



Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos



Junio 2020



Coordinación:

Carolina Bielza Feliú
Javier Navarrete Mazariegos
Proyecto Interreg Europe Eco-Cicle.
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
Junta de Andalucía

Asistencia técnica:

Carmen Aycart Luengo

Año 2020

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

Índice

- I. Introducción**
- II. Implicación activa de las administraciones públicas en el desarrollo de vías cicloturistas**
 - Generalitat Valenciana
 - Generalitat de Catalunya
 - Comunidad Autónoma de Extremadura
 - Diputación de Córdoba
 - Diputación de Jaén
- III. Experiencias exitosas de redes e itinerarios cicloturistas de gran longitud**
 - Programa de Caminos Naturales
 - Programa Vías Verdes
 - Camino del Cid
 - Proyecto Ederbidea
 - Ruta Pirinexus
 - Proyecto Bicitranscat
- IV. Iniciativas exitosas en la gestión y dinamización de las redes e itinerarios cicloturistas**
 - Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia
 - Consorcio de las Vías Verdes de Girona
 - Fundación Vía Verde de la Sierra
 - Asociación Vía Verde del Aceite
- V. Estrategias nacionales para favorecer el uso de la bicicleta**
 - La trayectoria de Francia

I. INTRODUCCIÓN

El Proyecto ECOCICLE

El presente “Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos” ha sido realizado en el marco del Proyecto ECOCICLE por parte de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía (CAGPDS). “ECOCICLE *European network for the promotion of cycle tourism in natural areas/ Red europea para la promoción del turismo ciclista en áreas naturales*” es un proyecto europeo enmarcado en la pasada convocatoria del Programa Interreg Europe, un programa de cooperación interregional dirigido al aprendizaje compartido de políticas públicas entre las regiones de la Unión Europea con el objetivo de mejorar el empleo de los fondos estructurales.

Este proyecto cuenta con 7 socios procedentes de 6 países, entre los que figura la CAGPDS de la Junta de Andalucía, que tiene entre sus funciones la participación en convocatorias de cooperación interregional relacionadas con su ámbito de actuación, para la mejora de la eficiencia de los fondos europeos que se gestionan en nuestra región. Los restantes socios son: Diputación Provincial de Huelva (líder del proyecto), Kujawsko–Pomorskie Voivodeship (Polonia), Aufbauwerk Region Leipzig GmbH (Alemania), RDA of Northern Primorska Ltd Nova Gorica (Eslovenia), Universidad de Basilicata (Italia) y European Cyclists Federation ECF (Bélgica).

El objetivo general del proyecto es mejorar las políticas locales y regionales relacionadas con el fomento del cicloturismo en espacios naturales. Entre sus objetivos específicos están la creación de una Red Europea de Autoridades Locales y Regionales para la promoción del cicloturismo en espacios naturales; desarrollar el cicloturismo como opción para promover y proteger la valorización sostenible del patrimonio natural; dar impulso a la movilidad sostenible más allá del medio urbano; dar garantía y protección al medio ambiente y al uso sostenible de los recursos naturales para lograr una economía más verde y competitiva, e incrementar las capacidades de las autoridades locales en el ámbito del impulso de la movilidad sostenible.

El proyecto ECOCICLE, que fue aprobado en junio de 2018, tiene una duración de cuatro años (2018-2022), repartidos en dos fases. La primera fase está centrada en el proceso de aprendizaje y el intercambio de experiencias entre los socios, así como a preparar la implementación de las enseñanzas aprendidas de la cooperación. La segunda fase consiste en la puesta en marcha en cada región de un plan de acción en el marco de las políticas de promoción del turismo ciclista en áreas naturales.

El presupuesto de ECOCICLE asciende a 1.353.495 €, de los que 151.719 € corresponden a la participación de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía, financiados al 85% por el programa Interreg Europe.

Objetivos y contenido del Catálogo

El objetivo del presente Catálogo es identificar una serie de experiencias exitosas sobre la aplicación de fondos europeos en administraciones públicas europeas en materia de rutas ciclistas de largo recorrido, que sirvan como referencias a seguir en la ejecución del Programa Operativo FEDER Andalucía 2014-2020 y sienten las bases de actuación para el diseño de las actuaciones a incluir en el Plan de Acción de ECOCICLE en Andalucía. Estas experiencias resultan igualmente de interés en la actual fase de programación del nuevo Programa Operativo FEDER de Andalucía para el marco financiero 2021-2027.

El Catálogo aporta información sobre algunas prácticas exitosas que se están realizando por parte de administraciones y organizaciones públicas desde la fase de captación hasta la fase de ejecución de fondos europeos destinados a la

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

construcción y la gestión de vías ciclistas de largo recorrido y de otras infraestructuras verdes en el medio natural. Se recoge un total de 16 experiencias en escenarios muy diversos en cuanto a procedencia de los fondos, titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras.

Preferentemente se han analizado iniciativas sobre itinerarios cuyos modelos de construcción, gestión y promoción sean replicables en Andalucía, teniendo en cuenta su realidad territorial y su estructura administrativa. De ahí que hayan sido seleccionadas especialmente experiencias españolas, sean de ámbito estatal, autonómico, provincial o local. En el análisis de cada experiencia se ha tratado de poner de relieve aquellos aspectos que se han considerado más exitosos y transferibles de acuerdo con los objetivos del presente Catálogo. Se ha primado ofrecer una información enriquecedora y diversa, huyendo de la reiteración de actuaciones similares y del análisis exhaustivo de cada iniciativa.

