



ESTRATEGIA TERRITORIAL INTEGRADA DEL ÁREA FUNCIONAL CENTRO

**Interreg
POCTEFA**




Cofinanciado por
la UNIÓN EUROPEA
Cofinancé par
l'UNION EUROPÉENNE

**PIRINEOS
PYRÉNÉES**



Área Funcional Centro (AFC)
Aire Fonctionnelle Centre (AFC)

ÍNDICE

A. Introducción.....	3	
A.1. Alcance de la estrategia.....	3	
A.2. Gobernanza y participación de los agentes clave del territorio.....	5	
A.3. La consulta de los actores clave del territorio.....	5	
A.4. Proyectos inspiradores y buenas prácticas.....	7	
B. Conclusiones del diagnóstico y justificación de las necesidades y potencialidades.....	8	
B.1. Características físicas del territorio.....	8	
B.2. Población, capital humano y actividad económica.....	9	
B.3. Turismo, patrimonio y cultura.....	11	
B.4. Infraestructuras y servicios para la movilidad.....	13	
C. Cuadro de conclusiones del diagnóstico del territorio del Área Funcional Centro.....	23	
D. Descripción pormenorizada del enfoque integrado.....	24	
D.1. EJE 1. Desarrollo de servicios de movilidad y transporte transfronterizos, seguros y fiables, para favorecer el acceso de la población a los servicios.....	25	
D.2. EJE 2. Consolidación de una oferta turística sostenible en torno a la itinerancia transfronteriza.....	27	
D.3. ..EJE 3. Favorecimiento del desarrollo de una economía local transfronteriza a través de la movilidad.....	29	
E. Visión general de la estrategia.....	31	



A INTRODUCCIÓN

A.1. ALCANCE DE LA ESTRATEGIA.

El Programa Interreg España-Francia-Andorra (POCTEFA) 2021-2027 constituye el principal instrumento para la cooperación transfronteriza en los Pirineos. En el marco del objetivo político 5 (OP5) “Una Europa más próxima a sus ciudadanos”, el programa ha identificado una serie de Áreas Funcionales.

Las Áreas Funcionales se definen como espacios o territorios con un alto grado de interacción e interdependencia, donde son necesarias acciones simultáneas en diferentes sectores para un desarrollo futuro (mercado laboral, salud, transporte, educación, etc.)

En cada una de estas Áreas Funcionales, se ha iniciado un proceso de definición de la Estrategia Territorial Integrada. Dichas estrategias deben tomar en consideración los retos

y oportunidades propios de cada Área Funcional.

En el Pirineo Central, el Área Funcional Centro engloba:

- El conjunto de comarcas de la provincia de Huesca.
- Las comarcas de Cinco Villas y Central en la provincia de Zaragoza.
- El Béarn en el departamento de Pirineos Atlánticos.
- El conjunto del departamento de Altos Pirineos.
- Las tres comunidades de municipios de Haute-Garonne: Pyrénées Haut-Garonnaises, Cagire Garonne Salat y Coeur et Côteaux du Comminges (en el sur del departamento de Haute-Garonne).



Figura 1. Ámbito de actuación del AFC representado sobre el territorio elegible del POCTEFA 2021-2027.



Figura 2. Territorios que componen el ámbito de actuación del Área Funcional Centro.

El presente documento constituye, por tanto, la Estrategia Territorial Integrada del Área Funcional Centro. En ella, siguiendo una metodología participativa y abierta descrita en el apartado siguiente, se identifican una serie de prioridades y ejes de actuación. Cada uno de estos ejes contiene una identificación de tipos de acciones y actores pertinentes, que responden a las necesidades del territorio y que serán implementados a través de los proyectos financiados en la convocatoria de proyectos.

El horizonte temporal de aplicación inicial de la estrategia se identifica con el propio plazo de implementación de los proyectos (36 meses a partir de su aprobación, sin contar eventuales prórrogas). Por ello, se dará prioridad a las iniciativas que garanticen la consecución de resultados concretos en dicho plazo, sin perjuicio de que también se puedan apoyar otras iniciativas que planteen acciones cuyos impactos sean perceptibles en el medio plazo.

En el caso del AFC, como revelan los trabajos preparatorios llevados a cabo, el hilo conductor es desarrollar la oferta transfronteriza de movilidad y de transporte sostenibles en la zona central de los Pirineos, en los tramos transfronterizos y en los enlaces que faltan (missing links), con el objetivo de favorecer la potencialidad de desarrollo turístico, económico y local integrado, es decir, favorecer e impulsar la movilidad en un sentido amplio en el territorio del AFC.

A.2. GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN DE LOS AGENTES CLAVE DEL TERRITORIO.

La AECT PIRINEOS-PYRÉNÉES es la entidad encargada de coordinar y animar el proceso elaboración de la Estrategia Territorial Integrada del Área Funcional Centro, así como de realizar la posterior dinamización de los proyectos financiados. Para ello, ha sido designada como beneficiario principal de una Operación de Importancia Estratégica en el marco del POCTEFA 2021-2027 bajo la modalidad de programación directa.

El diseño, implementación y seguimiento de la presente Estrategia Territorial Integrada del Área Funcional Centro se realiza bajo la supervisión de un COMITÉ DE PILOTAJE, en el que están representadas las siguientes entidades:



Conseil
Départemental de la
Haute-Garonne



Conseil
Départemental des
Hautes-Pyrénées



Conseil
Départemental des
Pyrénées-Atlantiques



Région Nouvelle-
Aquitaine



Région Occitanie



Diputación provincial
de Huesca



Gobierno de Aragón (Departamento de Hacienda y
Administración Pública)



Gobierno de Aragón
(Departamento de Fomento,
Vivienda, Movilidad y
Logística)

En concreto, el Comité de Pilotaje tiene atribuidas las siguientes funciones:

- ✓ Pilotar la redacción de la Estrategia Territorial Integrada del AFC.

- ✓ Pilotar la redacción de los textos de la convocatoria de proyectos, definiendo la tipología de proyectos y prestando asistencia a los promotores durante el proceso de concepción de las iniciativas.

- ✓ Proponer al Comité de Programación una selección los proyectos presentados, bajo una lógica de paridad entre España y Francia.

- ✓ Realizar el seguimiento técnico y operativo de los proyectos financiados en el marco de la estrategia, sin perjuicio de las funciones de la Secretaría Conjunta POCTEFA.

- ✓ Proponer y admitir nuevos miembros del proceso de consulta de actores, con el alcance y funciones detallados a continuación.

Durante la implementación y evaluación de la estrategia, según lo dispuesto en el citado artículo 8 del Reglamento de Disposiciones Comunes, se mantendrá la participación de los agentes clave del territorio funcional a través de la constitución de un Comité Consultivo.

A.3. LA CONSULTA DE LOS ACTORES CLAVE DEL TERRITORIO.

El proceso de elaboración de la Estrategia Territorial Integrada, ha sido acompañada por un proceso de consulta de los actores clave del territorio a través de distintos **focus groups**, denominados Grupos Temáticos. En ellos, se han integrado todas aquellas entidades, públicas y/o privadas, significativas y representativas del territorio que comprenden el AFC, y con legitimidad, competencia y representatividad en el territorio, en línea con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8 del Reglamento de Disposiciones Comunes. Por tanto, la elaboración de la presente estrategia ha seguido un enfoque al mismo tiempo ascendente (bottom-up) y descendente.

En el plano práctico, se han constituido tres Grupos Temáticos, identificado cada uno de ellos con uno de los ejes del Área Funcional Centro:

Grupo Temático	Eje
GT1. Movilidad y transporte	Primer eje: desarrollar servicios de movilidad y transporte transfronterizos, seguros y fiables, para favorecer el acceso de la población a los servicios
GT2. Movilidad turística	Segundo eje: consolidar una oferta turística sostenible en torno a la itinerancia transfronteriza.
GT3. Economía local transfronteriza a través de la movilidad	Tercer eje: permitir el desarrollo de una economía local transfronteriza a través de la movilidad.

Cada uno de los Grupos Temáticos tuvo ocasión de reunirse en tres sesiones, según los detalles recogidos en la siguiente tabla:

Sesión	Fecha	Modalidad	Número de asistentes		Contenido
1º	15/11/2023	Híbrida (Jaca + Virtual)	GT1	53	<ul style="list-style-type: none"> - Introducción: concepto de Áreas Funcionales, alcance y metodología. - Información sobre la gobernanza y gestión del AFC. - Cauces de participación en la elaboración de la Estrategia Territorial Integrada. - Presentación y validación de las conclusiones del diagnóstico previo (Anexo 1). - Dinámica participativa e identificación de iniciativas prometedoras o proyectos semilla.
			GT2	54	
			GT3	49	
2ª	18-21/12/2023	Virtual	GT1	19	<ul style="list-style-type: none"> - Introducción: estado de elaboración de la Estrategia Territorial Integrada. - Explicación, valoración y debate en relación con cada una de las cuatro prioridades definidas en cada eje de trabajo.
			GT2	28	
			GT3	16	
3ª	22-26/1/2024	Virtual	Todos los GT	45	<ul style="list-style-type: none"> - Ejemplos de acciones inspiradoras llevadas a cabo a escala local.

A.4. PROYECTOS INSPIRADORES Y BUENAS PRÁCTICAS

En el marco del proceso de elaboración de la Estrategia Territorial Integrada del AFC, se han identificado una serie de iniciati-

vas y proyectos con la capacidad de servir de modelo inspirador de las acciones que sean apoyada. Algunos de ellos son iniciativas concretas en el ámbito de la movilidad, mientras que otras representan ejemplos de proyectos transversales a escala de áreas funcionales que presentan similitudes con el territorio del AFC.

Título	Programa	Público objetivo	Objetivo
Connecting Europe Express	Proyecto especial para el Año Europeo del Ferrocarril 2021	Comunidades locales, autoridades regionales y actores del transporte	Destacar la importancia del ferrocarril en la movilidad sostenible y la conectividad europea, subrayando su papel en la reducción de emisiones de carbono y la mejora de la eficiencia del transporte
YOUrALPS	INTERREG Alpine Space 2014-2020	Comunidades locales, jóvenes y actores regionales	Involucrar a los actores del territorio en el desarrollo sostenible de las áreas de montaña de los Alpes
PITER “Coeur des Alpes”	INTERREG ALCOTRA	Conjunto de habitantes de los Altos Valles alpinos	Dinamizar el tejido empresarial local, ofrecer soluciones de movilidad alternativa y sostenible; contribuir a la resiliencia del territorio y garantizar un nivel de vida de calidad con servicios públicos adaptados e innovadores
Smart Altitude	INTERREG Alpine Space 2014-2020	Conjunto de habitantes y visitantes de los Altos Valles alpinos	Implementar herramientas para mejorar el uso de la energía y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en los destinos turísticos de invierno alpinos
Innovación Colectiva para el Transporte Público en Ciudades Europeas (CIPTEC)	Horizon 2020	Público general	Desarrollar soluciones innovadoras y sostenibles para mejorar el transporte público en ciudades europeas abordando las necesidades insatisfechas de los usuarios
Red Explora Navarra	Gobierno de Navarra	Gestores de espacios naturales, población local y visitantes	Promocionar el desarrollo de los espacios naturales, singulares e itinerarios públicos desde una perspectiva de desarrollo sostenible a nivel social, ambiental y económico.
Voyager “bas-carbone” en Nouvelle-Aquitaine	Comité Régional de Tourisme Nouvelle-Aquitaine	Empresas turísticas, gestores de espacios protegidos, operadores turísticos	Desarrollo de una gama de productos turísticos “llave en mano” bajos en carbono, creados en partenariat con la ADEME (Agencia de la Transición Ecológica), basadas en la movilidad blanda, turismo sostenible y consumo de productos locales.

B CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO Y JUSTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES Y POTENCIALIDADES.

A continuación, se presentan brevemente las conclusiones del diagnóstico previo, haciendo hincapié en los aspectos relacionados con la movilidad y transporte que, como se ha mencionado con anterioridad, constituye el hilo conductor de la Estrategia Territorial Integrada del AFC.

B.1. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRITORIO.

El territorio comprendido por el Área Funcional Centro es **muy diverso desde el punto de vista climático, orográfico y ecológico**. En él, están representadas tres de las nueve regiones biogeográficas de Europa: Atlántica (en el norte del territorio de los Pirineos-Atlánticos, Hautes Pyrénées y Haute-Garonne), Alpina (en las zonas montañosas del Pirineo de la provincia de Huesca y el sur de los tres departamentos franceses) y Mediterránea (que incluye gran parte del territorio al sur del Pirineo en las provincias de Huesca y Zaragoza).

