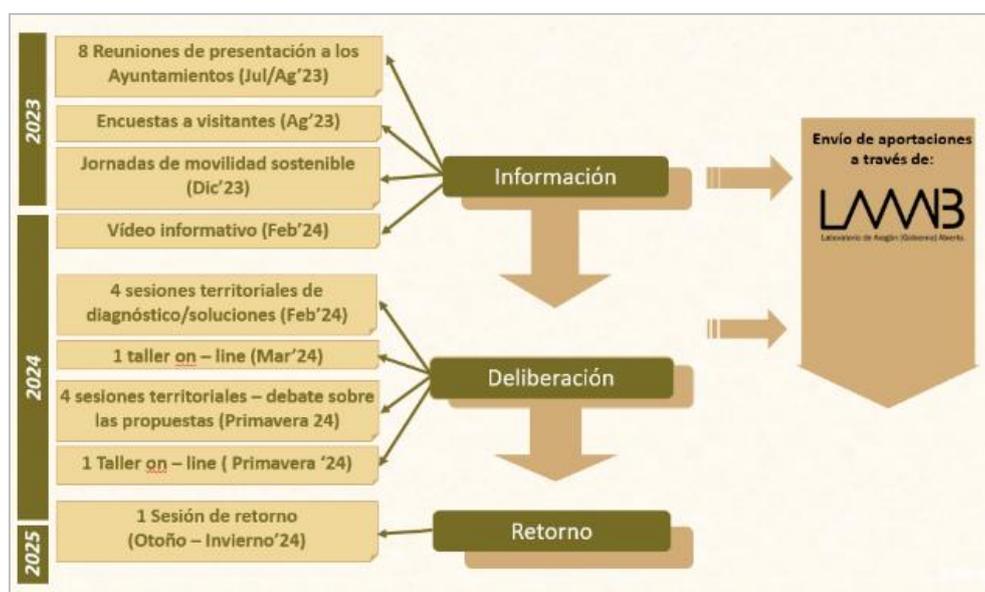
1. INTRODUCCIÓN	4
2. DESARROLLO DE LA SESIÓN	5
3. ASISTENTES	6
PARTICIPANTES	6
ORGANIZACIÓN	7
4. BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DEL TALLER	8
5. LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN EL PNOMP	9
5.1. ACCESOS	10
5.2. APARCAMIENTOS	10
5.3. GESTIÓN DE EMERGENCIAS	10
5.4. SERVICIO DE BUS	11
5.5. SATISFACCIÓN DE LA VISITA	11
5.6. INFORMACIÓN Y COORDINACIÓN	11
5.7. AJUSTE CON LA CAPACIDAD DE CARGA DEL PARQUE NACIONAL	11
5.8. APLICAR UNA SOLUCIÓN INTEGRADA AL CONJUNTO DEL TERRITORIO.	12
6. EXPLORANDO POSIBLES SOLUCIONES	13
6.1. SECTOR ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	13
6.2. SECTOR ENTIDADES CIUDADANAS	14
6.3. SECTOR ECONÓMICO	15
6.4. CONSERVACIÓN	16
7. PRÓXIMOS PASOS	17

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 cuarta de las sesiones, realizada en formato on – line, el 11 de marzo de 2024.

Más información:

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

2. Desarrollo de la sesión

Este taller participativo tuvo lugar el día **11 de marzo de 2024**, en horario de **11:00 a 13:30 horas**, a través de videoconferencia, utilizando la plataforma Zoom.

Los objetivos de esta sesión eran, básicamente:

- Identificar los principales problemas que afectan a la movilidad en el PNOMP en los distintos sectores del PNOMP.
- Plantear posibles soluciones sobre las que profundizaremos en la segunda ronda de sesiones.

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

11.00 - Bienvenida y breve introducción a la sesión.