Los diversos ámbitos de actuación que son considerados claves por muchos expertos para alcanzar el óptimo desarrollo de un itinerario cicloturista son los siguientes:

- Infraestructura
- Equipamientos y servicios
- Gestión y mantenimiento
- Promoción
- Comercialización

Las prácticas consideradas exitosas han sido clasificadas en función de su ámbito de actuación y de sus rasgos más reseñables:

- Implicación activa de las administraciones públicas en el desarrollo de vías cicloturistas: tres experiencias autonómicas (Valencia, Cataluña y Extremadura) y dos provinciales (Córdoba y Jaén).
- Experiencias exitosas de redes e itinerarios cicloturistas de gran longitud: dos programas de ámbito estatal (Caminos Naturales, Vías Verdes), una ruta suprarregional (Camino del Cid) y tres proyectos de cooperación transfronteriza entre España y Francia (Ederbidea, Pirinexus y Bicitranscat).
- Iniciativas exitosas en la gestión y dinamización de las redes e itinerarios cicloturistas: cuatro entes gestores supramunicipales de ámbito autonómico, provincial e interprovincial (Vías Verdes de Murcia y de Girona y las andaluzas Vías Verdes del Aceite y de la Sierra).
- Estrategias nacionales para favorecer el uso de la bicicleta: Francia, un caso de referencia para los países del sur de Europa.

El hilo conductor entre todos estos tipos de actuaciones en el presente Catálogo es el de la vía de financiación que las ha hecho posible, prestando especial atención a las aportaciones realizadas en el marco del P.O. FEDER 2014-2020, pero reseñando también otras fórmulas interesantes que pueden ser replicables en la Comunidad de Andalucía, la mayoría de ellas fruto de la colaboración entre diversas administraciones públicas e incluso con participación del sector privado.

Cada una de las 16 experiencias analizadas cuenta con su correspondiente ficha, compuesta por una introducción de carácter general, seguida por la información relativa a las fórmulas empedadas para la financiación de la construcción y gestión de los itinerarios cicloturistas, con especial atención a la utilización de FEDER. Se aporta información sobre las

fórmulas empleadas para lograr una efectiva cooperación entre administraciones con diversos ámbitos de competencias y respecto a la disponibilidad patrimonial de los suelos utilizados. Se dedica un epígrafe a mostrar las actuaciones más interesantes realizadas para la comunicación y promoción de las vías cicloturistas.

En todas las fichas hay sendos apartados dedicados a recoger la información cartográfica y algunas ilustraciones referentes a cada buena práctica, así como un recuadro que recoge algunas observaciones generales a modo de valoración. Al final de cada ficha se incluyen un apartado de anexos donde se aporta información adicional específica sobre algunos aspectos considerados de especial interés, así como los datos de contacto de las personas responsables directas de estas iniciativas.

Fondos FEDER y vías cicloturistas

La mayoría de las iniciativas analizadas en el presente Catálogo se enmarcan en dos Ejes prioritarios de actuación del P.O. FEDER España 2014-2020:

- EJE 4: Favorecer el paso a una economía baja en carbono en todos los sectores.
- EJE 6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.

A lo largo de 2020 se está realizando la programación para el nuevo marco financiero de la Unión Europea 2021-2027, momento en el que resulta primordial planificar adecuadamente cuáles pueden ser las actuaciones que cada territorio pretende cofinanciar con fondos europeos en ese período. Es importante incorporar entre estas actuaciones las estrategias a favor del uso de la bicicleta, ya sean destinadas a la movilidad cotidiana, el turismo sostenible o el uso deportivo y recreativo. Acciones como la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas y cicloturistas deben estar recogidas adecuadamente para posibilitar que sean actuaciones elegibles y susceptibles de ser cofinanciadas con fondos europeos en los años venideros.

El nuevo marco financiero europeo 2021-2027 establece 5 Objetivos Prioritarios:

- OP 1: Una Europa **más inteligente** mediante la promoción de una transformación económica innovadora e inteligente.
- OP 2: Una Europa **más verde** y baja en carbono a través de la promoción de una transición energética, economía circular, adaptación al cambio climático.
- OP 3: Una Europa **más conectada** mediante la mejora de la movilidad y una conectividad regional en el sector de las TIC.
- OP 4: Una Europa **más social** a través de la puesta en marcha del Pilar Europeo de Derechos Sociales.
- OP 5: Una Europa **más cercana** a los ciudadanos a través del desarrollo integrado y sostenible de zonas urbanas, rurales y costeras mediante iniciativas locales.

En el nuevo marco financiero 2021-2027 habrá una importancia creciente del volumen de fondos procedentes de Europa frente a los fondos propios en el presupuesto global de la Junta de Andalucía, de ahí la importancia de la aplicación del FEDER a las infraestructuras no motorizadas y la movilidad ciclista. Resulta esencial incorporar el cicloturismo en las estrategias de la Europa más inteligente y más verde (Objetivos 1 y 2) que se van a impulsar extraordinariamente en los próximos años, y a lo que la Unión Europea destinará entre el 65 y el 85% del FEDER.

El hecho de que una actuación reciba fondos de diversas procedencias no es una circunstancia excluyente para su cofinanciación por el FEDER, ya que ésta sólo afecta al importe que se considera como elegible por la Unión Europea, aunque existen ciertas excepciones cuando se trata de ayudas del Estado.

Contexto actual del Catálogo

El protagonismo creciente de la bicicleta en España como vehículo para la movilidad sostenible cotidiana y el uso recreativo y turístico se ha disparado exponencialmente en el escenario que ha configurado la pandemia del COVID19 en el primer semestre de 2020. Es una situación común a otros países europeos –como Francia- que no cuentan con la fuerte tradición ciclista de ciertos países centroeuropeos (Alemania, Holanda,...) y que también se observa en comunidades autónomas como Andalucía.

La tendencia al alza del cicloturismo que se venía produciendo en algunos países europeos- también en España y concretamente en Andalucía- se está viendo potenciada por esta crisis imprevista del turismo convencional a nivel mundial, ya que tras el período de confinamiento general se ha incrementado significativamente el interés por un turismo de proximidad y en plena naturaleza, saludable, activo, lejos de las actividades turísticas urbanas y/o de playa ya muy masificadas. Al mismo tiempo, la bicicleta ha cobrado protagonismo como vehículo seguro, eficiente y económico para los desplazamientos cotidianos, así como para un uso turístico, recreativo y deportivo.