Desde el punto de vista geográfico, el territorio del Área Funcional Centro se caracteriza, evidentemente, por la **presencia del macizo pirenaico, que sirve a la vez de frontera física y marca la frontera administrativa entre los dos Estados miembros**. El macizo, con su orografía muy accidentada y diversa, ha sido históricamente barrera y espacio de relación, de conflicto, pero también de cooperación. La barrera montañosa, que tiene sus cotas y pasos más elevados en el Pirineo Central (Huesca, Hautes Pyrénées y Haute Garonne), ha dificultado la movilidad transfronteriza.

Los conjuntos urbanos de relevancia son poco numerosos (excepto las ciudades medianas de Pau-Tarbes-Saint-Gaudens), en el norte, y el área metropolitana de Zaragoza, en el sur), siendo también marcadas las dificultades de accesibilidad a los servicios públicos y comunicaciones.

La variedad de paisajes y el menor grado de urbanización del territorio determina una gran dotación de espacios naturales protegidos, que constituyen asimismo uno de los principales atractivos turísticos del territorio. Algunos de estos espacios tienen una continuidad ecológica transfronteriza, como es el caso del Parque Nacional de Ordesa-Monte Perdido y el Parc National des Pyrénées o el caso del Parc Naturel de Posets-Maladeta y del futuro Parque Natural Regional Comminges Barousse Pyrénées. Algunos de estos espacios naturales protegidos presentan situaciones de fragilidad derivadas, entre otros factores, de las actividades turísticas en el medio natural, la proliferación de especies invasoras, la contaminación de aguas y la artificialización del suelo.

Finalmente, resulta pertinente resaltar el **desafío que presenta el cambio climático para el territorio del AFC, tanto en lo referido a la conservación de sus ricos valores ambientales como de las actividades económicas clave**, entre las que se encuentran algunas particularmente amenazadas como los deportes de invierno. En general, la configuración geográfica del territorio, que combina valles estrechos con una altitud media elevada, exacerba los efectos del calentamiento global, además de albergar ecosistemas muy frágiles en los que dicho fenómeno tiene efectos más agudos que en otros contextos o

territorios. Esta configuración puede también abrir posibilidades de adaptación.

B.2. POBLACIÓN, CAPITAL HUMANO Y ACTIVIDAD ECONÓMICA.

A 1 de enero de 2022, la población residente en el espacio de cooperación ascendía a 1,76 millones de habitantes, de los cuales, un 48,5% son hombres y un 51,5%, mujeres. La población ha crecido un 9,21% desde 2007 a escala del AFC. Este crecimiento se ha distribuido de manera desigual en el territorio: mientras que en lado francés del AFC se registró un crecimiento del 15,9%, la población residente en la vertiente sur del territorio experimentó un avance de tan solo el 4,5%.

Tres son las dinámicas demográficas más significativas del territorio objeto de estudio:

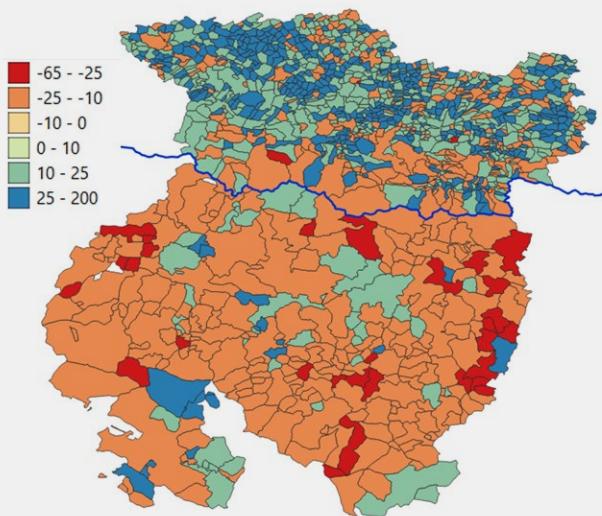


Figura 3. Tasa de variación de la población entre 2022 y 2007

- Mantenimiento o suave crecimiento de la población, impulsado sobre todo por el saldo migratorio positivo;
- Envejecimiento poblacional, que tiende a acentuarse;
- Redistribución de la población en el territorio, con zonas que se despueblan y otras que ganan población.

Como se aprecia en las siguientes figuras, la evolución demográfica en el territorio del

AFC combina dos realidades: territorios que ganan población - identificados por lo general con entornos urbanos o semi-urbanos o zonas bien comunicadas con éstos -, junto con otros territorios, de carácter más rural y con peores comunicaciones, que pierden población a un ritmo muy elevado.

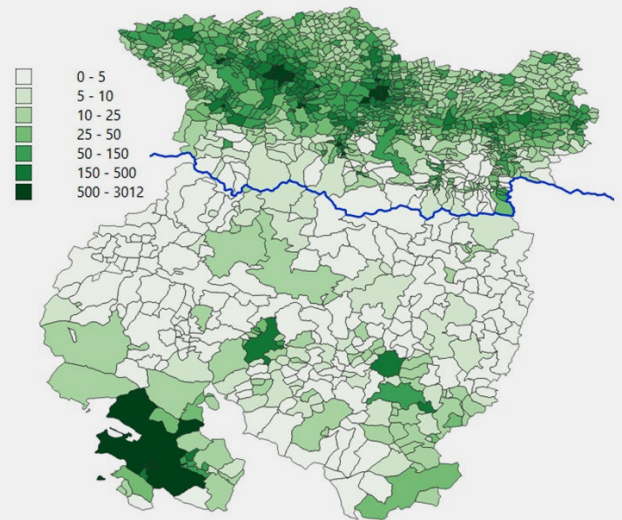


Figura 4. Densidad de población (hab/km2), 2022.

Junto a la despoblación, el **envejecimiento** es otra de las tendencias más marcadas en términos demográficos, pero que tiene también implicaciones económicas y sociales muy relevantes. **La distribución territorial del envejecimiento se superpone de manera casi mimética con la densidad de población:** los porcentajes más elevados de población mayor se concentran en zonas montañosas y rurales, mientras que los territorios con menor incidencia del envejecimiento coinciden con las proximidades de los núcleos urbanos Pau-Tarbes-Saint-Gaudens, Zaragoza y Huesca. Finalmente, el llamado “envejecimiento dentro del envejecimiento”, esto es, por el cual no solo se tiene un elevado porcentaje de población mayor de 65 años, sino que además esta población se concentra en los tramos de edad más elevados (mayores de 80 años), está ganando cada vez mayor relevancia. Este contexto plantea desafíos muy relevantes en materia de prestación de servicios públicos, principalmente sanitarios y de atención a la dependencia.

La tendencia al **aumento de la demanda de servicios públicos de proximidad** está generando, en ocasiones, dificultades para la

accesibilidad de los servicios públicos, en un contexto de alta dispersión de la población y zonas de complicado acceso. Resulta necesario avanzar en soluciones como el sistema de mallado, la digitalización y la movilidad de usuarios y de servicios, así como una mejor gobernanza transfronteriza.

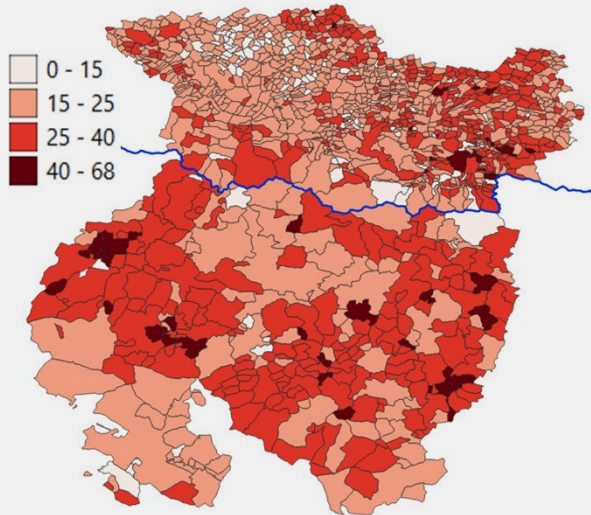


Figura 5. Porcentaje de población mayor de 65 años, 2022.

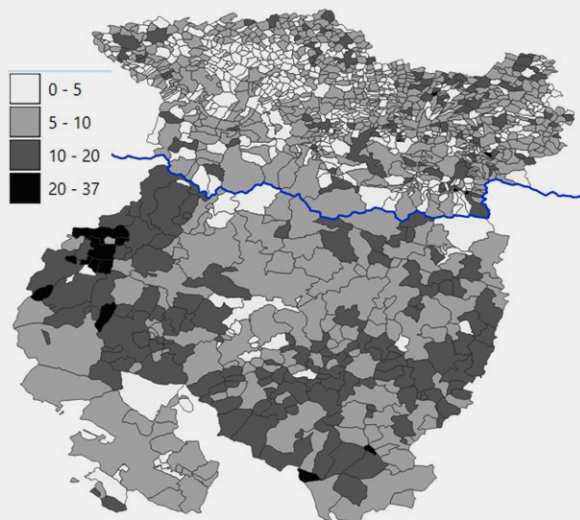


Figura 6. Porcentaje de población mayor de 80 años, 2022.

El fenómeno creciente de despoblación rural y envejecimiento tiene un impacto directo sobre otras realidades que marcan, en gran medida, la situación del territorio del AFC. La falta de población en el medio rural conlleva, generalmente, un proceso de desagrarización, que acaba por reducir el tratamiento de las tierras y los montes, lo que a su vez agrava los procesos de degradación ambiental y aumenta ciertos riesgos naturales, como los incendios forestales, especialmente

en la vertiente sur del AFC. Asimismo, la caída de la población hace que determinados servicios, tanto públicos como privados, abandonen los municipios dada la imposibilidad de mantener una mínima capacidad competitiva. Asimismo, el rico patrimonio cultural puede verse dañado por el abandono y la falta de cuidado, de la misma manera que usos y costumbres arraigados y que forman parte del acervo cultural corren el riesgo de verse olvidados.

En materia laboral, los datos disponibles confirman que, **a pesar de las tendencias demográficas desfavorables, el capital humano es una de las grandes potencialidades del territorio del AFC**, cuyas regiones están bien posicionadas en prácticamente todos los indicadores, destacando la cobertura de la educación básica y el porcentaje de población con estudios superiores. Aunque la dotación de universidades es bastante amplia y pese a algún intento aislado, no existe una verdadera cultura de la movilidad transfronteriza estudiantil ni investigadora, lo que a su vez lastra la integración económica del espacio.

El territorio del AFC presenta **una estructura económica bastante diversificada y con una evolución bastante positiva.** Aunque las tendencias demográficas al envejecimiento y despoblamiento limitan las capacidades de crecimiento endógeno, las tasas de crecimiento de sectores importantes como las manufacturas (sobre todo la producción agroalimentaria), actividades primarias y servicios a las empresas son positivas. En algunos de los sectores clave del territorio, como la industria automovilística y aeroespacial, transformación agroalimentaria o forestal o servicios personales, existen importantes complementariedades a ambos lados de la frontera que se podrían aprovechar con una mayor integración económica dentro del espacio.

En términos de empleo, como se recoge en el siguiente gráfico, en la gran mayoría de municipios del Área Funcional Centro, **el sector servicios es el que concentra el mayor número de ocupados. La tendencia es especialmente acusada en las zonas cercanas al macizo, debido a la pujanza del sector turístico** (ocio, hostelería y comercio, principalmente), así como en las zonas urbanas (servicios a empresas, administración pública).