11.10 - **1ª PARTE** – Problemas de movilidad en el PNOMP

12.00 - **2ª PARTE** – Posibles soluciones

12.15 - Próximos pasos

13.30 - Clausura y fin de la sesión

3. Asistentes

Participantes

Nombre	Apellidos	Entidad
Ana	Lanuzo Fanlo	Tuhuesca - huesca la magia
Carlos	Marco Guallar	Ciudadanía
Fco. Javier	Bernad polo	Asociación de vecinos "el cillo" espierba - bielsa
Javier	Rubio de Urquía	Organismo Autónomo Parques Nacionales OAPN
Javier	Guiu Benito	Ciudadanía
Jorge	Gómez	Camara comercio huesca
José Miguel	Malo Betore	Diputación General de Aragón
Juan	de la Riva Fernández	Universidad de Zaragoza (Geografía) y CPNA
Luis	Tirado	SEO/BirdLife
Luis	Muñoz Berzosa	Refugio de Góriz - Federación aragonesa de montañismo
M ^a Pilar	Ara Pueyo	Comarca de Sobrarbe
Mariano	Polanco Cedenilla	Patronato PNOMP
Marta	Ferrer	Montaña Segura
Mikel	Galino Arzallus	Asociación Vecinos Sercué
Olivia	Villacampa	Ciudadanía
Pablo	Vicente Gracia	SEO/BirdLife
Pablo	Oliván Fumanal	SEO/Birdlife
Paula	Acín Lapetra	Ciudadanía
Pilar	Puyuelo ramiz	Camara comercio huesca
Santiago	Nerín Ahumada	Oficina de Turismo Comarcal

Nombre	Apellidos	Entidad
Teresa	Tarazona	Ciudadanía
Yolanda	Pueyo Estaún	Instituto Pirenaico de Ecología (IPE, CSIC)

Organización

Nombre	Apellidos	Entidad
Elena Isabel	Villagrasa Ferrer	Directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Susana	Iglesias García	SARGA
Javier	González Pascual	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
Sergio	García Atarés	SARGA
David	Guzmán	Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
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. Aprovechó para explicar brevemente el proceso que se había seguido hasta llegar a la organización de estas jornadas, haciendo mención a las reuniones celebradas en 2023 con los Ayuntamientos y el Patronato del Parque Nacional, las encuestas efectuadas durante el verano pasado a los visitantes y las jornadas sobre movilidad sostenible organizadas en diciembre de 2023, para conocer las estrategias seguidas por otros parques nacionales para ordenar la movilidad.



A continuación, **Xavier Carbonell, de ARC Mediación Ambiental**, equipo dinamizador del proceso participativo, explicó las características principales del proceso participativo, las diferentes fases, el público al que se dirige y los objetivos de la sesión.

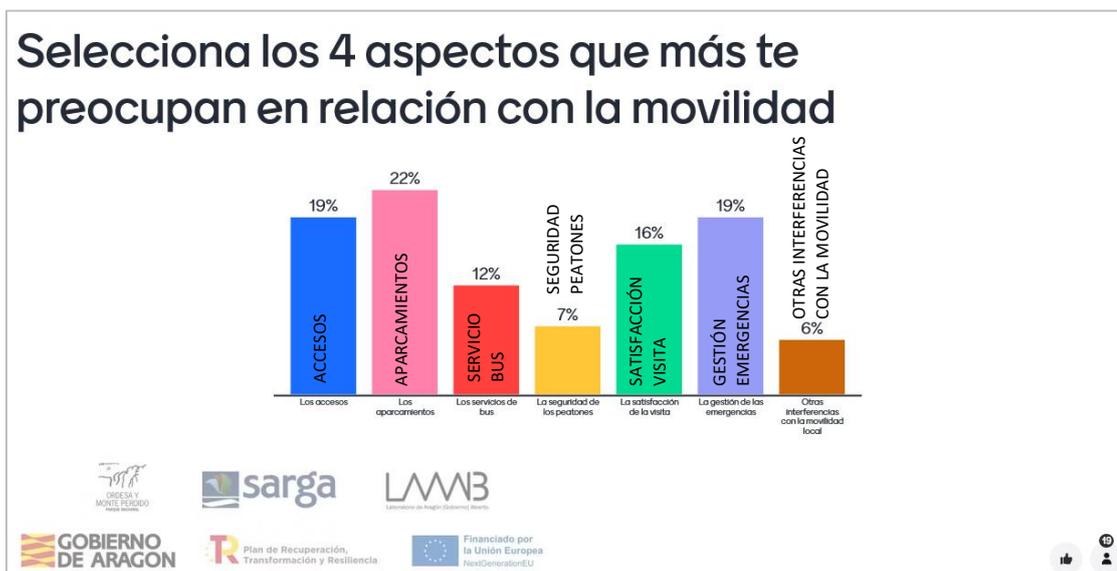
Posteriormente, **Susana Iglesias, del equipo técnico de SARGA** encargado de la redacción del Plan de Movilidad Sostenible, hizo una breve presentación para enmarcar diferentes aspectos relevantes en relación a la movilidad en el Parque Nacional y zona de influencia. Su presentación se encuentra en el *anexo 1*. Hizo referencia al vídeo informativo que se encuentra disponible a través del [siguiente enlace](#).