Aunque la estimación del impacto económico directo que el cicloturismo generaba cada año en España (1.620 millones de euros) realizada hace unos años por el Parlamento Europeo ya se había quedado obsoleta, esta cifra ponía en evidencia que era un sector turístico a tener en consideración y a potenciar más en nuestro país. En el panorama actual tras la pandemia, se hace aún más patente que el turismo en bicicleta puede generar un impacto social y económico extraordinario en España -y en particular en Andalucía- si se aplican las medidas y estrategias adecuadas. Este efecto dinamizador en términos socioeconómicos tendría, por otro lado, una incidencia especialmente significativa y beneficiosa en las áreas rurales de la “España vaciada” que ya acusaban una progresiva tendencia a la depresión y el despoblamiento.

En este contexto, la Unión Europea impulsa una reconstrucción de la economía tras la pandemia basada en la necesidad de realizar una transición ecológica sostenible, lo cual redundará en una configuración aún más “verde” del nuevo marco financiero 2021-2027, en el que se apostará por una reducción ambiciosa de las emisiones contaminantes y por el fomento de los medios de transporte más sostenibles, la conectividad del territorio y el reequilibrio territorial. Se valorará especialmente la gobernanza y la monitorización y evaluación de las políticas implementadas.

En definitiva, volviendo al marco del presente trabajo, se abre ahora una coyuntura especialmente idónea para que Andalucía, alineada con las estrategias comunes de España y Europa, impulse decididamente en su territorio el desarrollo de una red de itinerarios cicloturistas, potenciando la movilidad sostenible y el turismo en bicicleta.

Reflexiones y conclusiones

El análisis de las experiencias seleccionadas como buenas prácticas en el presente Catálogo permite extraer una serie de conclusiones sobre cuáles son los factores que se pueden considerar determinantes para que un territorio desarrolle con éxito una estrategia que conduzca a su posicionamiento como destino privilegiado del cicloturismo a nivel nacional e internacional. Las siguientes reflexiones pueden ser consideradas como recomendaciones sobre actuaciones a replicar en la Comunidad Autónoma de Andalucía, que ya han demostrado su eficacia en otros territorios de España y en Francia, e incluso también en algunas provincias y comarcas andaluzas:

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

- **Necesidad de una Red de Itinerarios Cicloturistas en Andalucía** que facilite y promueva el uso de la bicicleta para un uso turístico, la práctica deportiva y el ejercicio en la naturaleza, al tiempo que favorezca los desplazamientos cotidianos de la ciudadanía en los trayectos periurbanos e interurbanos. Es importante concebir las infraestructuras no motorizadas ya existentes o en fase de ejecución y planeamiento en Andalucía como parte de una malla integrada que genere itinerarios de gran recorrido, conectada con las localidades próximas, los nudos de transporte público y los recursos patrimoniales naturales y culturales del territorio.
- **Importancia de disponer de un Observatorio del Cicloturismo en Andalucía**, que permita acopiar datos estadísticos sobre el crecimiento de la Red de Itinerarios Cicloturistas, su nivel de utilización por parte de los ciudadanos y el impacto socioeconómico que genera en el territorio. Estos indicadores serán de gran utilidad para cuantificar y poner en valor la importancia real del cicloturismo en la Comunidad Andaluza ante las administraciones españolas y europeas, algo esencial tanto en la fase de solicitud por concurrencia competitiva de fondos públicos, como en la fase de su justificación y certificación, especialmente en el caso de aquéllos procedentes de la Unión Europea.
- **Multidisciplinariedad de las vías cicloturistas**, cuyo desarrollo debe ser abordado desde diferentes perspectivas y ámbitos competenciales: desarrollo sostenible, turismo activo y deportivo, movilidad, salud, desarrollo rural, reto demográfico y empleo, entre otros. Ello permite que confluyan diversas fuentes de financiación y estrategias impulsoras, pero también plantea la necesidad de que exista una activa y continuada labor de coordinación y cooperación entre todas las partes intervinientes para alcanzar una mayor eficiencia en esa complementariedad.
- **Necesidad de gobernanza y transparencia en el desarrollo de las vías cicloturistas**, implantando un ambicioso sistema de **coordinación público-público** (entre administraciones de distintos niveles e instituciones), de **colaboración público-privado** (entre el sector público y las empresas) y de **cooperación privado-privado** (entre los propios empresarios vinculados al cicloturismo). Es imprescindible alcanzar un alineamiento entre el sector público y privado, así como una efectiva colaboración entre ellos de los empresarios y los potenciales emprendedores locales, cuya implicación es esencial para el desarrollo en torno a los itinerarios cicloturistas de los servicios y equipamientos complementarios para los turistas y visitantes.
- **Importancia de la existencia de un ente gestor específico** del itinerario o red cicloturista, preferiblemente desde el inicio del proyecto para coordinar también su proceso de creación, y que se encargue de garantizar la disponibilidad de los terrenos, diseño y redacción del proyecto constructivo, ejecución de obras, explotación, mantenimiento y promoción. Este órgano constituye una garantía de continuidad y sostenibilidad del itinerario a medio y largo plazo, especialmente si es de larga longitud, con gran número y diversidad de entidades y administraciones territoriales implicadas. Es imprescindible que integre a todos los ayuntamientos, siendo recomendable también la participación de entes supramunicipales (diputaciones, consejerías) y del sector privado, que colaboren en garantizar la continuidad y calidad del itinerario.
- **Interés de que las administraciones públicas de ámbito estatal, autonómico y provincial contribuyan tanto a nivel institucional como económico, a la construcción, mantenimiento y promoción** de las vías cicloturistas, aliviando parcialmente de esta carga a los ayuntamientos. Esta implicación se puede llevar a cabo mediante diversas vías, como son la convocatoria de ayudas por concurrencia competitiva, la participación directa en los entes gestores de los itinerarios o la integración de estas actuaciones en las líneas estratégicas y las competencias propias de cada administración pública.