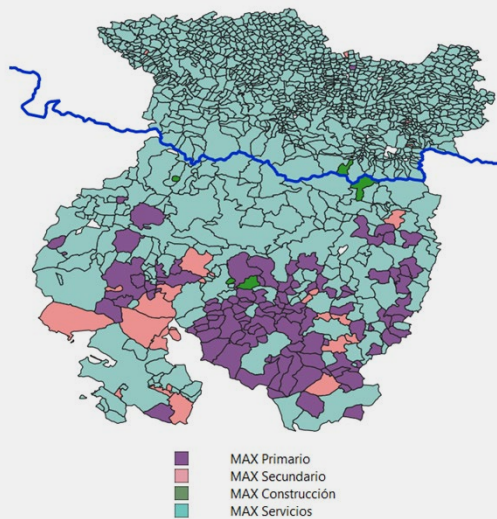


Figura 7. Sector con más ocupados, 2020

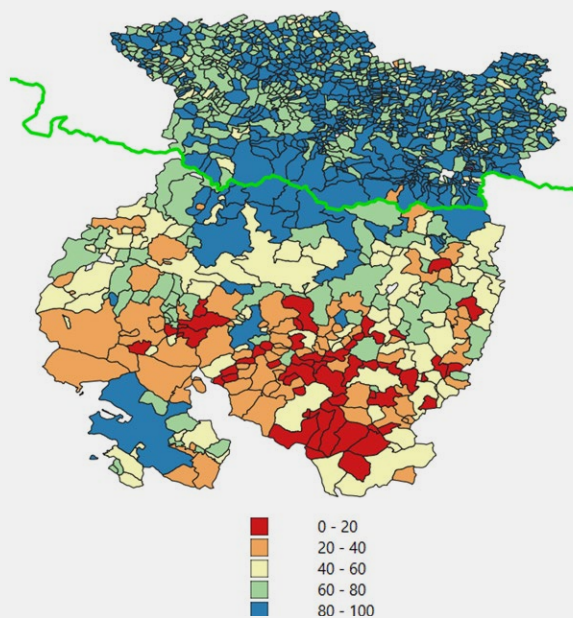


Figura 8. Porcentaje de ocupados en el sector terciario, 2020

Con respecto al desempeño en términos de innovación en el espacio de cooperación, la limitada disponibilidad de datos desagregados territorialmente impide realizar conclusiones precisas. En todo caso, los datos disponibles apuntan a un contexto **marcado por la predominancia de los polos urbanos (Zaragoza, Pau, Tarbes, Saint-Gaudens, Huesca), sin que exista apenas actividad de I+D+i los espacios rurales**. Resulta por tanto prioritario poner en marcha iniciativas que promueven la transferencia de los resultados de las actividades de investigación e innovación (así como de las actividades en sí mismas), a espacios rurales, como estrategia de

atracción de población, diversificación económica y creación de oportunidades laborales de calidad¹.

Uno de los frenos a la realización de inversiones vinculadas a la innovación es la elevada atomización empresarial predominante en el territorio del Área Funcional Centro, que sigue los patrones tanto de España como de Francia. El tejido empresarial del AFC está en su mayoría compuesto por microempresas (más del 95% del total de empresas), mientras que las pequeñas empresas representan en torno al 4%. Las medianas y grandes empresas suponen, entre ambas, apenas un 1% del total.

B.3. TURISMO, PATRIMONIO Y CULTURA.

El territorio del Área Funcional Centro y, en particular, las zonas más cercanas al macizo pirenaico tanto al norte como al sur de la frontera **disponen de un sector turístico muy consolidado que, no obstante, se enfrenta a distintos desafíos**: cambio climático (con especial incidencia en los deportes de invierno), sostenibilidad, desestacionalización, gestión de la capacidad de carga o movilidad, entre otros.

La oferta de plazas de alojamiento turístico y de servicios relacionados muy relevante, sobre todo en los municipios más cercanos al macizo, que coinciden con áreas predominantemente rurales y dispersamente pobladas. Estas zonas tienen una estructura económica muy vinculada al turismo, que actúa como actividad tractora de otros sectores como la hostelería, agroalimentación, comercio y ocio.

¹ Sirva, a título de ejemplo, el acuerdo entre la Diputación Provincial de Huesca y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para la creación de un centro de innovación rural en la localidad de Graus, que dará servicio a las comarcas de Ribagorza y Sobrarbe. Al norte de la frontera, en Saint-Bertrand-de-Comminges, muy recientemente se ha inaugurado un centro de innovación y aceleración especializado en "start-ups" rurales llamado "La Résidence", que ha sido apoyado tanto por el Estado Francés (programme France Relance) y por la Région Occitanie.

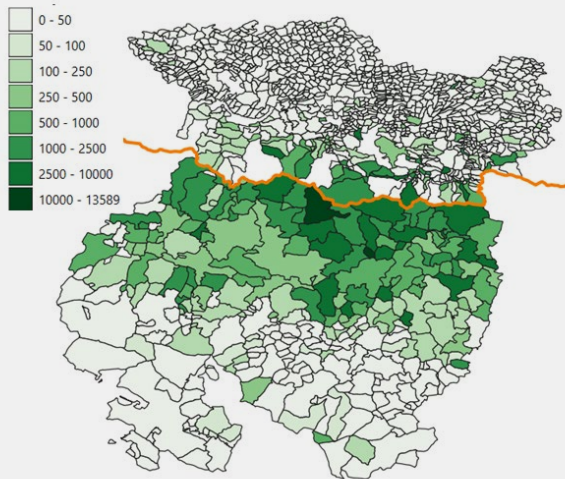


Figura 9. Plazas de alojamiento por 1.000 habitantes

Nota: en Francia, no hay datos para municipios de menos de 1.000 habitantes.

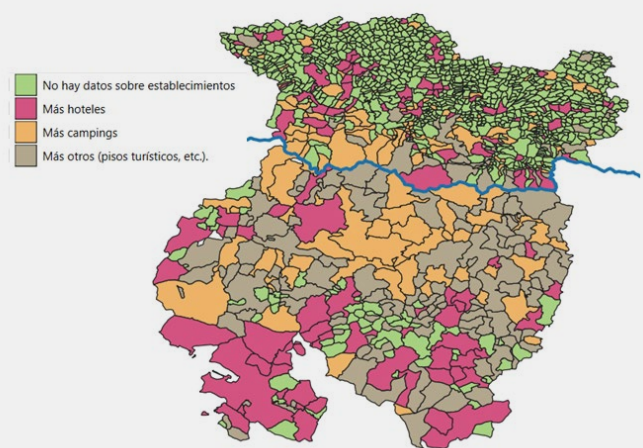


Figura 10. Tipo de alojamiento con más plazas

El perfil del turista del territorio objeto de estudio se identifica, a ambos lados de la frontera, con un turismo nacional, particularmente el familiar. **La afluencia de visitantes al macizo de los Pirineos provenientes de zonas urbanas relativamente cercanas es muy notable (Toulouse, Zaragoza, País Vasco, Navarra, incluso Burdeos y Barcelona en ciertas épocas del año).** El turismo internacional no es particularmente intenso, a excepción de lógico intercambio norte-sur de la frontera, que sí es notable. El punto que concentra una mayor cantidad de visitantes internacionales es Lourdes, por sus particularidades propias. Este enclave concen-

tra, asimismo, una muy relevante oferta hotelera y comercial vinculada al turismo espiritual.

En lo referido a la estacionalidad de la demanda turística, como se observa en el siguiente gráfico para la provincia de Huesca - que se considera representativa del comportamiento de los destinos turísticos del AFC - **los niveles más elevados de viajeros y pernoctaciones se producen en época veraniega, y que las temporadas altas tienden a extenderse hacia la primavera y el otoño, siendo asimismo relevante la demanda invernal vinculada a los deportes de invierno.**

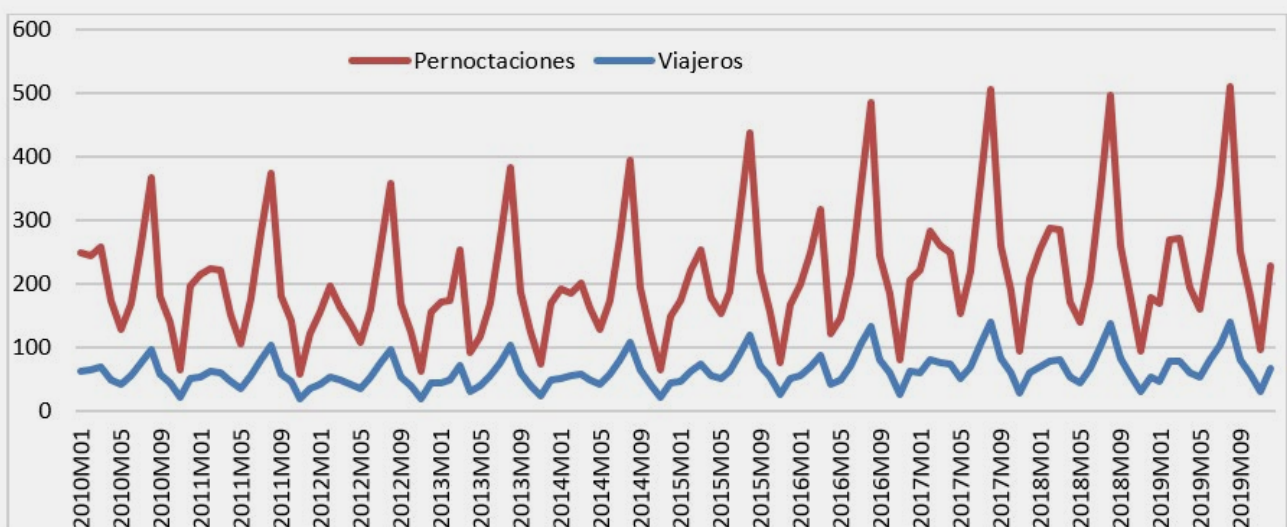


Figura 11. Evolución de la demanda turística en la provincia de Huesca (2010-2019) (cifras en miles)

En lo referido a los recursos turísticos, **los deportes de invierno siguen siendo, en todo caso, un elemento fundamental para el territorio, no solo por el efecto directo durante la temporada invernal, sino por el efecto imagen que proporciona, al hacer de los Pirineos un destino turístico reconocible.** Así, junto al esquí, muchas de las zonas del Pirineo y pre-Pirineo han adquirido renombre internacional como destinos de turismo activo: senderismo, escalada, barranquismo, bicicleta de montaña, etc. Los recursos con los que cuenta el territorio son enormes, con la complementariedad que le ofrece la posibilidad de combinarlo con destinos de costa no excesivamente alejados, tanto en la vertiente mediterránea como atlántica. El turismo rural, el turismo activo y de montaña se perfila, por tanto, como uno de los grandes activos dentro de este sector y ofrece claras oportunidades de expansión dentro del Área Funcional Centro. Complementariamente, el territorio de montaña del AFC presenta temperaturas más frescas en épocas de calor, sobre todo por las tardes y noches, ganando importancia en tanto que refugio climático.

La demanda turística está valorando cada vez más el atractivo turístico de las zonas de interior, especialmente de aquellas zonas que son capaces de mantener la calidad de los paisajes, conservar la cultura y las actividades tradicionales y poner en valor los activos naturales, culturales y patrimoniales, como se ha conseguido en muchas zonas de los Pirineos. La cooperación transfronteriza en materia de turismo en esas zonas interiores está relativamente desarrollada, pero es necesario mantenerla, apoyarla y fortalecerla. En concreto, resulta pertinente estructurar una oferta turística conjunta, incluyendo rutas o itinerarios transfronterizos, así como una imagen de destino compartida y coherente a ambos lados de la frontera.

El patrimonio histórico y cultural, además de ser un elemento común de identidad del territorio transfronterizo, enriquece decisivamente el conjunto de recursos turísticos del territorio, configurando una oferta de indudable atractivo, que se apoya en la diversidad y belleza del territorio, con montañas, estaciones invernales, zonas rurales, zonas de alto valor arquitectónico o cultural, etc. y en la complementariedad con producciones agroalimen-

tarias locales y de una también diversa gastronomía. De hecho, muchas explotaciones agrícolas se están diversificando hacia actividades turísticas, mediante el agroturismo (servicio de comidas, alojamiento, venta directa).

La relación de elementos protegidos por distintas normativas nacionales o regionales es larguísima y muy variada, en particular de cara a la protección del patrimonio material e inmaterial, que puede incluir elementos bajo distintos epígrafes: conjuntos, jardines, lugares, zonas de interés etnológico, arqueológicos o paleontológicos, monumentos históricos, sitios patrimoniales de particular interés, riqueza lingüística, etc.

Sin ánimo de exhaustividad, en distintas partes del territorio del AFC se encuentran, valiosos vestigios de la época romana (en la parte francesa, destaca Saint-Bertrand-de-Comminges, mientras que, en la parte española, puede mencionarse la ciudad romana de Labitolosa o la ciudad Celtíbero-Romana de Arcobriga). Por su parte, la historia común del territorio y gran parte de su patrimonio cultural y arquitectónico está en buena medida vinculada al Camino de Santiago, que corre en paralelo por ambos piedemontes y cruza la cordillera a través de sus pasos naturales (Somport), para unirse en el llamado Camino Francés en Puente la Reina, o seguir por la costa cantábrica a través de los llamados Caminos del Norte.

B.4. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PARA LA MOVILIDAD.

B.4.1. INFRAESTRUCTURAS TRANSFRONTERIZAS PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA Y FERROVIARIAS.

