

SEMINARIO USO PÚBLICO

HERRAMIENTAS PARA EVITAR LA MASIFICACIÓN

14-16 marzo 2023

En la edición número doce del Seminario Permanente de Uso Público realizado en 2022, se vio la necesidad de realizar acciones comunes dentro del propio seminario, que trabajaran sobre temas que afecten a toda la Red de PPNN en el ámbito de la gestión del Uso Público. Fruto de esta reflexión, surgió un grupo de trabajo que ha elaborado el documento que se presenta a continuación.

La masificación en los espacios naturales protegidos es un problema que se ha calificado de interés en el SUP y la búsqueda de soluciones para evitarlo en lo posible, se ha valorado como de interés para su estudio y la experiencia de los técnicos de uso público que trabajan a diario en los parques nacionales así lo corroboran.

La búsqueda de herramientas comunes a la Red de Parques Nacionales que den soluciones a este problema es el objetivo principal de este trabajo esperando que sea de utilidad a dichos técnicos independientemente del espacio en el que trabajen.

Este documento, contiene las ideas y reflexiones de dicho grupo de trabajo, complementadas con la opinión de los componentes del seminario para lo cual se les pidió que contestaran a dos cuestionarios. El primero de ellos, de forma telemática y que sirvió de punto de partida para la elaboración del documento y el segundo, ya de forma presencial, que fue contabilizado e incluidas las conclusiones en el mismo seminario.

Al final del documento, están recogidas las opiniones que se expusieron en la fase de discusión del documento relacionadas con el tema trabajado: la problemática de la masificación en la Red de Parques Nacionales.

Contenido del documento de trabajo sobre herramientas para evitar la masificación

1. Razones por las cuales evitar la masificación:

- Conservación.
- Seguridad civil, evacuaciones.
- Riesgo de accidentes, incendios.

2. Algunas herramientas para reducir la masificación:

De forma introductoria:

- Problemas que exceden con creces nuestro ámbito de actuación, por lo que es imprescindible mostrar a los responsables políticos la problemática, y a ser posible, algunas soluciones.
- Necesidad de actuaciones coordinadas entre Consejerías o Administraciones para llevar líneas coherentes y evitar problemas conocidos como son los planteamientos contrarios

entre turismo y conservación, implicación de Carreteras y Guardia Civil, Consorcios o Consejerías de Transporte etc.

Desde los Parques Nacionales

Listado de indicadores o acciones para la cuantificación y el manejo de la situación:

1. Mejorar la estrategia o los métodos de cuantificación:
 - 1.1. Aforadores automáticos con descarga de datos posterior. Datos clave representativos: excursiones nocturnas, máximos puntuales, frecuencia, etc.
 - 1.2. Conteos manuales
 - 1.3. Muestreos o estimaciones esporádicas
 - 1.4. Controles y datos en tiempo real
 - 1.5. Aforadores de carretera aportados por la Administración correspondiente
 - 1.6. Cifras de transporte público (lanzaderas, trenes, etc.)
 - 1.7. Uso de Strava u otros medios para mejorar los conteos y el impacto real más allá de los lugares aforados
 - 1.8. Control de las horas de cierre de aparcamientos o áreas con cupos establecidos
 - 1.9. Datos de incidencias, cortes de carreteras, accidentes, rescates...
 - 1.10. Estadísticas de multas, infracciones, incumplimientos de normativa, etc.
 - 1.11. Número de noticias o apariciones en medios de comunicación por saturación, empeoramiento de condiciones etc.
 - 1.12. Conteo de actividades que requieran autorización, solicitudes, etc.
 - 1.13. Monitoreo de especies sensibles.
2. Establecer límite de paso o regulaciones en los puntos más masificados o problemáticos:
 - 2.1. Barreras a vehículos o aparcamientos con **cupos establecidos**
 - 2.1.1. Genéricos
 - 2.1.2. Por tipo de vehículo (coches, buses, autocaravanas, bicicletas, etc.)
 - 2.2. Barreras a vehículos o aparcamientos con horarios de **apertura/cierre**
 - 2.3. Número de usuarios o número de viajes máximo en otros transportes (barcos, autobuses, etc.)
 - 2.4. Controles a tiempo real del nº de visitantes por otros accesos
3. Anticipación a fenómenos que implican masificación: condiciones meteorológicas favorables o desfavorables, acontecimientos puntuales, épocas concretas, etc. para prever situaciones y soluciones mediante:
 - 3.1. Refuerzo de personal.
 - 3.2. Reuniones con otras entidades, federaciones deportivas, Administraciones, Guardia Civil, policía, Protección Civil, etc. para establecer estrategias u operativos específicos
4. Reserva previa de aparcamientos
 - 4.1. De pago telemático para asegurar la reserva y” contribuir a la financiación”
 - 4.2. Gratuitos
 - 4.3. Dependientes de concesiones o privados
5. Lanzaderas y aparcamientos disuasorios