- **Importancia de facilitar la disponibilidad gratuita de los suelos necesarios** para la creación de estos itinerarios cicloturistas sobre infraestructuras lineales de titularidad pública como son carreteras, antiguos trazados ferroviarios y caminos de servicio de canales, entre otros. Se pueden articular fórmulas legales y administrativas que contemplen y valoren como contrapartida para la cesión gratuita de estos terrenos públicos las actuaciones llevadas a cabo por los entes promotores para su rehabilitación, adecuación, mantenimiento y promoción.
- **Necesidad de garantizar la calidad, sostenibilidad y accesibilidad** de los itinerarios cicloturistas para lograr el posicionamiento exitoso de un territorio como un destino del cicloturismo a gran escala. La captación de visitantes y turistas requiere que los entornos resulten atractivos por su patrimonio natural y cultural, y por sus oferta de recursos y servicios turísticos, así como por los elevados niveles de calidad en el diseño y el mantenimiento de todos los elementos que componen el itinerario:
 - Infraestructura
 - Equipamientos y servicios
 - Gestión y mantenimiento
 - Promoción
 - Comercialización
- **Interés de promover la intermodalidad del transporte público + bicicleta**, para acceder a los itinerarios cicloturistas, especialmente mediante el ferrocarril cuando sea posible. Facilitar el transporte de las bicicletas a bordo de trenes y autobuses es básico para promover una movilidad sostenible a lo largo de todo el viaje del cicloturista, apoyando también la existencia de servicios privados de taxis y traslados a nivel local, un servicio especialmente apreciado por los usuarios de los itinerarios que discurren por el medio rural.
- **Denominación única y señalización homogénea en los itinerarios de largo recorrido** para ofrecer una imagen identificativa común y optimizar la ventaja que supone esa gran longitud ante las administraciones y los propios usuarios. Es importante propiciar la convivencia armoniosa de las distintas marcas, denominaciones y señaléticas en los itinerarios de gran longitud constituidos por tramos de diversa tipología (Vías Verdes, Caminos Naturales, Eurovelo, Puertas Verdes,...) y el desarrollo de acciones conjuntas de promoción que faciliten su percepción y utilización por parte de los usuarios locales, visitantes y turistas.
- **Necesidad de impulsar la innovación, la investigación y la aplicación de las tecnologías de la información** en torno a los itinerarios cicloturistas, para favorecer su incorporación a los modos actuales de comunicación y, muy especialmente, para aprovechar la oportunidad de captación de fondos europeos destinados a la construcción de una Europa “más inteligente” que se abre en el nuevo marco financiero 2021-2027. Se conseguirá así contribuir a la competitividad y al posicionamiento de Andalucía como destino del turismo en bicicleta a nivel internacional.
- **La implicación ciudadana resulta imprescindible** para garantizar el éxito y la sostenibilidad en el tiempo de un itinerario cicloturista, debiendo situarse a la población local como la principal beneficiaria de la existencia de estas infraestructuras y del impacto económico que generen por su utilización turística. Es importante promover la divulgación de los itinerarios cicloturistas y favorecer su uso por parte de la población local, poniendo en valor sus beneficios sobre la salud y el bienestar de las personas, impulsando la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos e interurbanos, algo especialmente importante en las áreas periurbanas y rurales.

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

- **Importancia de disponer de un marco jurídico y legislativo** que ampare la puesta en marcha de actuaciones en itinerarios ciclistas de gran recorrido. En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía se han puesto en marcha algunas iniciativas, entre las que figura la Proposición no de Ley presentada en Abril de 2017 ante el Parlamento de Andalucía relativa al impulso y fomento de las vías verdes de Andalucía, que fue aprobada por unanimidad de todos los Grupos (Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía de 5 de mayo, Nº 457).

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Implicación activa de las administraciones públicas en el desarrollo de vías cicloturistas		
Título	GENERALITAT VALENCIANA	
Ámbito territorial	Provincia	-
	Comunidad Autónoma	Comunidad Valenciana

1. Descripción general

La Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad (CPTOPM) de la Generalitat Valenciana está promoviendo el desarrollo de una **Red / Xarxa de Itinerarios no motorizados de la Comunidad Valenciana (XINM)** como una pieza relevante de su estrategia de movilidad sostenible.

El germen de esta *Xarxa* se remonta a un primer diseño de esta Red elaborado por la Generalitat Valenciana en el marco del proyecto INTERREG III B MEDOC [REVER-MED \(2002-2004\)](#) del que fue socio, y cuyo objetivo era crear una Red Verde de 10.000 km a través de Portugal, España, Francia e Italia. Revermed contaba con un presupuesto de 3 millones de euros y estaba impulsado por la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV) y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), actuando como Jefe de Filas la Junta de Andalucía a través de su antigua Consejería de Medio Ambiente.

En una primera fase de actuación para el desarrollo de la XINM, la Generalitat Valenciana ha realizado un **Inventario** de las *ciclopeatonales* interurbanas de la Comunidad, independientemente de cuál sea la titularidad de las vías, que está disponible en la [web de la Consellería](#), y que recoge:

- Vías de titularidad autonómica (53,6%)
- Red de las diputaciones provinciales (9,2%)
- Vías de la Administración Central del Estado (15,0%)
- Vías de titularidad municipal, no urbanas (22,1%)
- Itinerarios históricos, culturales y turísticos de largo recorrido. Vías Verdes
- Vías ciclistas que por su funcionalidad se puedan integrar como itinerarios interurbanos

El Inventario concluye que existen 1.017 km de *ciclopeatonales* en servicio en la Comunidad Valenciana, de las que el 52% es de uso exclusivo ciclista y el 37% de uso mixto ciclista y peatonal. Quedan incluidos tanto las 11 vías verdes como la Ruta Eurovelo 8 y la Vía Litoral. Existen 119 *ciclorutas*, itinerarios estructurantes de la *Xarxa* que conectan entre sí las principales poblaciones.