El grueso del tráfico transfronterizo por carretera se canaliza a través de las vías de alta capacidad situadas en los extremos oriental y occidental de la frontera, donde la orografía más favorable facilita las conexiones por carretera, mientras que **las infraestructuras son más precarias y el tráfico más reducido en la zona central de los Pirineos,** debido a las dificultades orográficas y la menor densidad de población.

Existen cuatro pasos en el territorio del AFC:

dos de ellos son túneles (Bielsa-Aragnouet y Somport), mientras que los otros dos se realizan a través de puertos de montaña (Col du Portalet y Col du Somport). Por discurrir a una cota más baja, así como por estar al abrigo

de las condiciones climáticas adversas, sobre todo en temporada invernal, los túneles son la principal vía de comunicación para el transporte de mercancías y transfronterizos pasajeros por carretera.

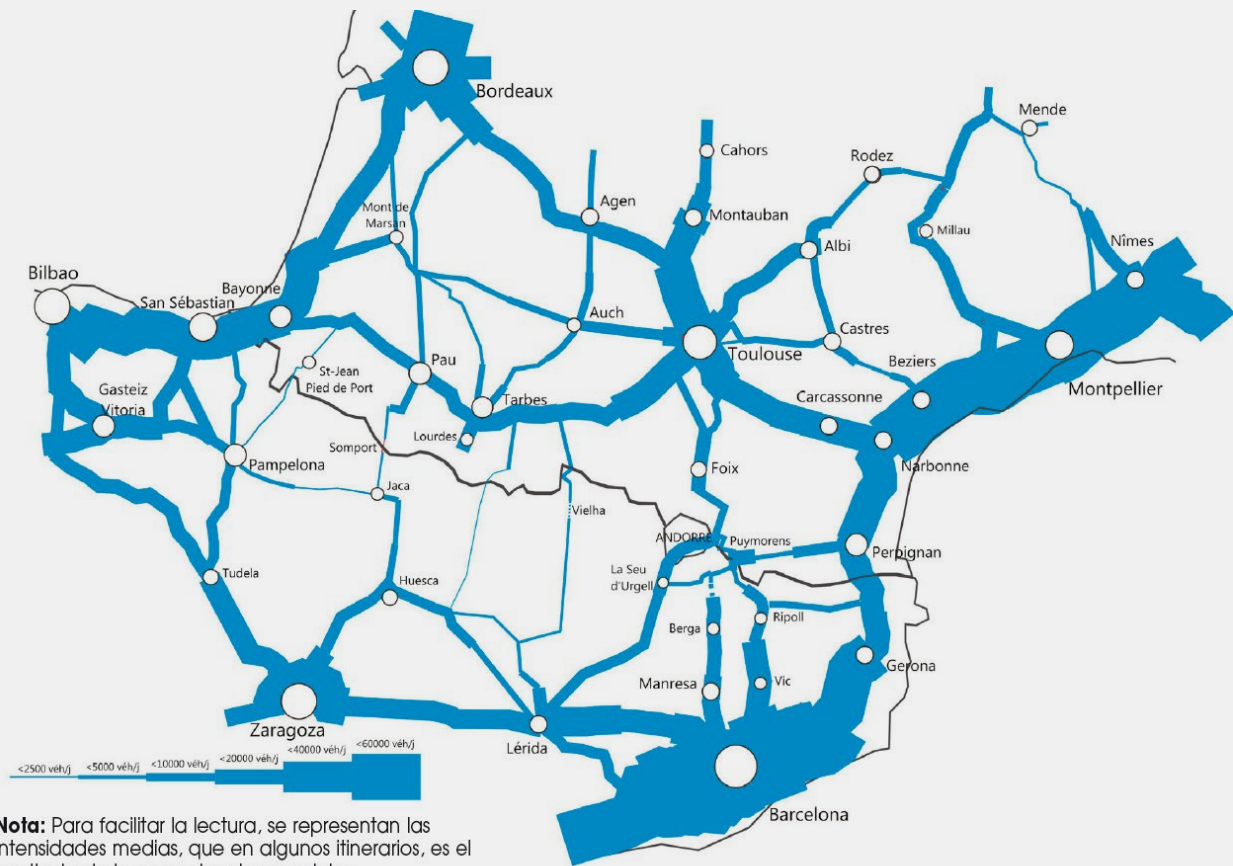


Figura 12. Intensidad media diaria (IMD) de los pasos fronterizos más importantes, 2017
Fuente: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (2020).

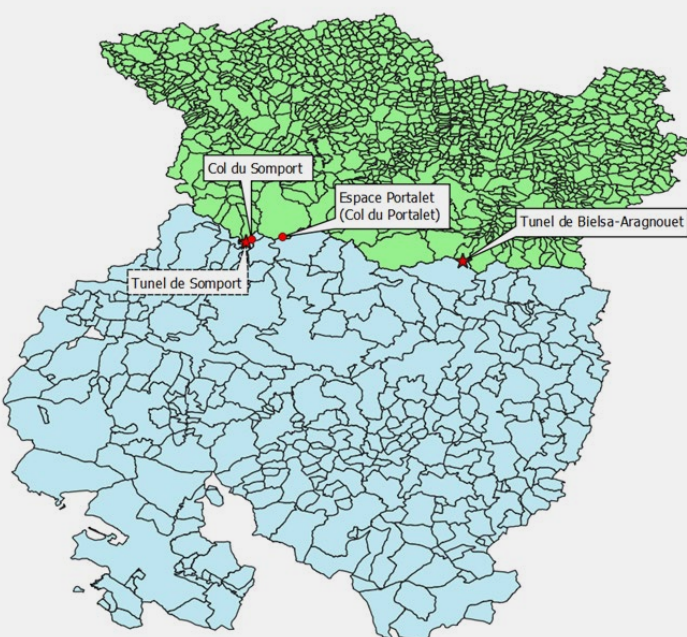


Figura 13. Pasos transfronterizos por carretera en el AFC



El túnel transfronterizo de Somport, construido entre 1994 y 2002 gracias a un acuerdo transfronterizo e inaugurado en enero de 2003, se sitúa en el tramo entre la localidad de Jaca en España (accediéndose en

dirección a Canfranc) y Oloron-Sainte-Marie en Francia, concretamente en el núcleo de Canfranc-Estación. El nivel de tráfico a través de dicho túnel es notable, con picos en temporada estival de más de 200.000 vehículos al mes. Es apto para la circulación de mercancías peligrosas previa comunicación del paso y con un protocolo de seguridad específico. La circulación de vehículos pesados representa el 20% del tráfico total (aproximadamente 300 camiones al día), principalmente de región a región y en menor medida de España hacia Europa.

El túnel transfronterizo de Bielsa-Aragouet, situado frente a la localidad de Bielsa (En España) y Saint-Lary Soulan (en Francia), fue inaugurado en 1976 y, desde 2008, se gestiona conjuntamente por el Gobierno de Aragón y el Departamento de Hautes-Pyrénées, ac-



tualmente a través de la AECT Pirineos-Pyrénées. Esta infraestructura permite el paso tanto a vehículos ligeros (90%) como pesados (4%, 70 camiones/día. Durante 2022, hubo un total de 355.000 movimientos (sumando ambos sentidos), lo que arroja una media de casi 30.000 movimientos al mes o 1.000 al día. No se admite el paso de mercancías peligrosas y el tráfico es principalmente de región a región y raramente de España/Francia al resto de Europa.

El Col du Portalet presenta también algunas dificultades para la circulación, sobre todo en invierno y para los vehículos pesados (0,5% de su circulación o 6 camiones al día), con una circulación total de 425.000 vehículos/año. Además, el tipo de uso es distinto: mientras que en los túneles predomina el transporte



de mercancías y personas, en el Col du Portalet (eje Sabiñánigo – Portalet – Laruns) la mayor afluencia se da los sábados, domingos y festivos, vinculadas al turismo y las compras. Asimismo, la diferencia entre la afluencia en invierno y en verano es más marcada que en los túneles.

El Col du Somport, situado a 1.640, constituye la alternativa por carretera al túnel de Somport. Desde la apertura del túnel en 2003, el tránsito a través de esta vía se ha visto reducido en una gran medida y se vincula, principalmente, al acceso a las estaciones de esquí existentes.

Complementariamente, en el oeste del territorio del AFC, se encuentra el paso de **La Pierre Saint Martin**, que une el valle de Baretous (en los Pirineos Atlánticos, dentro del perímetro del AFC) y el valle de Roncal (en Navarra, y por lo tanto fuera del perímetro del AFC). Al este, el **Túnel de Vielha** comunica las comarcas de la Ribagorza y Comminges-Pyrénées y se proyecta dirección Huesca, el sur del departamento de Haute-Garonne y Toulouse, jugando un importante papel en el Este del AFC, aunque se sitúa fuera de su perímetro.

En los cuatro pasos transfronterizos del AFC y en los otros citados precedentemente, aunque existen medios de transporte colectivo que cubren uno o varios tramos del recorrido, la poca frecuencia y falta de coordinación entre ellos determina que el **vehículo privado es medio de transporte más utilizado con una amplia diferencia**. Existen, no obstante, algunas alternativas como coches compartidos (a través de redes informales o aplicaciones específicas), si bien éstas son especialmente relevantes en la movilidad interna a ambos lados de la frontera (eje Zaragoza-Huesca-Jaca en España y Pau-Lourdes-Tarbes-Saint-Gaudens en Francia).

La amplia dominancia del vehículo privado en la movilidad por carretera tiene efectos importantes en la movilidad turística. En temporada baja, esto no representa un problema muy acusado, puesto que la capacidad de carga de las vías y estacionamientos es adecuada. Sin embargo, **en los momentos de mayor afluencia de turistas, tanto al norte de la frontera como al sur, la capacidad de carga, así como la capacidad de acogida y servicios se ve ampliamente excedida.**

La cuestión de la movilidad turística es clave para el territorio del AFC desde diversos puntos de vista, que van desde la reducción del impacto ambiental de la actividad turística, la calidad de la experiencia turística de los visitantes, la seguridad vial o la minimización de los conflictos con la población local. En relación con la primera, resulta necesario apoyar la transición hacia medios de transporte blandos, favoreciendo la movilidad eléctrica y en bicicleta, en coherencia con los valores ambientales del territorio y su orientación hacia un turismo verde y respetuoso con la naturaleza.

En lo relativo a la calidad de la experiencia de los visitantes, la saturación de las carreteras, accesos y lugares de estacionamiento genera una lógica frustración en los visitantes. Cuando éstos proceden de zonas urbanas como Zaragoza, Pau o Toulouse para realizar una visita de un día (excursionismo), puede incluso determinar que opten por no realizar el viaje, por temor a que cuando lleguen a su destino, ya esté saturado. Finalmente, la movilidad turística debe gestionarse desde una óptica de seguridad, sin olvidar los riesgos naturales a los que está expuesta la red de carreteras, que obligan a una mayor prudencia respecto a otro tipo de destinos.

Las acciones de movilidad turística deben también ser dotadas de la necesaria flexibilidad para adaptarse a las nuevas tendencias y preferencias de los visitantes. Por ejemplo, en la última década y, en particular,

tras la pandemia, el turismo en autocaravana o furgoneta equipada ha crecido exponencialmente. Cada vez son más los municipios que disponen de infraestructuras para dar acogida a estos vehículos.