- 5.1. Gestionadas por el parque
- 5.2. Dependientes de Consejería de transporte
- 5.3. Privados
- 6. Regulaciones de acceso específicas y/o temporales por cría, nidificación/campeo, estado de conservación, deshielo, etc.
- 7. Oferta de rutas u otras opciones atractivas como forma de orientar la visita a las zonas menos problemáticas.
- 8. Encuestas de tipificación / valoración
 - 8.1. A relativos a la percepción psicológica del visitante en cuanto al nº de visitantes, la conservación del medio natural, equipamientos, etc.
 - 8.2. Encuestas a la población local
- 9. Parámetros socioeconómicos de las poblaciones locales

Para la comunicación:

- 10. Difusión de la problemática y de las alternativas por redes
 - 10.1. Canales propios usados. Listado
 - 10.2. Campañas específicas de la problemática en centros de visitantes, web, RR.SS., etc.
 - 10.3. Colaboración / comunicación con otras entidades deportivas, federaciones, asociaciones, etc. para comunicar la problemática
- 11. Avisos “frecuentes”
 - 11.1. Avisos en redes sociales y canales de comunicación propios cuando los cupos llenos o próximos a completarse
 - 11.2. Aviso a Carreteras indicando % de ocupación de aparcamientos para mensajes en paneles informativos de carreras y sus redes/medios de comunicación.

Ante “instancias superiores”

Insistir en la importancia de la voluntad política e intervención de las Administraciones implicadas.

Necesidad de aportar los datos como indicadores (unificados y comparables, a ser posible a nivel Red de Parques) para constatar la problemática con cifras, ver tendencias o dinámicas y presentar los datos de los “días clave”. Dos tipos de indicadores:

- De conteos directos o indirectos que permitan cuantificar la masificación
- De impacto real sobre el medio físico y natural o sobre las poblaciones

3. **Parámetros o indicadores para cuantificar los problemas derivados de la masificación:**

Sobre el medio físico y natural

- Ejemplos prácticos de indicadores y metodologías. Sin entrar en un estudio de impacto sobre el medio, escoger pocos indicadores genéricos, de metodología sencilla o escaso esfuerzo que permita dibujar el escenario de las zonas masificadas
 - Residuos

- Recursos hídricos
- indicadores de seguimiento sobre ecosistemas y especies sensibles

Sobre las poblaciones

Problemas:

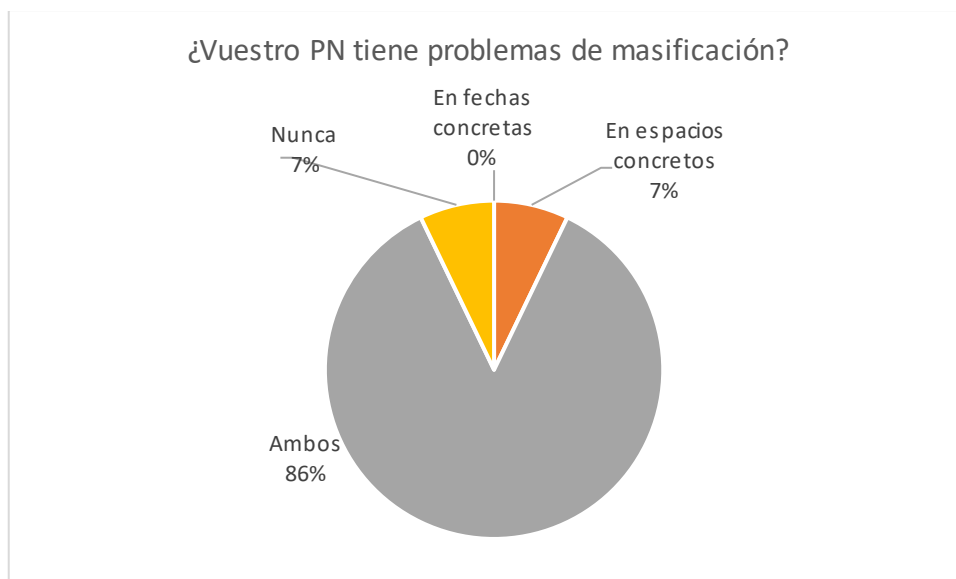
- Saturación de servicios
 - Servicios sanitarios
 - Recogida de basuras
- Problemas de acceso o aparcamiento en las poblaciones cercanas
- Incidentes con propietarios y productores

Beneficios mesurables:

- Incrementos en
 - Nº empadronados, pirámides de poblaciones, u otros indicadores socioeconómicos oficiales (de población, de riqueza, culturales, etc.).
 - Nº de negocios (restauración, alojamiento, productores, transportistas, etc.)
 - Sistemas de calidad o certificación (CETS, marcas, etc.).

Resultados de las encuestas realizadas a través del formulario web

1. ¿Vuestro parque tiene problemas de masificación evidente?



2. El caso concreto más problemático...

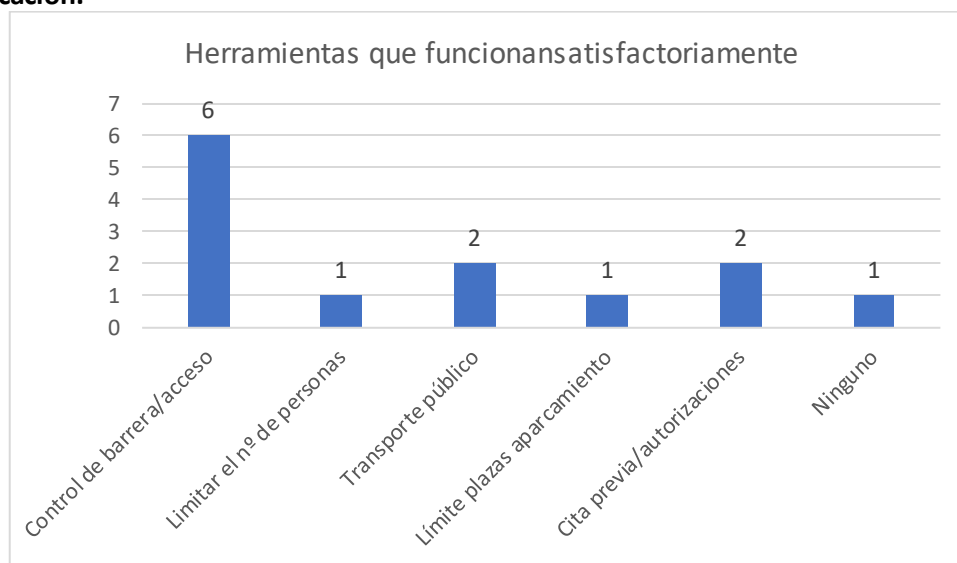
Nombre del Parque Nacional donde trabajas	El caso concreto más problemático...
PN Sierra Nevada	Camarate
Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama	Puerto de Navacerrada y Peñalara en invierno.
Picos de Europa	Por ejemplo, Semana Santa en los Lagos de Covadonga
Aigüestortes i Estany de Sant Maurici	Acceso a la ribera de Caldes (colapso en parkings cuando se cierra el acceso en verano)
Finca La Graciosa	Afluencia masiva de excursionistas y turistas de "sol y playa" durante la mayor parte del año. Se llega a producir la saturación de pistas por el uso masivo de bicicletas de alquiler y vehículos todoterreno que operan sin ningún tipo de regulación
Parque Nacional del Teide	Tenemos problemas de sobrepasar la capacidad de carga prácticamente todos los días con más de 12000 visitantes diarios de media. Hay algunos lugares con un impacto todavía mayor que el general que son Boca Tauce, Minas de San José, estaciones inferior y superior del teleférico y el Mirador de Ruleta. De modo temporal los días de mayor afluencia son los primeros dos fines de semana de la primera nevada en el que se puede alcanzar una cifra que supera las 45000 personas en un día.
Parque Nacional de Garajonay	Superación capacidad de carga en zona El Cedro. Elevado número de vehículos que generan atascos y problemas de seguridad, en franjas horarias determinadas y durante semana santa y meses de verano.
Caldera de Taburiente	En los aparcamientos del Roque de los Muchachos
Parque Nacional de Monfragüe	Feria Internacional de Ornitología (último fin de semana de febrero), Semana Santa y Lunes de Pascua (Día de la Virgen de Monfragüe en el Castillo, zona de uso público del parque).