La CPTOPM aporta una información *online* muy completa sobre la XINM:

- [Estudio de Planeamiento](#)
- [Mapa general](#)
- [Listado de propuestas por comarcas](#)
- [Síntesis de la XINM](#)

Además están disponibles en la misma sección de “Vías ciclopeatonales” de la referida web otras informaciones técnicas sobre:

- [Actuaciones en proyecto](#)
- [Eurovelo](#)

- [Vía Litoral](#)
- [Vía Augusta](#)
- [Señalización de vías ciclistas en la Comunidad Valenciana](#). (Año 2001).

La segunda fase del proyecto de la XINM consiste en la elaboración de un **Plan** que recoge una propuesta de actuaciones futuras que permitirán completar y mallar la red existente, teniendo en consideración diversas modalidades de movilidad: cotidiana, entre poblaciones cercanas y recreativa. El objetivo del Plan es solucionar discontinuidades, buscar el equilibrio territorial de la *Xarxa*, impulsar las conexiones con nodos importantes de actividad, la intermodalidad y el interés turístico de los itinerarios. Se busca también el aprovechamiento de las infraestructuras ya existentes y que las pendientes medias sean inferiores al 5%.

Propuesta de la *Xarxa* de Itinerarios no motorizados para el año 2030 (Programa UNEIX). Resumen por provincias

	Long. actual (km)	Km propuestos	Long. futura	Inversión (millones €)
Castellón	233	490	723	21,1
Valencia	417	1.085	1.502	67,4
Alicante	367	780	1.147	45,6
Comunidad Valenciana	1.017	2.355	3.372	142,1

Fuente: Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. [Síntesis del XINM](#).

El Plan prevé la ejecución de 2.355 kilómetros de itinerarios no motorizados para el año 2030, con una inversión de 142,1 millones de euros, lo que permitirá alcanzar una longitud total de la XINM de 3.372 km.

Estas actuaciones se enmarcan dentro del [Programa UNEIX](#), el Documento estratégico para la mejora de la Movilidad, Infraestructuras y el Transporte en la Comunidad Valenciana.

La CPTOPM va actuando ya sobre algunas de estas propuestas, a la espera de que se lance el Plan que desarrollará la XINM y que conllevará también un Catálogo de las vías, asignando denominaciones y titularidades. Esta próxima fase de jerarquización de la *Xarxa* propiciará la coordinación entre administraciones y el establecimiento de las diversas fórmulas de cooperación para llevar a cabo la construcción y, sobre todo, la posterior gestión y explotación de las vías.

La CPTOPM ha considerado, a raíz de los Planes de Movilidad Metropolitana de Valencia, Alicante-Elche y Castellón ([PEMOMES](#)), que están en su recta final, la necesidad de fomentar intensamente el uso de la bicicleta en la movilidad cotidiana, por lo que se han determinado acciones concretas como la ejecución de carriles bici entre cascos urbanos y Polígonos Industriales, y que conecten con centros hospitalarios con consultas externas y con grandes centros educativos (como universidades). Se han empezado ya a realizar reuniones divulgativas de los PEMOMES.

En concreto, la CPTOPM ha establecido un acuerdo con el Ayuntamiento de Alzira para la construcción de un carril bici entre el casco urbano y uno de sus polígonos industriales, encargándose el ayuntamiento de conseguir la disponibilidad de los terrenos necesarios. En este caso no se utilizan fondos FEDER. De igual modo se está actuando con otros municipios, así como en los proyectos que está desarrollando la CPTOPM sobre vías verdes y vías *ciclopeatonales* (con FEDER y con otros fondos) donde también se incluyen ramales de conexión con lugares de interés cercanos (poblaciones, hospitales, universidad,...) cuando se estima conveniente.

2. Fórmulas para la captación, ejecución y certificación de fondos europeos en la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido

A nivel de la CPTOPM sólo se cuenta con fondos europeos de FEDER para el desarrollo de las vías *ciclopeatonales*, estando disponible en su web un apartado específico muy completo sobre sus [Proyectos europeos con fondos FEDER](#).

En el período 2014-2020 la Comunidad Valenciana es beneficiaria de los Fondos Estructurales en la categoría de región más desarrollada -modificando así su estatus de períodos anteriores-, cuya tasa de cofinanciación correspondiente es del 50 %.

La Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad de la CPTOPM es el centro directivo gestor de las operaciones incluidas en la Prioridad de Inversión 6. «Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos» del [Programa Operativo Comunidad Valenciana FEDER 2014-20](#) en el marco del objetivo de inversión para el crecimiento y el empleo.

De conformidad con lo establecido en el citado Programa Operativo, las operaciones se dirigirán a facilitar la utilización racional del territorio, con infraestructuras que valoricen los activos paisajísticos, culturales y visuales, y la conexión de itinerarios peatonales y carriles bici entre pueblos y ciudades. Se enfatiza su fuerte potencial de desarrollo turístico, en particular del turismo de interior y rural.

El Programa Operativo pretende desarrollar una malla de infraestructuras verdes de comunicación accesibles y medioambientalmente integradas, orientadas a impulsar la puesta en valor tanto del entorno natural periurbano como del urbano y rural, conectando los espacios naturales y culturales relevantes. Así se solventarían los principales problemas existentes en la actual red *ciclopeatonal*, que adolece de falta de interconectividad y que se ha visto desbordada por una demanda cada vez mayor de ciclistas y peatones. Se pretende igualmente la generación de nuevos nichos de empleo basados en la conservación y gestión del patrimonio natural y cultural cercano, como retorno de la explotación y mantenimiento de estas infraestructuras verdes.