Una vez escuchadas las presentaciones, se dio inicio al taller participativo.



5. Los problemas de movilidad en el PNOMP

La primera parte del taller participativo se centró en identificar los principales problemas de movilidad en el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido. Para hacerlo, se pidió a las personas participantes que indicaran, a través de la aplicación mentimeter, los aspectos que más les preocupaban en relación con la movilidad en el Parque Nacional. Los resultados aparecen en la siguiente gráfica:



Se puede ver que el aspecto que más preocupa son los aparcamientos, seguido de los accesos y la gestión de emergencias. También preocupa bastante la satisfacción de la visita y los servicios de bus. A continuación, en abierto, se pidió que planteasen problemáticas específicas que querrían destacar. Las aportaciones se recogieron en una pizarra:

5.4. Servicio de Bus

6. Mejorar la posibilidad de **reservas online para planificar mejor las visitas** y buscar alternativas ante la posible saturación de algunas zonas.
7. Para evitar las aglomeraciones es muy importante la **venta anticipada de los billetes de autobús** vía internet. Dejando claro que es venta anticipada con pago inmediato, nunca reserva.
8. Posibilidad de **reservas de billetes online** para mejorar la planificación (aunque sabemos que muchos visitantes dependen del clima).

5.5. Satisfacción de la visita

9. Aunque sea complicado o costoso gestionarlo, hay que dar solución a la saturación, que genera **insatisfacción evidente en visitantes**.

5.6. Información y coordinación

10. **Falta información a tiempo real del aforo, de los cierres y los accesos**. Convendría saber si está todo completo o no y en caso de estarlo poder proponer alternativas.
11. **Medición de incidencias en tiempo real** para saber si hay retenciones o accidentes.
12. Los **carteles** deberían tener la **información más actualizada**.
13. A través de internet, es difícil discernir la información oficial relativa al Parque Nacional de Ordesa de la que se ofrece del territorio a nivel particular. Posiblemente cabría **mejorar el tema del posicionamiento de la web oficial del Parque Nacional** y que pasara a ser el espacio virtual referente-centralizado para hacer todas las consultas relativas a la movilidad.
14. La **información online** es **deficiente**.
15. **Falta de coordinación en la provisión de la información oficial**
16. Sería interesante **contar con la colaboración de la Jefatura Provincial de Tráfico**, para que, en los paneles de mensajes variables, instalados en las carreteras, se facilite información del estado de las vías y las posibilidades de acceso al Parque Nacional.

5.7. Ajuste con la capacidad de carga del Parque Nacional

17. La **sobrefrecuentación tiene incidencia sobre el espacio protegido**.
18. Conviene **incluir la adaptación al cambio climático en la planificación**.
19. Hay que tener una visión más amplia **trabajando de forma conjunta la Reserva de la Biosfera Ordesa-Viñamala y el corazón de la reserva, el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido**. Se está desaprovechando el gran potencial que tiene la sinergia entre

estas dos figuras, la Reserva más orientada al desarrollo sostenible y el Parque Nacional más centrado en la conservación.

20. Es imprescindible que se efectúe una **revisión de la capacidad de carga**, atendiendo a la recomendación del técnico encargado de la renovación del Diploma europeo. También sería necesario repensar la capacidad de carga de los diferentes sectores del Parque Nacional y ajustar los accesos y visitas. Tener este dato de forma más precisa, con una base científico-técnica, es fundamental para plantear las futuras soluciones y poder garantizar la efectividad de las medidas para compatibilizar el uso público con la conservación del Parque Nacional.
21. **Ajustar la venta de billetes del bus (la oferta) a la capacidad de carga** del sector de Ordesa.
22. Es muy importante **realizar una medición inicial real de los accesos y visitas** y un análisis adecuado de la capacidad de carga.

5.8. Aplicar una solución integrada al conjunto del territorio.

23. **Gestionar la demanda** y ajustarla al espacio disponible. No gestionar solamente la oferta.
24. **Disuadir del uso del vehículo privado** y tener en cuenta y potenciar todos los medios de acceso públicos que hay en el entorno más allá de los municipios (a nivel de Comarca y de Provincia).
25. Aprovechar para **hacer un plan ambicioso, recogiendo lecciones aprendidas y los modelos implantados hace tiempo de los planes de movilidad urbanos** (tecnología, sistemas de información, concepto de no gratuidad, tipología de usuarios -residentes, visitantes-, etc). Se citan varios ejemplos como la Red Explora Navarra, la experiencia piloto de Alquézar y otros relacionados con el Hub turístico de la Cámara de Comercio de Huesca.