P.N. de Timanfaya	La ruta de Los Volcanes
Illas Atlánticas	Por temas de seguridad, aglomeraciones en los muelles y entornos próximos. Uso excesivo de recursos hídricos en verano
E.N. Doñana	
Parque Nacional marítimoterrestre del Archipiélago de Cabrera	Solamente en días puntuales y en una playa en concreto

3. ¿El parque nacional cuenta con parámetros para cuantificarla?

Datos de aforadores y otros conteos del parque "a tiempo real".	2
Aforadores de carretera aportados por la Administración correspondiente	2
Horas de cierre de aparcamientos por estar completos	7
Cifras de transporte público (lanzaderas, trenes).	1
Strava.	1
Noticias.	3
Datos de incidencias, cortes de carreteras, accidentes, rescates...	3
Datos de multas, infracciones	2
Otros (especifica más abajo)	3
	24

4. Comenta brevemente una medida que os funcione satisfactoriamente en caso de masificación.



Nombre del Parque Nacional donde trabajas	4. Comenta brevemente una medida que os funcione satisfactoriamente en caso de masificación.
PN Sierra Nevada	Limitar el nº de personas que pueden acceder al lugar, junto con presencia de guías.
PN Sierra Guadarrama	Control de barrera de Pedriza, establecimiento de cupos.
Picos de Europa	En Los Lagos ha funcionado bien Plan de Accesos mediante transporte público
Aigüestortes i Estany de Sant Maurici	Contrato de personal de apoyo en los controles de acceso para gestionar los parkings y redirigir a los visitantes
Finca La Graciosa	La gestión del espacio natural es competencia de otra administración, y no ha implementado medida alguna al respecto.

Parque Nacional del Teide	Para los puntos calientes de sobre carga (5) que indicamos en el párrafo anterior, normalmente limitamos las plazas de aparcamiento de los cuatro que están a pié de carretera y en la estación superior el número máximo de permanencia es de 150 por hora. En el caso de los fines de semana por nieve, direccionamos las carreteras en el PLAN NEVADAS (se sube por un lado de la isla y se baja por el otro) par poder aparcar en el carril que no está en uso y permitir la movilidad de los medios de ayuda, vigilancia y emergencia. Esta medida no limita la carga pero disuade de subir a una buena parte de los habitantes de la isla.
Parque Nacional de Garajonay	Control de acceso mediante puntos de control con personal. Gestión de solicitud de entrada a través de la central de reservas.
Caldera de Taburiente	Regulación de vehículos acceso al Mirador de la Cumbrecita
Parque Nacional de Monfragüe	Control de accesos en vehículo al Castillo (Día de la Virgen) y amplio sistema de transporte colectivo y de aparcamientos en la FIO.
Parque Nacional de Timanfaya	Cita previa
Illas Atlánticas	el sistema de autorizaciones de acceso actual gestionado por la administración
E.N. Doñana	
Parque Nacional marítimoterrestre del Archipiélago de Cabrera	Limitar la capacidad de las embarcaciones en las autorizaciones del transporte colectivo

5.Comenta brevemente una medida que no haya funcionado satisfactoriamente en caso de masificación.