Se relacionan en la mencionada web de la CPTOPM todas las actuaciones que se incluyen dentro de este Programa Operativo, indicándose sus correspondientes presupuestos y kilometraje; en otro listado inferior, se enlaza cada una de estas actuaciones con una ficha con información más detallada, un mapa de localización y la fecha prevista para su ejecución.

Se prevé actuar sobre un total de 147,10 km, con una inversión total que asciende a 46.780.188,21 €, cofinanciados por FEDER. (Véase **ANEXO 1**).

Por otro lado, algunos ayuntamientos han construido carriles bici en áreas exclusivamente urbanas con fondos FEDER, en ocasiones a través de [ayudas concedidas en materia de ahorro y eficiencia energética](#) (convocatorias de expresión de interés) por el Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE).

Por su parte, la Consejería de Presidencia de la Generalitat convocó en 2017 una línea de ayudas para proyectos locales de actuación de los municipios de la Comunidad Valenciana de [fomento de la movilidad urbana sostenible](#) susceptibles de cofinanciación por FEDER. Se trataba de una convocatoria de carácter plurianual para los ejercicios 2018 y 2019, cuyo importe ascendía a 7.320.000 €.

En la [Resolución](#) de la convocatoria se establecía que serían financiables en el ámbito del Objetivo Específico 4.5.1. los proyectos locales consistentes en:

- a) La redacción y aprobación de planes de movilidad urbana sostenible (PMUS).
- b) La implementación de los PMUS siempre que se encuentren en vigor y cuyas actuaciones propuestas figurasen en el PMUS aprobado antes de la presentación de la solicitud. En concreto, se establecían dos tipos de proyectos locales, uno de ellos dirigido a:

“Ejecución de vías ciclistas. Será objeto de esta ayuda la construcción, acondicionamiento o mejora del espacio público para el uso ciclista y sus obras complementarias de urbanización. Incluirá, entre otras, carriles-bici, aceras-bici, ciclo-calles, pistas-bici y sendas *ciclables*. También peatonalización de calles con espacio especialmente acondicionado para el tránsito seguro de bicicletas. Si la actuación se concreta en un itinerario entre núcleos de población del municipio, se deberá abordar como acondicionamiento para uso ciclista de viales existentes”.

Entre los proyectos aprobados en esta convocatoria no figura ninguno relativo a actuaciones sobre espacios ciclistas.

3. Titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras ciclistas ejecutadas

Respecto a las actuaciones más recientes de la CPTOPM en vías ciclistas sobre terrenos de titularidad pública, se han realizado las siguientes:

- Concesión Administrativa con la Confederación Hidrográfica del Júcar, sin abono de canon y durante 75 años, de dos caminos de servicio en los que se han ejecutado obras para implantar parte del Anillo Verde Metropolitano de Valencia, que serán conservadas por la CPTOPM. Experiencia satisfactoria, se ha resuelto la totalidad del expediente en unos 9 meses.
- Mutación demanial de suelo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de terrenos no ocupados por infraestructuras pero de titularidad estatal. Experiencia insatisfactoria, tras 2 años de gestiones con el anterior Ministerio de Fomento no se ha conseguido resolver el expediente; autorizaron la ejecución de obras por parte de la CPTOPM y éstas han sido ya finalizadas, pero aún no se ha concluido el cambio de titularidad.
- Acuerdo de Cesión de Uso con Adif encontrándose paralizada su tramitación, y que es indispensable para culminar una parte de la actuación sobre sus terrenos en la Vía Verde Ribera-Costera (tramo Carcaixent-Xàtiva). Se trata de un [proyecto para la construcción de una vía verde](#) de 16 km entre el casco urbano de Xàtiva y la estación de tren de Carcaixent, de los cuales 9,5 km discurren sobre una antigua línea ferroviaria en desuso de Adif. En mayo de 2020 ha sido adjudicada la [redacción del proyecto](#) por un importe de 13.479,78 euros y un plazo de 18 meses. La inversión prevista para la ejecución de obras asciende a 3.831.999 €. En el tramo de Xàtiva-Pobla Llarga se ha acordado que sean los propios Ayuntamientos los que negocien con Adif y, en su caso, paguen el canon que exige la empresa pública ferroviaria.
- En algunos caminos rurales de uso agrícola en los que la CPTOPM ejecuta obras de mejora para implantar el uso *ciclopeatonal* no se generan cambios de titularidad. Se acuerda con el ayuntamiento (aprobado por acuerdo en Pleno) la autorización de las obras y se les restituye el camino tras las obras. A partir de lo cual, la CPTOPM se encarga del mantenimiento de la señalización de la vía *ciclopeatonal* y acometen, en el caso de que sea necesario, algunas obras puntuales de cierta envergadura.

- En suelos de titularidad privada se procede a expropiaciones, evitando en lo posible esta fórmula, por lo que se opta siempre por buscar caminos rurales de baja intensidad de tráfico agrícola.

La **gestión y mantenimiento** de las infraestructuras ciclistas ejecutadas por la Consejería hasta el momento corren a cargo de los Servicios Territoriales de la CPTOPM que se encargan de la conservación de la red autonómica de carreteras. Este es el mismo procedimiento que siguen las tres diputaciones provinciales de la Comunidad Valenciana.

Como caso de referencia puede tomarse la Vía Verde de Ojos Negros –la de mayor longitud de las vías verdes españolas, con un total de 159,7 km– que constituye uno de los itinerarios cicloturistas más interesantes de la Comunidad Valenciana y de la Comunidad de Aragón por la cual se prolonga su recorrido. No existen actualmente estrategias de coordinación entre ambas comunidades en lo relativo a su gestión y promoción, pese a los intentos que se realizaron hace años con resultados efímeros. Tampoco hay una fórmula establecida para la coordinación entre la CPTOPM y los ayuntamientos por los que discurre la Vía Verde, aunque la Consejería considera interesante su implementación. Por el momento, simplemente llega a acuerdos con los ayuntamientos y les solicita que lo eleven a Pleno y se lo certifiquen, procedimiento que no siempre consigue culminar adecuadamente con los municipios más pequeños.