6. Explorando posibles soluciones

La segunda parte del taller participativo tenía por objeto explorar posibles soluciones a las problemáticas identificadas previamente. Para ello, se distribuyeron las personas participantes en grupos en función de su sector. A continuación, se recogen las diferentes aportaciones. En el caso de que se haya realizado algún comentario por parte de las personas participantes, se indica con el símbolo . Para mantener la trazabilidad de las aportaciones realizadas, se han mantenido todas las propuestas consensuadas en cada grupo. En una fase posterior, se analizarán de forma conjunta las propuestas que sean coincidentes.

6.1. Sector administraciones públicas

1. **Reserva online**

Sistema de reserva online para el bus y el aparcamiento. Habilitar esta posibilidad ayudamos al visitante a planificar.

2. **Información previa estado de frecuentación de los diferentes sectores**

Es fundamental informar de la situación de plazas en los cuatro valles, de cara a la satisfacción del visitante. Si el visitante conoce de antemano el estado de saturación de accesos y aparcamientos evitamos que se acerque a zonas potencialmente colapsadas.

3. **Delimitación de los aparcamientos**

Conocer exactamente las plazas concretas de los aparcamientos de cada una de las zonas para poder ordenar vehículos y conocer datos de visitantes.

4. **Medios y personal de control**

Necesario personal para controlar y gestionar aparcamientos. Ahora la situación es caótica y la tiene que gestionar el personal del Parque Nacional a falta de otros recursos y sin que sea personal contratado para estas funciones. Implicar más a Tráfico, carreteras, etc.

5. **Fomentar el transporte público**

Promoverlo en todos los accesos al Parque Nacional. Ampliar el periodo de bus en Ordesa (en primavera y otoño). No descartar la posibilidad incluso de ofrecer el servicio de bus en algunas épocas de invierno.

6. Redirigir a otras zonas

Repartir la visita en las zonas menos frecuentadas del Parque Nacional y de la Comarca, a la Reserva de la Biosfera de Ordesa-Viñamala, al Geoparque, Sitio Patrimonio.

6.2. Sector entidades ciudadanas

7. Reevaluación de la capacidad de carga de los sectores del PN para la elaboración del PMS

Es necesario contar con una capacidad de carga adecuada a la actualidad para el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible y asegurar la conservación del Parque Nacional.

8. Información online oficial, de calidad y completa, sobre el PN y sus accesos

Información de calidad y en diferentes idiomas (además de en español, por lo menos en inglés y francés, siempre). Soluciones coordinadas y mejora de la calidad de la visita.

9. Diversificar oferta turística en internet para descongestionar las zonas más visitadas

Dar alternativas turísticas de otras actividades y lugares interesantes del entorno. Contar especialmente con la Reserva de la Biosfera para incluir como atractivo añadido a la visita del PNOMP. Potenciar la existencia de la Reserva de la Biosfera y de sus 11 municipios.

10. Reserva online de los billetes de bus a Ordesa y a otros sectores del PN si se implanta un servicio colectivo

Tanto del servicio actual de autobuses de Ordesa como en el resto de sectores y accesos más saturados.

11. Desarrollo de alternativas de transporte colectivo de entrada a todos los sectores del PNOMP. Gestión Online

Presentar toda la información turística importante en diferentes idiomas. Mejorar la movilidad de la población local con las soluciones del PMS. Todo pasa por poder hacer una reserva previa online.

12. En Espierba: mejora de la pista de acceso

En la mejora de la movilidad hay que tener muy presente la movilidad de los residentes en estos valles. En el caso de Espierba, la pista de acceso es muy estrecha. Es necesaria la construcción de apartaderos para el cruce de vehículos con más facilidad. Mantenimiento del buen estado de la pista, también en invierno.

6.3. Sector económico

13. Diseño de alternativas para potenciar los diferentes sectores

Diseñar un sistema de alternativas, para potenciar los diferentes sectores y su mejor conocimiento. Posibilidad, mediante las reservas anticipadas, de prever la visita de otros rincones del espacio, caso de saturación de los puntos más emblemáticos.