Frente a la magnitud del tráfico de viajeros por carretera, la utilización de otros medios de transporte aparece como residual y, además, adolece del problema de la falta de conexión transfronteriza, por lo que la situación del transporte ferroviario en el conjunto del territorio del AFC es relativamente precaria. **Desde hace 50 años, no existe enlace ferroviario transfronterizo en los Pirineos Centrales, aunque hay relevantes esfuerzos a ambos lados de la frontera para recuperar la conexión, que se espera esté disponible en el medio plazo.** El proyecto de reapertura del enlace Pau-Canfranc-Zaragoza es un proyecto ejemplar en la medida en que permitiría la transformación de la línea ferroviaria en una

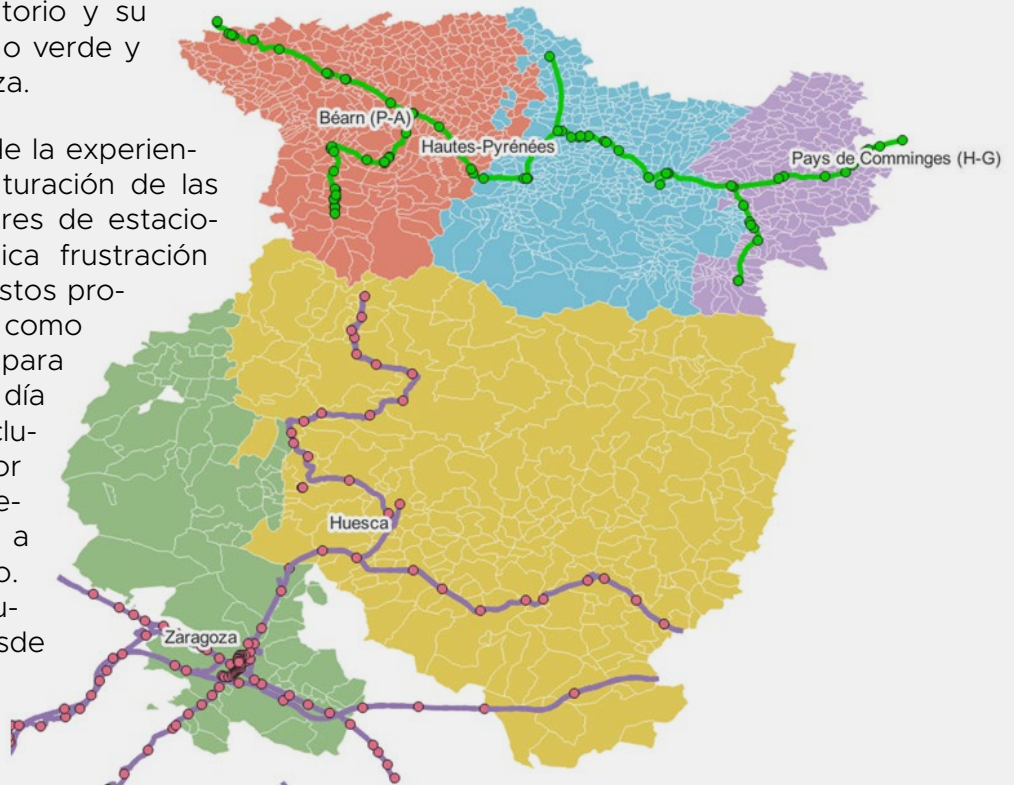


Figura 14. Red ferroviaria en el AFC

línea internacional de pasajeros y mercancías, con normas de ancho de vía europeas, lo que facilitará realizar viajes directos entre España y el resto de Europa. Asimismo, contribuirá a la descarbonización del transporte de mer-



cancias al favorecer la transferencia modal hacia el ferrocarril.


B.4.2. INVENTARIO DE SERVICIOS EXISTENTES PARA LA MOVILIDAD COLECTIVA TRANSFRONTERIZA.


Además del vehículo privado, que, como se ha mencionado, es el gran protagonista en el reparto modal del transporte en el Área Funcional Centro, el territorio cuenta diversos servicios o posibilidades para la movilidad colectiva, proporcionados tanto por el sector público como privado. Estos servicios y soluciones no solo se dirigen a la población residente, sino también tienen por objeto ordenar la movilidad turística.

Comenzando con el **sector privado**, los **taxis y furgonetas-taxi** son una opción común para la movilidad de cercanía, en sustitución del vehículo privado. En la mayoría de las cabeceras de comarca del AFC existen empresas que ofrecen esta posibilidad de forma ininterrumpida. Hay compañías que cuentan con una flota de vehículos con amplio espacio para pasajeros y equipaje (especialmente relevante en el caso de turistas, esquiadores, peregrinos, etc.), así como vehículos adaptados para personas con movilidad reducida (bajo reserva). Además de los trayectos urbanos de corta distancia, se utilizan para traslados a aeropuertos, circuitos, recorridos de media distancia o, en menor medida, para salvar segmentos de los itinerarios no ofrecidos por los servicios de transporte colectivo existentes. Asimismo, prestan servicios conexos como puede ser, por ejemplo, la recogida y entrega urgente de medicinas.


Complementariamente, existen **empresas privadas de autobuses** que ofrecen servicios de transporte interurbano, conectando diversas localidades comprendidas en el territorio del AFC. A título de ejemplo, a continuación, se exponen las conexiones fronterizas existentes a través de este medio de transporte:


 Línea Jaca – Canfranc – Somport – Astún (Mancomunidad del Alto Valle del Aragón). Los horarios, que están disponibles en su [página web](#) , contemplan cinco frecuencias diarias, con paradas en

la mayoría de las poblaciones del trayecto. Haciendo uso de este servicio, al llegar a Canfranc-Estación, sería posible hacer un transbordo con la [línea 550 Canfranc-Bedous](#)  (Region Nouvelle-Aquitaine), sustitutiva de la conexión ferroviaria en dicho segmento. Esta segunda posibilidad ofrece entre 4 y 6 frecuencias diarias, dependiendo de la época del año. Los horarios de ambas líneas de autobús no están coordinados, de forma que los viajeros deben, en el caso del recorrido sur-norte, esperar más de una hora por el transbordo, mientras que en el trayecto norte-sur es todavía más complejo y conlleva amplias esperas entre las dos líneas de autobús.

 Línea Sabiñánigo – Sallent de Gállego – Formigal. Este servicio de autobús no llega hasta la frontera de El Portalet, sino que se queda a 5,6 km, siendo necesario recurrir al servicio de taxi en la zona para llegar hasta este paso. Desde ahí, es posible hacer uso de la línea 525 Portalet – Laruns (Region Nouvelle-Aquitaine), si bien solo está disponible en los meses de invierno, con la estación de esquí de Artouste abierta (conexión entre Laruns y Artouste), así como en los meses de julio y agosto (conexión Laruns – Artouste – Portalet). En consecuencia, la conexión completa hasta el Portalet sólo está disponible durante los meses de julio y agosto. Además, entre el periodo de septiembre a diciembre y de abril a junio esta línea deja de funcionar, quedando tan sólo disponible la opción del uso de taxis locales.


La línea nº 524, que forma parte igualmente de la red de autobuses regionales de Nouvelle-Aquitaine, conecta Laruns con Pau.

 Finalmente, en la actualidad, no existe ninguna combinación de transporte público transfronterizo en el eje de Aínsa – Bielsa – Saint-Lary-Soulan. No obstante, diversos medios de transporte cubren algunos tramos, como el trayecto entre Aínsa y Bielsa (solamente con una frecuencia diaria). En el lado francés, existe conexión por autobús entre Saint-Lary-Soulan y Lannemanzan, que dispone de estación de tren de SNCF.

La complejidad del transporte colectivo transfronterizo en lo relativo a conexiones y frecuencia ha impulsado alternativas como el **coche compartido o covoiturage, especialmente en los nodos de conexión de las vías de comunicación**. De esta forma, diversas plataformas que ofrecen la posibilidad de publicar viajes abiertos a la incorporación de viajeros han ganado popularidad durante los últimos años, proporcionando soluciones de movilidad personalizadas y sostenibles. El uso del coche compartido no solo amplía las posibilidades de movilidad para los residentes y visitantes, sino que también contribuye significativamente a la reducción del tráfico, al aumentar el número de ocupantes por vehículo. Durante los meses invernales, se observa un notable incremento en la demanda de trayectos ligados a la práctica de deportes de invierno, principalmente desde cabeceras de comarca y poblaciones semi-urbanas a los destinos montañosos más relevantes. Por otro lado, durante la temporada estival, se registra un aumento similar en la demanda de trayectos compartidos, principalmente dirigidos a núcleos turísticos o de entrada a espacios naturales protegidos. Lógicamente, estos trayectos suelen ofrecer la posibilidad de realizar paradas en cualquiera de las poblaciones intermedias, por lo que tienen capacidad de llegar también a zonas no conectadas por las líneas de transporte regular. El desarrollo de estas prácticas está mucho más avanzado en Francia que en España. De hecho, existe una red de áreas habilitadas en lugares estratégicos y nodos de comunicación para que los conductores se reúnan y compartan trayecto. En el siguiente enlace se puede consultar un [mapa interactivo](#) . Otros ejemplos pueden ser el sistema ILLICOV en el territorio de Nest-Barrousse y Comminges o la experimentación realizada a través de la plataforma Klaxit. En términos generales, esta modalidad de movilidad ofrece una notable flexibilidad horaria y una mayor accesibilidad a poblaciones de pequeño tamaño, contribuyendo a superar así los desafíos asociados con los sistemas de transporte público tradicionales.

Para aquellos que prefieren la flexibilidad de contar con un vehículo propio durante un periodo de tiempo concreto, existen también **empresas de alquiler de vehículos**. Esta opción es especialmente atractiva para aque-

llos visitantes que desean explorar el conjunto del territorio del AFC con mayor libertad y flexibilidad. Cabe destacar que los puntos de alquiler de mayor afluencia se localizan en grandes infraestructuras de viajeros, tales como los aeropuertos de Zaragoza, Pau o Toulouse.

Por su parte, el **transporte bajo demanda** ha experimentado un aumento significativo, permitiendo a los usuarios solicitar servicios de transporte personalizado. Normalmente, la utilización de este medio de transporte está ligado a viajes en grupo y fines turísticos, tales como el senderismo, deportes de invierno, itinerarios culturales o gastronómicos. Existe algún ejemplo de transporte bajo demanda promovido por autoridades públicas, como “[La Navette OssauLib](#) ”, que consiste en un mini-bus de ocho plazas que solo circula (y se detiene en las paradas), si se ha efectuado una reserva, como muy tarde a las 17h del día anterior.

Comenzando los **servicios públicos** con las conexiones ferroviarias, pese a la ausencia de **conexión transfronteriza**, tanto al norte como al sur de la frontera existen servicios que sirven para la movilidad interna. En lado español, RENFE ofrece la ruta entre Zaragoza y Canfranc (por Huesca y Jaca). Desde este punto, es posible cruzar la frontera para conectar con Bedous mediante la anteriormente mencionada línea 550, desde donde se conecta con la red ferroviaria francesa a través de Oloron y Pau. En concreto, existen 3 horarios diarios de lunes a domingo mediante tren TER, operado por la SNCF, conectando Bedous con Olorón y Pau. **El transporte ferroviario permite desarrollar soluciones basadas en la intermodalidad (transporte privado, bicicletas, vehículos de movilidad personal), especialmente en lo referido al acceso a estaciones invernales.**

Algunas de las áreas urbanas o semi-urbanas del territorio del AFC, como Huesca, Zaragoza, Jaca, Sabiñánigo, Pau, Tarbes o Saint-Gaudens, cuentan con servicios de **autobuses urbanos**, cuya densidad y utilidad es muy variable en función del tamaño de la ciudad. En todo caso, son posibilidades relevantes para la conexión de las áreas metropolitanas periféricas con las estaciones de autobús o ferrocarril.

De la misma forma, algunas de ellas disponen de servicios de alquiler de **vehículos de movilidad** personal tales como bicicletas, patinetes y motos eléctricas, que representan opciones de movilidad blanda especialmente útiles para desplazamientos cortos de carácter urbano.

En algunas áreas concretas del territorio del AFC que experimentan problemas de congestión de vehículos en épocas concretas del año, particularmente ligados a la afluencia turística, se han puesto en marcha servicios específicos de gestión de la movilidad turística. Existen varios tipos de soluciones puestas en práctica, entre las que se pueden destacar:

→ En los lugares en los que el problema reside en el exceso de demanda en los aparcamientos de entrada, se ha optado por dos vías principales:

- Crear aparcamientos disuasorios lejos de la entrada, que se combinan con medios de transporte colectivo (autobuses lanzadera) hasta el lugar de interés. Ejemplos de lo anterior son el sector de Ordesa (Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido) o el Valle de Benasque (Parque natural Posets Maladeta).

- Regular el aparcamiento en la propia entrada, para evitar su saturación, mediante la puesta en servicio de una plataforma de información sobre ocupación que restringe el acceso cuando se ha alcanzado la capacidad de acogida máxima. Un ejemplo de lo anterior se encuentra en algunas zonas de los Pirineos-Atlantiques ².

→ En lugares turísticos de alta demanda, de manera bastante similar al caso anterior, se han puesto en marcha también soluciones basadas en un sistema de reservas previas.

→ En zonas en las que la actividad turística se realiza por vías de comunicación poco transitables, existen ejemplos de transporte a demanda, ofertados en su

mayoría por empresas privadas. En este sentido, pueden citarse ejemplos en zonas de Torla, Bielsa y Gistaín.