La [Vía Verde de Ojos Negros](#) discurre entre Barracas (Castellón) y Algimia de Alfara (Valencia), con una longitud de 67,7 km. Se prolonga a través de la provincia de Teruel (Aragón) por el [tramo aragonés de la Vía Verde Ojos Negros](#), cuya longitud es de 92 km.

Una de las actuaciones contempladas desde hace décadas por la Generalitat Valenciana es la [conexión de la Vía Verde de Ojos Negros con la Vía Verde Xurra](#) cuya ejecución está previsto acometer finalmente entre 2020 y 2021, con fondos FEDER, con una inversión de 2.728.692,09 €. Se trata de construir dos nuevos tramos de unos 8 km de longitud cada uno, que en el caso de la prolongación de la Vía Verde de Ojos Negros hasta Sagunto discurrirá fundamentalmente por trazado ferroviario, mientras que la conexión entre la Vía Xurra y Sagunto se encauzará por una vía pecuaria.

Comunicación y promoción: En términos generales, la CPTOPM no se hace cargo de la divulgación y la promoción de la XINM, que es llevada a cabo por diversas entidades públicas (ayuntamientos, Turismo de la Comunidad Valenciana, Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), diputaciones provinciales...). Contribuyen también significativamente los operadores privados locales cuyo negocio se basa en el uso de las vías *ciclopeatonales* sobre las que ofertan excursiones, alquiler de bicicletas y otros servicios turísticos, deportivos y educativos.

No obstante, la CPTOPM había organizado en un gran establecimiento comercial de la capital durante el mes de marzo de 2020 una exposición destinada a divulgar la movilidad sostenible, fundamentalmente centrada en el transporte colectivo y las vías *ciclopeatonales*. Igualmente se estaba colaborando desde la Consejería en el marco del Día nacional de las Vías Verdes coordinado por la FFE (previsto para mayo de 2020, ya suspendido) con la organización de varios actos:

- Presentación de las actividades a periodistas por el Conseller, con paseo en bici por Vía Verde Xurra, charla y entrega de material con resumen de la XINM.
- Paseo cultural por Vía verde Ojos Negros con Cátedra Demetrio Ribes de la Universidad de Valencia.
- Celebración del Día de las Vías Verdes en la Vía Verde de Ojos Negros, Vía Verde del Mar y Vía Verde del Serpis, con paseo, almuerzo, concierto y charla divulgativa sobre movilidad sostenible y la XINM.

La CPTOPM se coordina con la empresa pública Turismo de la Comunidad Valenciana para que ésta se encargue de la divulgación de las vías ciclistas existentes, lo cual viene realizando a través de una página web específica creada para la promoción del cicloturismo en la Comunidad Valenciana: www.cicloturismo.comunitatvalenciana.com.

En ella hay disponibles diversas publicaciones de interés, como un completo [Catálogo de experiencias de cicloturismo](#) y una [Guía de Cicloturismo de la Comunitat Valenciana](#). La información online sobre las infraestructuras y los servicios para los cicloturistas con los que cuenta la Comunidad está ordenada en tres grandes bloques:

- las [11 Vías Verdes](#)
- los [10 Centros BTT](#)
- las [6 grandes rutas cicloturistas](#).

Además, Turismo de la Comunidad Valenciana realiza las [acciones promocionales](#) habituales para promocionar el cicloturismo, como es la asistencia a ferias especializadas, la publicación de reportajes y anuncios, y las visitas de periodistas y turoperadores especializados, entre otras.

4. Fórmulas de programación de fondos europeos para la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas en los Programas Operativos del marco financiero 2014-2020 y previsión para el 2021-2027

Las actuaciones sobre las vías *ciclopeatonales* interurbanas que ejecuta la Generalitat Valenciana están enmarcadas en el Eje prioritario 6 del Programa Operativo 2014-2020. Conservar y proteger el medioambiente y promover la eficiencia de los recursos. Concretamente, “en el Objetivo Específico 6.3.2. E 6.3.2 se promueven las infraestructuras verdes del territorio mediante la creación de redes peatonales y ciclistas que actúan de conectores entre infraestructuras verdes. La creación de estos conectores revalorizará el territorio y mejorará la cohesión territorial, limando las desigualdades existentes entre las zonas del interior y el litoral de la CV y potenciando la actividad turística”.

Los gastos que cubre FEDER en las actuaciones sobre vías para ciclistas y peatones de la CPTOPM son:

- redacción de anteproyectos y proyectos
- ejecución de obras
- dirección de obra
- coordinación de Seguridad y Salud.

No se están incluyendo los costes de las expropiaciones ya que FEDER certificará únicamente expedientes completamente acabados, y las expropiaciones suelen generar procesos muy largos en el tiempo, con recursos y reclamaciones judiciales que duran muchos años.

5. Valoración y observaciones

La valoración de las actuaciones desarrolladas desde la Generalitat Valenciana es sumamente positiva, y especialmente es un reflejo de la implicación activa de los responsables de máximo nivel de la CPTOPM y del área de Turismo de la Generalitat Valenciana. Esta sensibilidad viene de antiguo, pues desde la Dirección General de Transportes de la Generalitat se han venido realizando proyectos constructivos de vías ciclistas en los márgenes de las carreteras de titularidad autonómica y de vías verdes desde hace décadas; cabe señalar que la Generalitat Valenciana