14. Sistema de reservas

Establecer un sistema de reservas online para los diferentes servicios del Parque Nacional (transporte público y parkings), especialmente de autobús. Priorizar y favorecer el alojamiento en la zona.

15. Web oficial

Crear o mejorar la web oficial del Parque Nacional, en primer lugar, en los buscadores, con la mayor información posible y derivando a webs de alojamientos

16. Redes sociales

Promocionar desde Redes Sociales oficiales la visita al Parque Nacional, fuera de la época de máxima afluencia favoreciendo la desestacionalización y aprovechando los datos de los visitantes.

17. Paneles informativos de carreteras

Establecer paneles informativos en puntos estratégicos de carreteras, que indiquen la situación actual de los diferentes sectores del Parque Nacional.

18. Bicicletas eléctricas

Establecimiento de un sistema de alquiler de bicicletas desde Torla a Pradera y en otros sectores.

19. Regular el uso de las autocaravanas

Regular uso de autocaravanas, especialmente en Escuaín, y posible establecimiento de gálibos.

20. Regular la visita en Bujaruelo

Regular la visita en Bujaruelo, de manera ordenada.

6.4. Conservación

21. Capacidad de carga / Cambio climático

¿No será muy elevada la capacidad de carga que se estima en Ordesa actualmente? Habría de recalcularla y tener en cuenta cambio climático.

Actualizar la capacidad de carga de los diferentes sectores con la revisión de diferentes criterios y amoldar el número de visitas.

22. Solucionar las saturaciones con transporte público y compra online

Dar preferencia al transporte colectivo sobre el vehículo privado. Si se produce una saturación en un valle, tal y como se hace con Ordesa, debería ponerse en marcha más transporte público. Mejoraría la gestión habilitar la posibilidad de **compra online** de los tickets de la lanzadera al Parque Nacional con una limitación de número de entradas para evitar que un grupo grande sature el sistema.

Se cita como ejemplo el autobús que sube a los lagos de Enol en el Parque Nacional de Picos de Europa. Todo el mundo lo agradece, poder reservar billete previamente.

Se recomienda que la reserva se haga previo pago para evitar reservas de plazas que después no se cubren. También se propone limitar el número de entradas por usuario.

23. Ampliación del Parque Nacional

Estudiar la ampliación del Parque Nacional para con mayor superficie disminuir la presión sobre las zonas actuales.

Estudiar de forma definitiva la ampliación del Parque Nacional. Esto aportaría un mayor número de zonas de accesos y zonas a visitar lo que repercutiría en la descongestión. También ampliaría el Área de Influencia Socioeconómica y la población beneficiada

24. Paneles informativos en carreteras

Se propone que en las carreteras anuncien con tiempo que en tal valle o acceso se encuentra saturado.

Coordinación con la Jefatura Provincial de Tráfico para que en los paneles de mensaje variable, que tienen instalados en las carreteras, para suministrar información del estado y posibilidad de acceso a los diferentes sectores del Parque Nacional. Suministrar esta información por las diferentes plataformas de redes sociales en las que participe y tenga acceso el Parque Nacional.

25. Gestión del destinatario en los puntos de llegada /recepción

Se propone que se estudie la movilidad del destinatario una vez que llega a un acceso para reducir el impacto e incluso la restauración de los puntos más afectados si fuera necesario. Mediante vallados, diferentes senderos, información a tiempo real en la web. Es un tipo de estudio que tiene relación con un proyecto de SEO BirdLife que ha sido subvencionado por la Fundación Biodiversidad.

7. Próximos pasos

Elena Villagrasa, directora del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, explica los próximos pasos, 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 Aragon Gobierno Abierto (<https://gobiernoabierto.aragon.es/agoab/participacion/procesos/232478109250>) para compartirla con el resto de las personas interesadas.



- A partir de las aportaciones que se hayan recogido en las jornadas y las que se envíen a través del formulario disponible en el portal Aragón Gobierno Abierto (<https://forms.gle/ishWm7qrsRCn8nAZA>), se preparará un documento de propuestas que se someterá al debate en la segunda ronda de jornadas participativas.
- Se informará oportunamente, como se hizo para la primera ronda de jornadas, de las fechas y lugares de celebración de la segunda ronda de jornadas.
- Al finalizar las jornadas, el equipo encargado de la redacción del Plan de Movilidad Sostenible del Parque Nacional dispondrá de unos meses para elaborarlo y poder realizar una presentación a finales del año 2024 o principios del 2025.

11 de marzo de 2024