Nombre del Parque Nacional donde trabajas	5. Comenta brevemente una medida que no haya funcionado satisfactoriamente en caso de masificación.
PN Sierra Nevada	Señalización en algunos lugares.
P.N. Sierra de Guadarrama	Gestión del Puerto de Navacerrada.
Picos de Europa	
Aigüestortes i Estany de Sant Maurici	Reserva de parkings sin previo pago (las plazas eran reservadas pero en realidad se encontraban libres)
Finca La Graciosa	
Parque Nacional del Teide	Se ha suplementado los servicios de transporte público durante el día en el Parque Nacional y todavía no hemos constatado que eso haya reducido el número de vehículos que suben.
Parque Nacional de Garajonay	
Caldera de Taburiente	El inicio de la regulación que se realizaba por tickets
Parque Nacional de Monfragüe	
P.N. de Timanfaya	El acceso al Centro turístico de las Montañas del fuego sigue teniendo colas diarias
Illas Atlánticas	el anterior sistema de autorizaciones, en el que las navieras eran las que accedían a la central de reservas
E.N. Doñana	
P.N. marítimo-terrestre del Archipiélago de Cabrera	

Casos prácticos comentados durante el seminario. 15 de marzo.

Javier de Ordesa: La situación es que en Torla hay un centro donde se concentra la masa de gente para orientarla en lanzaderas a distintas rutas. Problemas:

La licitación la oferta el Ayuntamiento de Torla. En su momento la gestionaba el PN pero esa licitación ahora la lleva el Ayuntamiento y es bianual. Para poder hacer uso del bus tienen que ir a la taquilla a por el ticket para coger el bus, pero no especifica hora ni día. El visitante primero espera la cola para comprar el ticket y luego la de subirse al bus. Es muy habitual que haya saturación de buses en ciertas horas y días. Además, la contabilización la realiza la empresa adjudicataria y pasan los datos al PN a posteriori, con lo cual queda fuera del ámbito de gestión. Lo ideal es que se pudiera asociar la hora y día para el bus para garantizar la plaza. La situación no favorece al visitante. Hay opciones tecnológicas y no se está interviniendo de manera coherente. Lo suyo sería generar un sistema de reservas.

Teide: 12.500 visitantes diarios. No tienen potestad de orden en carretera y teleférico. La delimitación de responsabilidades de las distintas entidades diluye respuestas de gestión o límites establecidos de capacidad de carga. Sí les pasan los datos de gente transportada. Consiguen los datos por buenas relaciones, pero si lo exigieran podrían negarse porque no tiene que ver con su competencia.

Han puesto infraestructuras y han quitado aparcamientos de algunas zonas para poder regular la afluencia a través del teleférico. Funciona muy bien el sistema de horas a través de central de reservas, hay más control y menos esperas. Mayor satisfacción del visitante.

SOLUCIÓN POSIBLE: Sistema de horas, central de reservas

Acciones a realizar:

- De cara a la entidad gestora (Administración)
 - Encuestas para demostrar:
 - Mayor satisfacción del visitante.
 - Mejora de calidad de la visita.
 - Mejora del desarrollo socioeconómico.
- De cara a las empresas adjudicatarias:
 - Facilitar mejoras a las empresas adjudicatarias. Posibilidad de subvenciones.
 - Incluir en las condiciones de contratación que el sistema de reservas implique una tecnología que contribuya a mejorar el servicio a través de la concreción de horas.
- Instalación de infraestructuras que fuercen a la masa a entrar a través de medios o lugares controlados (quitar aparcamientos, limitar aparcamientos en laterales de carreteras, etc.).
- Generar herramientas de comunicación interadministrativas para resolver algunos problemas (Administración-Equipo de gestión del PN-Empresa adjudicataria)

Factores a tener en cuenta:

- Rechazo a avances tecnológicos de empresas.
- Protección de datos según quién los tome y para qué se usen.
- Planteamiento para hacer las encuestas: convenios con Universidades.