Finalmente, debe hacerse mención a que, en ciertas ocasiones, los conceptos de actividad turística o deportiva y **movilidad se entremezclan, como es el caso de la movilidad a pie o en bicicleta (movilidad blanda)**. Estos medios de transporte, que puedan formar parte también de las soluciones utilizadas con carácter cotidiano, se ven favorecidas por la mejora de las infraestructuras, sobre todo en entornos urbanos o semi-urbanos, así como nuevas tecnologías eléctricas. El despliegue de la movilidad blanda se enfrenta a ciertos retos, como la necesaria interconexión entre modos de transporte, la utilización de infraestructuras compartidas y la convivencia con otros medios de transporte en las carreteras, la seguridad y la disponibilidad de servicios de alquiler flexible. Asimismo, a escala transfronteriza, la prohibición de circular por los túneles en bicicleta tiene impacto en el potencial desarrollo de soluciones de movilidad transfronteriza blanda. Además de como solución de movilidad cotidiana, los desplazamientos en bicicleta o a pie tienen una relevancia notable en zonas naturales protegidas o con importantes recursos turísticos y es un elemento clave a tomar en consideración en el diseño de estrategias de movilidad turística.

En conclusión, el Área Funcional Centro cuenta con una oferta de servicios de movilidad bastante diversificada, aunque carece de la debida coherencia a escala transfronteriza. A ambos lados de la frontera, se están poniendo en marcha soluciones para desafíos concretos, como la ordenación de la movilidad turística o el acceso a espacios naturales protegidos. La cooperación transfronteriza constituye un instrumento pertinente para sistematizar las iniciativas puestas en marcha, maximizar su impacto y generar una verdadera dinámica de intercambio de personas, servicios y mercancías.





B.4.3. LA MOVILIDAD EN LA PRÁCTICA: EJEMPLOS DE ITINERARIOS EN EL TERRITORIO DEL AFC.

En este apartado, mediante una serie de casos prácticos representativos de las distintas








² Los parkings regulados pueden consultarse en el siguiente enlace: <https://reussirmarando.com/parking-en-montagne/> 





motivaciones, condicionantes, preferencias y destinos de las relaciones de movilidad existentes en el AFC, se trata de ejemplificar la forma en la que las infraestructuras de trans-

porte y los servicios asociados a las mismas se combinan, identificando también las posibilidades de desarrollo y barreras existentes a la movilidad transfronteriza.






Ejercicio 1			
Origen 	Destino 	Motivación del viaje 	Condicionantes 
Paris	Lourdes	Viaje de turismo religioso al Santuario de Lourdes	Viaje de 1 familia con dos adultos, una persona mayor y dos menores de edad





Para este ejemplo de ejercicio de movilidad, pueden considerarse las siguientes opciones:

Tren 	<p>El tren de alta velocidad (TGV) disponible desde la estación de tren Paris-Montparnasse hasta la estación de tren de Lourdes. El Santuario se encuentra a aproximadamente 2 kilómetros de distancia. Se puede llegar a pie, en taxi o utilizar el transporte público local. Las líneas de autobús 4 y 5 permiten llegar al Santuario y sus alrededores desde la estación. Para más información se recomienda visitar este enlace. </p>
Avión 	<p>Existe un vuelo directo, operado por la compañía Volotea, desde el Aeropuerto de París-Orly (ORY) hasta el Aeropuerto de Tarbes-Lourdes-Pyrénées (LDE). Desde el propio aeropuerto, se puede coger un taxi, reservar un servicio de transporte a demanda, alquilar un coche o coger el autobús para llegar hasta el Santuario. Las lanzaderas del aeropuerto, con una tarifa única de 3 €, llegan directamente al centro de Lourdes, con paradas en la estación de tren SNCF y en la Avenida del Paraíso, próximas al Santuario. Los horarios de estas lanzaderas están adaptados a las llegadas y salidas de los vuelos regulares. Para más información, se recomienda visitar este enlace. </p>
Autobús 	<p>Varias compañías de autobuses ofrecen servicios desde París hasta Lourdes. La ruta que cubre este recorrido realiza paradas en otros territorios del AFC como Saint-Gaudens y Lannemezan.</p>
Coche particular 	<p>La distancia entre Paris y Lourdes es de aproximadamente 850 kilómetros. El vehículo particular ofrece flexibilidad de horarios y recorridos alternativos.</p>
Coche compartido 	<p>Algunos servicios de coche compartido ofrecen la posibilidad de compartir un viaje en coche con otro usuario que se dirija al mismo destino. Este servicio ofrece flexibilidad, al poder adaptarse al conductor, en cierta medida, a las necesidades del pasajero. En este caso en particular, esta opción no sería la más adecuada puesto que realizan el viaje un total de 5 personas; al contar con el conductor del coche compartido, los ocupantes del vehículo superarían la capacidad máxima del mismo.</p>





Ejercicio 2			
Origen 	Destino 	Motivación del viaje 	Condiciones 
Toulouse	San Juan de la Peña	Viaje cultural al Paisaje Protegido de San Juan de la Peña y Monte Oroel	Viaje de tres adultos

Para este ejemplo de ejercicio de movilidad, pueden considerarse las siguientes opciones:

Tren 	<p>Se puede coger un tren desde Toulouse hasta Zaragoza, con transbordos en Narbona y Barcelona. Una vez en Zaragoza, trenes y autobuses conectan la capital aragonesa con Jaca, ciudad más cercana a San Juan de la Peña. Desde Jaca, se puede coger un taxi hasta los Monasterios de San Juan de la Peña. Durante los meses de julio y agosto se activa, de forma excepcional, un servicio de autobús desde Jaca a los Monasterios de San Juan de la Peña. De esta manera, se facilita el acceso a este enclave de difícil acceso. Asimismo, los autobuses actúan como lanzaderas entre el viejo y el nuevo Monasterio y facilitan el transporte sus empleados.</p>
Avión 	<p>No existe vuelo directo entre Toulouse y Zaragoza; no obstante, sería posible aterrizar en el aeropuerto de la capital aragonesa combinando diferentes vuelos, con escala en ciudades españolas como Madrid, Barcelona o Palma de Mallorca. Desde el Aeropuerto de Zaragoza se podría continuar el viaje por tierra hacia San Juan de la Peña mediante coche de alquiler, servicio de taxi o transporte a demanda. Si la opción deseada es viajar en tren o autobús, habría que desplazarse hasta el centro de Zaragoza para poder conectar con Jaca y seguir la ruta mencionada en el párrafo anterior.</p>
Autobús 	<p>Diversas compañías de autobuses cubren el trayecto Toulouse-Zaragoza. Para llegar desde Zaragoza a Jaca habría que seguir la ruta mencionada anteriormente, mediante los medios de transporte igualmente detallados.</p>
Coche particular 	<p>La distancia entre Toulouse y San Juan de la Peña es de, aproximadamente, 330 kilómetros. El vehículo particular ofrece flexibilidad de horarios y recorridos. Desde Toulouse, se tomará la autovía A64 en dirección Pau, para después dirigirse hacia el sur por la N134 y cruzar la frontera por el Túnel de Somport en dirección a Jaca. Una vez allí, el mejor acceso para llegar al conjunto monumental es a través de la carretera N-240 (Jaca/Pamplona), tomando el desvío hacia Santa Cruz de la Serós y siguiendo las indicaciones hacia el Real Monasterio de San Juan de la Peña.</p>
Coche compartido 	<p>Servicios de coche compartido ofrecen la posibilidad de compartir un viaje en coche con otro usuario que se dirija al mismo destino. Este servicio ofrece flexibilidad, al poder adaptarse al conductor, en cierta medida, a las necesidades del pasajero. Lo más probable es que existan trayectos que cubran el recorrido Toulouse-Zaragoza o Toulouse-Jaca. Una vez en estas localidades, habrá que seguir la ruta mencionada con anterioridad para llegar hasta el Paisaje Protegido de San Juan de la Peña y Monte Oroel.</p>

Ejercicio 3			
Origen 	Destino 	Motivación del viaje 	Condicionantes 
Bilbao	Aínsa	Viaje para realizar recorridos en BTT en la ZonaZero	Un grupo de 9 adultos con sus bicicletas

Para este ejemplo de ejercicio de movilidad, pueden considerarse las siguientes opciones:

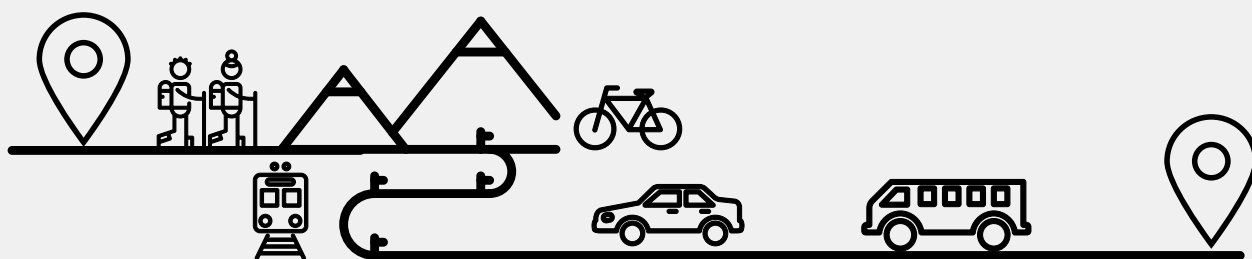
<p>Tren - Autobús</p>  	<p>El grupo de 9 adultos y sus bicicletas podría coger un tren desde Bilbao hasta Zaragoza; una vez en la capital aragonesa tendrían que hacer transbordo para coger otro tren hacia Sabiñánigo; en este enlace  se puede consultar toda la información relativa al transporte ferroviario de bicicletas. Desde Sabiñánigo se puede coger un autobús hasta la localidad de Aínsa. La compañía de autobuses que cubre este recorrido impone ciertas limitaciones respecto al transporte de bicicletas, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Suplemento de 10€ por bicicleta y trayecto, a pagar en la taquilla a la hora del embarque. ● Las bicicletas deben pesar menos de 30kg. ● Las bicicletas deben viajar correctamente embaladas, dentro de una caja o bolsa. ● Capacidad máxima de hasta 5 bicicletas en el maletero; el grupo debería dividirse en dos, al contar con un total de 9 bicicletas. ● El material deportivo sólo podrá transportarse si hay espacio suficiente en el maletero; el equipaje siempre tendrá preferencia sobre las bicicletas. <p>No obstante, la compañía ofrece un servicio de transporte en furgoneta, así como otros servicios de envío de material deportivo para aquellos usuarios que así lo deseen, o para aquellas situaciones en las que las bicicletas no puedan viajar dentro del propio autobús.</p>
<p>Coche particular</p> 	<p>La distancia entre Bilbao y Aínsa es de, aproximadamente, 340 kilómetros. Para el desplazamiento del grupo serían necesarios, al menos, dos vehículos adecuadamente equipados para el transporte de bicicletas.</p>

C CUADRO DE CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO DEL TERRITORIO DEL ÁREA FUNCIONAL CENTRO.

 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRITORIO	 POBLACIÓN, CAPITAL HUMANO Y ACTIVIDAD ECONÓMICA
<ul style="list-style-type: none"> - El territorio del AFC es muy diverso desde el punto de vista climático, orográfico y ecológico, con una enorme riqueza a nivel de hábitats y biodiversidad. 	<ul style="list-style-type: none"> - A nivel demográfico, las tendencias más relevantes son: mantenimiento o suave crecimiento de la población (impulsado por el saldo migratorio positivo), envejecimiento (que tiende a acentuarse) y tendencia a la despoblación de zonas rurales, en contraste con el crecimiento de los nodos urbanos o semi-urbanos.
<ul style="list-style-type: none"> - A diferencia de los extremos oriental y occidental del macizo pirenaico, apenas nos encontramos con conjuntos urbanos de relevancia. 	<ul style="list-style-type: none"> - La tendencia al aumento de la demanda de servicios públicos de proximidad está generando, en ocasiones, dificultades para la accesibilidad de los servicios públicos, en un contexto de alta dispersión de la población y zonas de complicado acceso.
<ul style="list-style-type: none"> - El territorio dispone de una gran dotación de espacios naturales protegidos, que constituyen uno de los principales atractivos turísticos. 	<ul style="list-style-type: none"> - El capital humano es una de las grandes potencialidades del territorio del AFC, cuyas regiones están bien posicionadas en prácticamente todos los indicadores.
<ul style="list-style-type: none"> - El cambio climático constituye un desafío para el territorio del AFC en materia de conservación ambiental y de sus actividades económicas clave. 	<ul style="list-style-type: none"> - El sector servicios es el que concentra el mayor número de ocupados. La tendencia es especialmente acusada en las zonas cercanas al macizo (turismo) y zonas urbanas (servicios a empresas, administración pública).
 MOVILIDAD DE PERSONAS, BIENES, SERVICIOS Y CONOCIMIENTO	 TURISMO, PATRIMONIO Y CULTURA
<ul style="list-style-type: none"> - Existen cuatro pasos transfronterizos en el territorio del AFC: dos túneles (Bielsa-Aragouet y Somport) y dos puertos de montaña (Col du Portalet y Col du Somport). Fuera del perímetro del territorio del AFC, se encuentran los pasos de la Pierre de Saint Martin (oeste) y del Valle de Arán (este). 	<ul style="list-style-type: none"> - El territorio del AFC dispone de un sector turístico muy consolidado, que se enfrenta a retos como: cambio climático, sostenibilidad, desestacionalización, gestión de la afluencia y movilidad turística, entre otros.
<ul style="list-style-type: none"> - Tanto de forma interna a ambos lados de la frontera, como en los desplazamientos transfronterizos, el vehículo privado es el transporte más utilizado con una amplia diferencia. 	<ul style="list-style-type: none"> - La afluencia de visitantes al macizo de los Pirineos provenientes de zonas urbanas relativamente cercanas es muy notable (Toulouse, Zaragoza, País Vasco, Navarra, incluso Burdeos y Barcelona en ciertas épocas del año).
<ul style="list-style-type: none"> - En los momentos de mayor afluencia de turistas, la capacidad de carga, así como la capacidad de acogida y servicios, se ve ampliamente excedida. 	<ul style="list-style-type: none"> - Los deportes de invierno constituyen un producto turístico fundamental, tanto de forma directa durante la temporada invernal como por su efecto a nivel de marca.
<ul style="list-style-type: none"> - Las opciones de transporte público transfronterizo son escasas y adolecen de una importante falta de coordinación, lo que en la práctica las convierte en inviables. 	<ul style="list-style-type: none"> - El rico patrimonio histórico y cultural, además de conectar con la identidad del territorio transfronterizo, enriquece el conjunto de los recursos turísticos.