Otros, Doñana: ¿Por qué no consideran que no sufren masificación? han llegado a tener 7 centros de visitantes. Las visitas al interior sólo se pueden hacer con las empresas concesionarias y tienen límite. Los centros y muchas rutas son periferia del parque. La licitación de ese sistema de transporte la casa la Consejería, el barco, el Ayuntamiento de San Lúcar de Barrameda.

Para finalizar la sesión y organizar la sesión siguiente, planteamos recopilar la información de los parques presentes en el seminario acerca de los indicadores presentados, preguntando si las distintas acciones se están llevando a cabo o podrían llevarse a cabo, para hacer un balance general y plantear un listado de indicadores prioritarios.

13 respuestas

Listado de indicadores o acciones para la cuantificación y el manejo de la situación:

	¿Se están llevando a cabo?	¿Podrían llevarse a cabo?
1. Mejorar la estrategia o los métodos de cuantificación:		
1.1. Aforadores automáticos con descarga de datos posterior. Datos clave representativos: excursiones nocturnas, máximos puntuales, frecuencia, etc.	10	2
1.2. Conteos manuales.	8	2
1.3. Muestreos o estimaciones esporádicas.	6	4
1.4. Controles y datos en tiempo real.	7	2
1.5. Aforadores de carretera aportados por la Admin. correspondiente.	2	4
1.6. Cifras de transporte público (lanzaderas, trenes, etc.).	8	2
1.7. Uso de Strava u otros medios para mejorar los conteos y el impacto real más allá de los lugares aforados.	1	6
1.8. Control de las horas de cierre de aparcamientos o áreas con cupos establecidos. Número de días de aparcamientos completos.	3	2
1.9. Datos de incidencias, cortes de carreteras, accidentes, rescates...	7	1
1.10. Estadísticas de multas, infracciones, incumplimientos de normativa, etc.	3	4
1.11. Número de noticias o apariciones en medios de comunicación por saturación, empeoramiento de condiciones etc.		5
1.12. Conteo de actividades que requieran autorización, solicitudes, etc.	10	2
1.13. Monitoreo de especies sensibles.	6	3
2. Establecer límite de paso o regulaciones en los puntos más masificados o problemáticos:		
2.1. Barreras a vehículos o aparcamientos con cupos establecidos.	2	
2.1.1. Genéricos.	7	
2.1.2. Por tipo de vehículo.	3	2
2.2. Barreras a vehículos o aparcamientos con horarios de apertura/cierre.	6	2
2.3. Número de usuarios o número de viajes máximo en otros transportes (barcos, autobuses, etc.).	7	
2.4. Controles a tiempo real del nº de visitantes por otros accesos.	1	3
3. Anticipación a fenómenos que implican masificación: condiciones meteorológicas favorables o desfavorables, acontecimientos puntuales, épocas concretas, etc. para prever situaciones y soluciones mediante:		
3.1. Refuerzo de personal.	7	
3.2. Reuniones con otras entidades, Administraciones, Guardia Civil, policía, Protección Civil, etc. para establecer estrategias u operativos específicos, federaciones deportivas.	7	2
4. Reserva previa de aparcamientos.		
4.1. De pago.		4
4.2. Gratuitos.	4	4
4.3. Dependientes de concesiones o privados.		2
5. Lanzaderas y aparcamientos disuasorios.		

5.1. Gestionadas por el parque.	3	2
5.2. Dependientes de Consejería de transporte.	4	1
5.3. Privados.	1	1
6. Regulaciones de acceso específicas y/o temporales por cría, nidificación/campeo, estado de conservación, deshielo, etc.	8	2
7. Oferta de rutas u otras opciones atractivas como forma de orientar la visita a las zonas menos problemáticas.	8	2
8. Encuestas de tipificación / valoración.	4	
8.1. Relativos a la percepción psicológica del visitante en cuanto al nº de visitantes, la conservación del medio natural, equipamientos, etc.	7	5
8.2. Encuestas a la población local.	2	9
9. Parámetros socioeconómicos de las poblaciones locales.	2	1

Listado de indicadores o acciones para la comunicación

	¿Se están llevando a cabo?	¿Podrían llevarse a cabo?
10. Difusión de la problemática y de las alternativas por redes.		
10.1. Canales propios usados.	7	4
10.2. Campañas específicas de la problemática en CVs, web, RR.SS., etc.	8	3
10.3. Colaboración / comunicación con otras entidades deportivas, federaciones, asociaciones, etc. para comunicar la problemática.	5	4
11. Avisos "frecuentes".		
11.1. Avisos en redes sociales y canales de comunicación propios cuando los cupos llenos o próximos a completarse.	4	5
11.2. Aviso a Carreteras indicando % de ocupación de aparcamientos para mensajes en paneles informativos de carreras y sus redes/medios de comunicación.	2	3

Parámetros o indicadores para cuantificar los problemas derivados de la masificación:

	¿Se están llevando a cabo?	¿Podrían llevarse a cabo?
Sobre el medio físico y natural.		
Residuos.	6	4
Recursos hídricos.	3	3
Indicadores de seguimiento sobre ecosistemas y especies sensibles.	4	6
Sobre las poblaciones.		
Saturación de servicios.	1	5
Servicios sanitarios.	1	4
Recogida de basuras.	4	4
Problemas de acceso o aparcamiento en las poblaciones cercanas.	1	4
Variaciones de Nº empadronados, pirámides de poblaciones, u otros indicadores socioeconómicos oficiales.	2	4
Variaciones de Nº de negocios (restauración, alojamiento, productores, etc.).	3	4
Sistemas de calidad o certificación (CETS, marcas, etc.).	8	2

Casos prácticos comentados durante el seminario. 16 de marzo.

Picos de Europa ya tiene sistema de barrera por matrícula, aunque hay una persona que controla. El sistema tiene un lector de matrícula para la entrada. Para la salida se puede circular a cualquier hora. Además, hay refugios dentro y se puede pernoctar en él, por lo que pernocten coches no es motivo de sanción (sí en caso de que duerman en los vehículos).

Conclusión general: el sistema de cita previa de adquirir una entrada funciona.

Algunas ideas:

- Debería haber un tope de período máximo previo de reserva.
- La gente luego se acostumbra a solicitar con tiempo la reserva. En Islas la reserva es gratuita y funciona. Hay un sistema en el que cuando sacan el permiso tienen 2 horas para comprar el billete de la naviera, lo que supone que se garantiza que el que ha reservado vaya, pues gasta el dinero del ticket.
- Hay casos prácticos en los que la gente reserva cuando es gratuito y luego no se ocupan las plazas.
- Hay veces que incluso hay problemas de seguridad por no perder el dinero de algunas reservas cuando se decide continuar con la visita con condiciones meteorológicas adversas.
- Los casos prácticos de control que funcionan se basan en que hay personal que puede cubrir los puestos necesarios de control.
- Las tesis de cada parque plantean que el sistema de control de acceso sea complejo en cada caso, pues no siempre es conveniente cobrar (si siempre supone la entrada al parque) o no siempre es conveniente reservar plazas gratuitamente (no siempre se ocupan).
- Otras opciones: orientar al visitante a otras zonas menos presionadas o que están menos masificadas en ciertos momentos.

Este documento ha sido elaborado y puesto a discusión en el XIII Seminario Permanente de Uso Público organizado por el OAPN por: Marina Asunción y Luís Navalón (PN de la Sierra de Guadarrama), Xavier Llimiñana (PN de Aigüestortes y Estany de Sant Maurici), Agustín Santori (PN de los Picos de Europa) y Katya Sanz (PN Islas Atlánticas de Galicia).

CENEAM 16 marzo de 2023