D DESCRIPCIÓN PORMENORIZADA DEL ENFOQUE INTEGRADO.

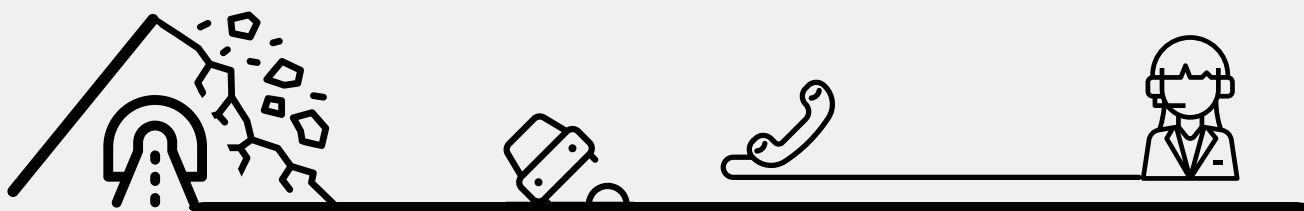




D.1. EJE 1. DESARROLLO DE SERVICIOS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE TRANSFRONTERIZOS, SEGUROS Y FIABLES, PARA FAVORECER EL ACCESO DE LA POBLACIÓN A LOS SERVICIOS.

D.1.1. PRIORIDAD 1.1. DESARROLLO Y MEJORA DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD Y DE TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO BASADOS EN LA INTERMODALIDAD (TREN, AUTOBÚS, MOVILIDAD BLANDA, A LA DEMANDA Y COMPARTIDO) Y ADAPTADOS A LAS NECESIDADES LOCALES.

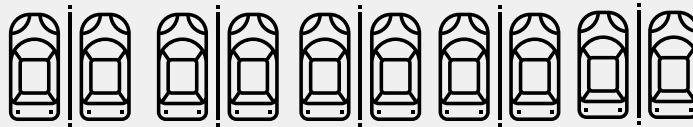
<p>Justificación de la necesidad de intervención integrada</p>	<p>En los cuatro pasos transfronterizos del AFC, aunque existen medios de transporte colectivo que cubren uno o varios tramos del recorrido, la poca frecuencia y falta de coordinación entre ellos determina que el vehículo privado es medio de transporte más utilizado con una amplia diferencia, siendo las opciones de intermodalidad muy excepcionales.</p>
<p>Tipología indicativa de acciones</p>	<p>Entre otras, las siguientes acciones podrían contribuir a materializar el contenido de esta prioridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Concepción y desarrollo de un Plan Estratégico de movilidad que sienta las bases para, en el medio plazo, enriquecer y ampliar la oferta de transporte, así como la interconexión de los distintos medios de transporte, tanto transfronterizos como multimodales (bus-tren-bicicleta, entre otros). ● Diseño y ensayo a escala piloto de servicios de movilidad colectiva transfronterizos adaptados a las necesidades locales, incluyendo soluciones de billettería única o con reconocimiento recíproco. ● Diseño y ensayo a escala piloto de soluciones para la descarbonización de la movilidad transfronteriza, incluyendo el aumento del número de estaciones de carga eléctricas en los ejes de movilidad principales y la puesta a disposición de vehículos de servicio libre. En el ámbito del transporte de mercancías, realización de estudios sobre el potencial de descarbonización gracias a la existencia de una conexión ferroviaria transfronteriza. ● Diseño e implementación a escala piloto de planes de movilidad ciclista y vías verdes, incluyendo su compatibilidad con otros medios de transporte colectivos.
<p>Actores pertinentes</p>	<p>Entre otras, las siguientes categorías de actores podrían participar en la implementación de la presente prioridad: autoridades públicas locales, comarcales, provinciales o regionales, servicios públicos de transporte, empresas privadas de transporte, gestores de espacios protegidos, agrupaciones de empresas o empresarios, representantes de la sociedad civil y del tejido asociativo del territorio.</p>
<p>Resultados esperados</p>	<p>Con la presente prioridad, en el corto plazo se espera disponer de un Plan Estratégico de movilidad, como base para la dotación de servicios de movilidad colectivos transfronterizos en el medio plazo, incluyendo el ensayo de soluciones a escala piloto. Complementariamente, se desarrollarán intervenciones ligadas a la movilidad ciclable, incluyendo acciones para su compatibilidad con otros medios de transporte colectivos.</p>
<p>Propuesta de indicadores de seguimiento de la estrategia</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Número de estrategias o planes de acción para la movilidad transfronteriza desarrollados. ● Número de soluciones de movilidad habilitadas o facilitadas. ● Número de planes de movilidad ciclable desarrollados.



D.1. EJE 1. DESARROLLO DE SERVICIOS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE TRANSFRONTERIZOS, SEGUROS Y FIABLES, PARA FAVORECER EL ACCESO DE LA POBLACIÓN A LOS SERVICIOS.

D.1.2. PRIORIDAD 1.2. PROTECCIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TRANSFRONTERIZAS FRENTE A RIESGOS NATURALES Y MEJORA DE LA INFORMACIÓN A LA POBLACIÓN DEL ESTADO DE DICHAS VÍAS DE COMUNICACIÓN Y LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

Justificación de la necesidad de intervención integrada	<p>Junto con la accidentada orografía, otro de los factores determinantes de las deficiencias en la dotación de infraestructuras para el transporte por carretera en el AFC está ligado a la vialidad invernal de las mismas, que lógicamente se complica conforme se asciende en altitud y se abandona la red primaria hacia vías secundarias o terciarias.</p>
Tipología indicativa de acciones	<p>Entre otras, las siguientes acciones podrían contribuir a materializar el contenido de esta prioridad, que deberán tomar en consideración las medidas ya existentes a ambos lados de la frontera:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Desarrollo de un diagnóstico del nivel de riesgo frente al cambio climático de vías e infraestructuras de transporte. ● Potenciación de la cooperación transfronteriza en materia de prevención, concienciación y comunicación de la seguridad en las carreteras, tanto en relación con la población residente como con los turistas, incluyendo públicos objetivo como ciclistas, senderistas y ocupantes de vehículos camper. ● Mejora difusión de la información sobre el estado de las carreteras desde una perspectiva transfronteriza, mediante el uso de nuevas tecnologías e información en tiempo real con vistas a, en el medio plazo, alcanzar la interoperabilidad de los sistemas y equipos de asistencia en la carretera, prevención y gestión de incidencias y vialidad invernal. ● Consideración compartida de los riesgos viales entre los distintos modos: coches, bicicletas eléctricas, bicicletas no eléctricas.
Actores pertinentes	<p>Entre otros, las siguientes categorías de actores podrían participar en la implementación de la presente prioridad: autoridades públicas locales, comarcales, provinciales o regionales, servicios públicos de transporte y emergencias (entre otros), empresas adjudicatarias de servicios de vialidad invernal, asociaciones de conductores y profesionales del transporte y representantes de la sociedad civil, entre otras</p>
Resultados esperados	<p>Con la presente prioridad, se espera disponer, en el corto plazo, de un diagnóstico del nivel de riesgo de las infraestructuras en un contexto de cambio climático. Complementariamente, se realizarán acciones de concienciación y sensibilización sobre seguridad en carreteras y se mejorará la información disponible mediante el uso de nuevas tecnologías.</p> <p>En el medio plazo, se pretende que las anteriores acciones permitan avanzar hacia la interoperabilidad de los sistemas y servicios de asistencia en carretera y gestión de incidencias.</p>
Propuesta de indicadores de seguimiento de la estrategia	<ul style="list-style-type: none"> ● Número de evaluaciones sobre el nivel de riesgo de las infraestructuras de transporte. ● Número de campañas de concienciación sobre seguridad en el transporte realizadas desde una perspectiva transfronteriza. ● Número de herramientas de información viaria creadas u optimizadas.



D.2. EJE 2. CONSOLIDACIÓN DE UNA OFERTA TURÍSTICA SOSTENIBLE EN TORNO A LA ITINERANCIA TRANSFRONTERIZA

D.2.1. PRIORIDAD 2.1. DESARROLLO DE SOLUCIONES SOSTENIBLES DE MOVILIDAD TURÍSTICA Y DE GESTIÓN DE LA AFLUENCIA, CAPACIDAD DE CARGA Y DE SERVICIO EN LUGARES TURÍSTICOS DE GRAN AFLUENCIA.

<p>Justificación de la necesidad de intervención integrada</p>	<p>La amplia dominancia del vehículo privado en la movilidad por carretera tiene efectos importantes en la movilidad turística. En temporada baja, esto no representa un problema muy acusado. Sin embargo, en los momentos de mayor afluencia de turistas, tanto al norte de la frontera como al sur, la capacidad de carga, de servicio y de acogida se ve ampliamente excedida. El reto de ordenar la movilidad turística es especialmente relevante en relación con el acceso a Espacios Naturales Protegidos, las estaciones de invierno, el patrimonio y los lugares turísticos.</p> <p>La heterogeneidad de la movilidad turística en el Pirineo, que combina vehículos a motor con movilidad a pie y bicicleta, así como la especificidad de los retos propios de cada zona, acentúa la necesidad de poner en marcha un dispositivo ambicioso de recogida de datos y de monitorización de la afluencia, capacidad de carga, de servicio y de acogida en lugares turísticos tensionados.</p>
<p>Tipología indicativa de acciones</p>	<p>Entre otras, las siguientes acciones podrían contribuir a materializar el contenido de esta prioridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Realización de un inventario o recopilación de la información sobre soluciones exitosas para la movilidad turística en otras zonas del Pirineo o en otros territorios europeos con retos similares. ● Realización de estudios de frecuentación y de capacidad de carga, de servicio y de acogida turística en zonas singulares, complementados con la puesta en marcha a escala piloto de medidas alternativas para la ordenación de la movilidad turística (limitación de acogida con cita previa, preferencia para los contratantes de productos turísticos, conexión de parkings en el fondo del valle mediante transportes colectivos, entre otras). ● Puesta en marcha de una plataforma de recogida de datos, control y gestión de la afluencia, capacidad de carga, de servicio y de acogida en el medio natural y urbano, utilizando nuevas tecnologías y herramientas digitales.
<p>Actores pertinentes</p>	<p>Entre otros, las siguientes categorías de actores podrían participar en la implementación de la presente prioridad: autoridades públicas locales, comarcales, provinciales o regionales, empresas de transporte colectivo, entidades gestoras de infraestructuras de transporte, entidades gestoras de espacios naturales protegidos, oficinas de turismo, empresas turísticas y tejido asociativo local.</p>
<p>Resultados esperados</p>	<p>Con la presente prioridad se prevé, en el corto plazo, disponer de un inventario de soluciones de movilidad turística potencialmente aplicables al territorio del AFC, junto con la realización de intervenciones piloto de ordenación de la movilidad turística adaptadas a las necesidades concretas del recurso turístico en cuestión. Asimismo, se dispondrá de un sistema de recogida de datos y gestión de la afluencia, capacidad de carga, de servicio y de acogida en tiempo real, que servirá para orientar las acciones de más calado a acometer en el medio plazo.</p>
<p>Propuesta de indicadores de seguimiento de la estrategia</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Número de soluciones de movilidad turística identificadas. ● Número de soluciones de ordenación de la movilidad en lugares turísticos creadas. ● Número de herramientas inteligentes para el control y gestión de la afluencia turística desarrolladas.



D.2. EJE 2. CONSOLIDACIÓN DE UNA OFERTA TURÍSTICA SOSTENIBLE EN TORNO A LA ITINERANCIA TRANSFRONTERIZA

D.2.2. PRIORIDAD 2.2. MEJORA DEL CONOCIMIENTO DE LAS NECESIDADES Y EXPECTATIVAS DE LOS VISITANTES PARA LA CREACIÓN Y PROMOCIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS TRANSFRONTERIZOS Y DE UNA OFERTA DE PRODUCTOS TURÍSTICOS INTEGRADOS “LLAVE EN MANO”.

<p>Justificación de la necesidad de intervención integrada</p>	<p>El territorio del AFC presenta unas amplias posibilidades de desarrollo de productos turísticos transfronterizos, más allá de los deportes de invierno y de montaña, que continúan representando, evidentemente, un elemento fundamental, también desde la perspectiva de la consolidación de los Pirineos un destino turístico reconocible.</p> <p>Desde una perspectiva transfronteriza, debería avanzarse hacia la creación y promoción de productos turísticos “llave en mano” que aprovechen nichos de mercado emergentes: turismo gastronómico, de senderismo, enológico, natural, patrimonial, deportivo, termalismo, fotográfico, cinematográfico, etc. Los productos turísticos deberán incorporar la noción de itinerancia transfronteriza, como elemento favorecedor de la integración del territorio y de la movilidad turística en el destino transfronterizo del AFC.</p>
<p>Tipología indicativa de acciones</p>	<p>Entre otras, las siguientes acciones podrían contribuir a materializar el contenido de esta prioridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Puesta en marcha de un inventario y sistema de información geográfica con recursos turísticos en el destino del AFC, incluyendo su geoposicionamiento, caracterización y recomendaciones de acceso (movilidad). ● Desarrollo y animación de itinerarios cicloturistas y senderistas transfronterizos y circulares, que puedan ser promocionados y comercializados como productos turísticos llave en mano. ● Desarrollo y animación de itinerarios gastronómicos, culturales y patrimoniales, incluyendo el patrimonio inmaterial (oficios tradicionales, fiestas y festivales, agroturismo, etc.). ● En el medio plazo, sistematización y estructuración de los productos turísticos transfronterizos en base a una oferta diversificada y coherente con el posicionamiento del destino, así como desarrollar canales conjuntos de comercialización directa e indirecta y servicios mutualizados de atención e información al visitante.
<p>Actores pertinentes</p>	<p>Entre otros, las siguientes categorías de actores podrían participar en la implementación de la presente prioridad: autoridades públicas locales, comarcales, provinciales o regionales, entidades de promoción turística y gestores de destinos, entidades gestoras de espacios naturales protegidos, empresas turísticas y tejido asociativo local.</p>
<p>Resultados esperados</p>	<p>En el plano de la información, se dispondrá de un inventario y sistema de información geográfico del destino.</p> <p>Complementariamente, se desarrollarán y animarán productos turísticos de diverso tipo: itinerarios senderistas y cicloturistas, gastronómicos, culturales y patrimoniales.</p> <p>En el medio plazo, se conseguirá estructurar dicha oferta buscando su coherencia con el posicionamiento del destino conjunto del AFC y se avanzará hacia canales de comercialización conjuntos.</p>
<p>Propuesta de indicadores de seguimiento de la estrategia</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Número de recursos turísticos inventariados y caracterizados a través de sistemas de información geográfica. ● Número de productos turísticos transfronterizos basados en la itinerancia transfronteriza creados.



D.3. EJE 3. FAVORECIMIENTO DEL DESARROLLO DE UNA ECONOMÍA LOCAL TRANSFRONTERIZA A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD.

D.3.1. PRIORIDAD 3.1. DESARROLLO DE HERRAMIENTAS DE COOPERACIÓN, ENCUENTROS Y JORNADAS TRANSFRONTERIZAS ENTRE PROFESIONALES EN LOS SECTORES CLAVE COMPARTIDOS A ESCALA DEL TERRITORIO DEL AFC.

<p>Justificación de la necesidad de intervención integrada</p>	<p>El territorio del AFC cuenta con una relevante dotación de entidades intermedias (redes, asociaciones de productores, clústeres, grupos de interés), particularmente activos en los sectores clave del territorio (ganadería, agricultura, pastoralismo, explotación forestal, ocio, turismo activo). Sin embargo, salvo casos puntuales, estas estructuras desarrollan sus programas de trabajo sin la adecuada conexión transfronteriza, dando como resultado una falta de integración económica, investigadora y laboral a escala del territorio del AFC. Resulta pertinente, por lo tanto, crear una agenda de trabajo común que permita el intercambio de oportunidades y necesidades a escala transfronteriza, incluyendo intercambios, conferencias, encuentros, ferias o dispositivos de formación conjuntos.</p>
<p>Tipología indicativa de acciones</p>	<p>Entre otras, las siguientes acciones podrían contribuir a materializar el contenido de esta prioridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Desarrollo de un programa conjunto debidamente estructurado para la organización de encuentros sectoriales estratégicos transfronterizos en sectores clave compartidos (agricultura/ganadería, transformación agroalimentaria, energía, turismo, etc.), aprovechando los eventos y jornadas existentes de un lado y otro de la frontera. ● Desarrollo de un programa conjunto de intercambios profesionales transfronterizos de diferentes sectores de interés, públicos y/o privados: turismo, cultura, administraciones públicas, Espacios Naturales Protegidos, entre otros, incluyendo también a las entidades de formación y educación a distintos niveles. ● Desarrollo de iniciativas piloto que permitan la impartición de formaciones comunes y aceptadas como medio para potenciar la movilidad laboral, por ejemplo, en sectores como los deportes de invierno, la hostelería, el pastoralismo y las actividades de animación infantil y tiempo libre.
<p>Actores pertinentes</p>	<p>Entre otros, las siguientes categorías de actores podrían participar en la implementación de la presente prioridad: autoridades públicas locales, comarcales, provinciales o regionales, centros de investigación y tecnológicos públicos y privados, empresas agrícolas y turísticas, entidades intermedias y de competitividad empresarial (asociaciones, clústeres, redes, etc.), entidades públicas de desarrollo local o regional y de promoción exterior y los organismos de formación.</p>
<p>Resultados esperados</p>	<p>El resultado esperable a corto, medio y largo plazo es la estabilización y maduración de las relaciones entre entidades intermedias representativas a ambos lados de la frontera en torno a acciones integradoras dirigidas a los sectores clave compartidos.</p>
<p>Propuesta de indicadores de seguimiento de la estrategia</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Número de encuentros sectoriales transfronterizos organizados. ● Número de entidades participantes en los encuentros sectoriales transfronterizos. ● Número de experiencias de movilidad profesional organizadas. ● Número de experiencias de movilidad formativa organizadas.



D.3. EJE 3. FAVORECIMIENTO DEL DESARROLLO DE UNA ECONOMÍA LOCAL TRANSFRONTERIZA A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD.

D.3.2. PRIORIDAD 3.2. PROMOCIÓN Y PROTECCIÓN CONJUNTA DE LOS PRODUCTOS GASTRONÓMICOS Y AGROALIMENTARIOS PIRENAICOS EN LOS MERCADOS NACIONALES E INTERNACIONALES.

<p>Justificación de la necesidad de intervención integrada</p>	<p>El patrimonio cultural y gastronómico, bien posicionado en términos de calidad y valores ambientales, enriquece decisivamente el conjunto de recursos turísticos del territorio, configurando una oferta de indudable atractivo, que se apoya en la diversidad y belleza del territorio, en servicios turísticos (deportes de invierno, turismo rural, actividades relacionadas con la termoterapia, rutas culturales, etc.) y en la complementariedad con producciones agroalimentarias locales y de una también diversa gastronomía. En este sentido, se identifica la necesidad de avanzar hacia una promoción conjunta a escala transfronteriza de los productos agroalimentarios y gastronómicos pirenaicos, coherente con el posicionamiento del destino turístico del AFC, incluyendo a través de figuras de protección (DOP/AOP, IGP) transfronterizas.</p>
<p>Tipología indicativa de acciones</p>	<p>Entre otras, las siguientes acciones podrían contribuir a materializar el contenido de esta prioridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Impulso de la participación de empresas y productores agroalimentarios y artesanales en ferias gastronómicas, mercados tradicionales y eventos al otro lado de la frontera, tanto en los pueblos como en pequeñas y medianas ciudades. ● Promoción conjunta y puesta en valor del pastoralismo, incluyendo la itinerancia transfronteriza, como fuente de alimentación saludable y en equilibrio con los espacios naturales y el paisaje. ● Definición e implementación de una estrategia conjunta de promoción agroalimentaria y artesanal, que sea coherente con el posicionamiento turístico e imagen del destino, incluyendo un plan de trabajo transfronterizo para la promoción exterior y la presencia en mercados nacionales e internacionales.
<p>Actores pertinentes</p>	<p>Entre otros, las siguientes categorías de actores podrían participar en la implementación de la presente prioridad: autoridades públicas locales, comarcales, provinciales o regionales, empresas agrícolas y turísticas, entidades intermedias y de competitividad empresarial (asociaciones, clústeres, redes, etc.), centros de formación públicos y privados, entidades públicas de desarrollo local o regional y de promoción exterior.</p>
<p>Resultados esperados</p>	<p>Con la presente prioridad se prevé, en el corto plazo, desarrollar una serie de acciones piloto en torno a la promoción conjunta de los productos agroalimentarios y gastronómicos propios del territorio, así como de los oficios tradicionales comunes.</p> <p>En el medio plazo, dichas acciones piloto deberán servir de base para el desarrollo de una estrategia y plan de acción estructurado para la promoción exterior de los productos agroalimentarios y artesanales del destino turístico de la AFC, y que sea coherente con el posicionamiento de dicho destino.</p>
<p>Propuesta de indicadores de seguimiento de la estrategia</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Número de participaciones transfronterizas en ferias, mercados y eventos. ● Número de acciones transfronterizas en torno al pastoralismo organizadas. ● Número de estrategias y planes de trabajo conjuntos desarrollados e implementados.

E VISIÓN GENERAL DE LA ESTRATEGIA.

EJE 1. Desarrollo de servicios de movilidad y transporte transfronterizos, seguros y fiables, para favorecer el acceso de la población a los servicios	EJE 2. Consolidación de una oferta turística sostenible en torno a la itinerancia transfronteriza.	EJE 3. Favorecimiento del desarrollo de una economía local transfronteriza a través de la movilidad.
<p>Prioridad 1.1. Desarrollo y mejora de la oferta de servicios de movilidad y de transporte transfronterizo basados en la intermodalidad (tren, autobús, movilidad blanda, a la demanda y compartido) y adaptados a las necesidades locales</p>	<p>Prioridad 2.1. Desarrollo de soluciones sostenibles de movilidad turística y de gestión de la afluencia, capacidad de carga y de servicio en lugares turísticos de gran afluencia.</p>	<p>Prioridad 3.1. Desarrollo de herramientas de cooperación, encuentros y jornadas transfronterizas entre profesionales en los sectores clave compartidos a escala del territorio del AFC.</p>
<p>Prioridad 1.2. Protección de las vías de comunicación transfronterizas frente a riesgos naturales y mejora de la información a la población del estado de dichas vías de comunicación y los medios de transporte</p>	<p>Prioridad 2.2. Mejora del conocimiento de las necesidades y expectativas de los visitantes para la creación y promoción de itinerarios turísticos transfronterizos y de una oferta de productos turísticos integrados “llave en mano”.</p>	<p>Prioridad 3.2. Promoción y protección conjunta de los productos gastronómicos y agroalimentarios pirenaicos en los mercados nacionales e internacionales.</p>



AECT Pirineos-Pyrénées

C/ Levante, 10

22 700 Jaca (Huesca)

España

(0034) 974 51 80 73

www.pirineos-pyrenees.eu 

contact@pirineos-pyrenees.eu