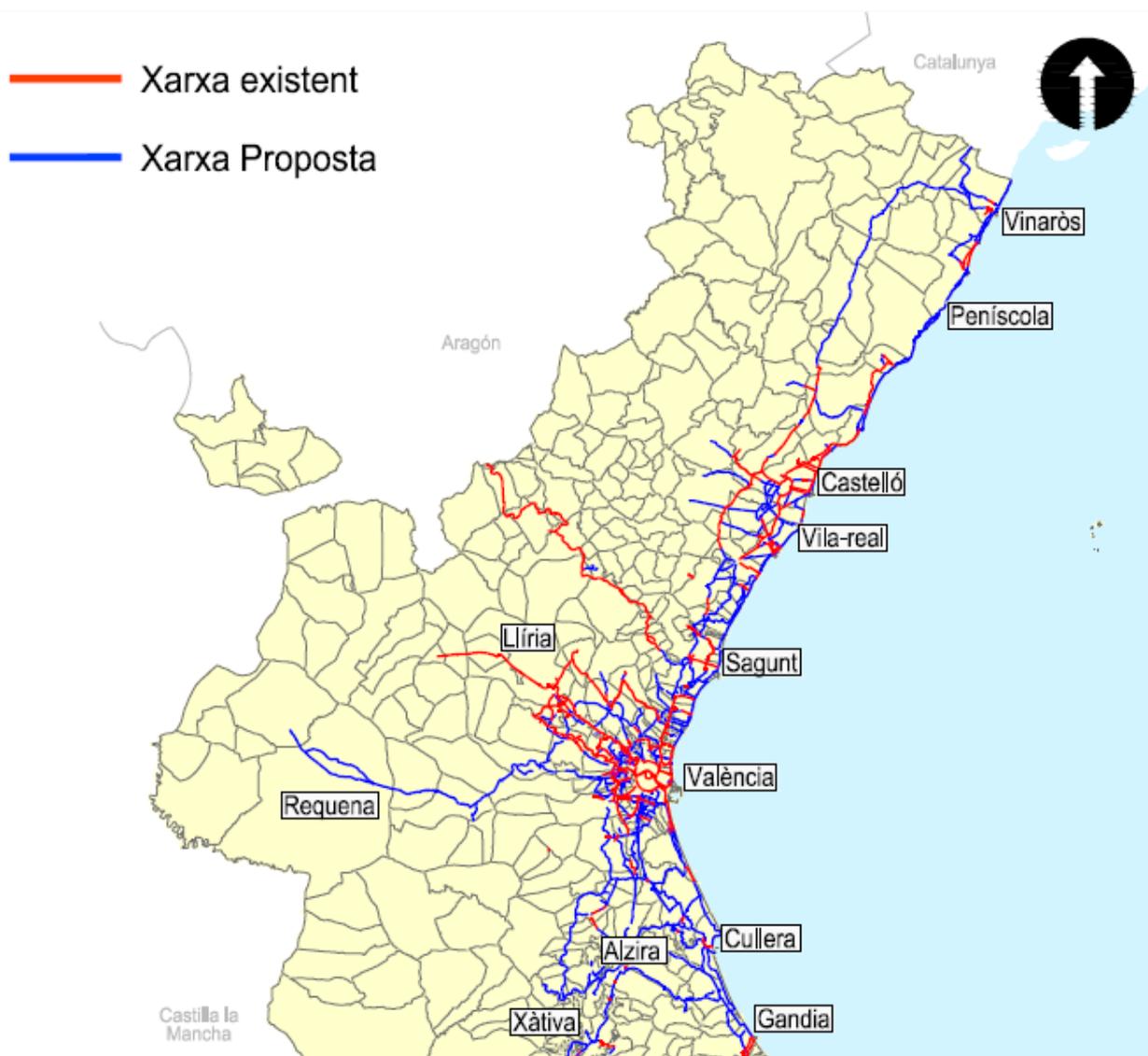
es socio fundador de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV) creada en 1998.

En la CPTOPM se están teniendo dificultades para cumplir los plazos previstos por FEDER en los proyectos actuales, por la dilación en la ejecución de algunas actuaciones.

La puesta en marcha del Plan de la XINM permitirá establecer un procedimiento de colaboración entre administraciones públicas para que se asuma desde el nivel local el mantenimiento de las infraestructuras ciclistas desarrolladas desde la CPTOPM, que por ahora se realiza de forma voluntarista y poco eficiente.

6. Mapa de localización

Mapa de la Xarxa de Itinerarios no motorizados (XINM). Año 2020



Fuente: Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana

7. Imágenes



INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. Actuaciones sobre vías ciclopeatonales en el PO Comunidad Valenciana FEDER 2014-2020

El [Programa Operativo Comunidad Valenciana FEDER 2014-20](#) en el marco del objetivo de inversión para el crecimiento y el empleo, incluye las actuaciones siguientes sobre vías *ciclopeatonales*:

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

Actuación	Presupuesto	Longitud (Km)
Itinerario ciclopeatonal Prat de Cabanes – Torreblanca	376.376,53 €	13,60
Nueva vía ciclopeatonal de l'Horta Sud a ciudad de Valencia desde CV-400	6.368.391,32 €	3,00
Itinerario ciclista y andén peatonal en el T.M. de Pobla de Farnals. Tramo I (Pobla de Farnals – V-21)	2.432.076,33 €	2,58
Anillo Verde Metropolitano de Valencia. Tramo Sur (Subtramos: 1, 2 y 3)	9.177.820,36 €	15,95
Anillo Verde Metropolitano de Valencia. Tramo Oeste (Subtramos 4 y 5)	5.532.080,80 €	16,00
Anillo Verde Metropolitano de Valencia. Tramo Norte (subtramos 6 y 7)	2.650.294,16 €	12,30
Adecuación Cañada Real de San Juan (Tramo El Rebollar-San Juan) y Cordel del Prado en Requena	674.447,16 €	21,00
Varias actuaciones en el cruce de la vía Xurra y de la línea 3 de Metrovalencia con el barranco del Carraixet	4.853.234,88 €	1,90
Carril bici junto a desdoblamiento CV-32. Camino de la Gombalda P.K. 3+500 al 5+500	1.645.060,73 €	2,50
Itinerario ciclopeatonal Pasarela V-21 Massalfassar	462.122,00 €	0,15
Pasarela peatonal en el PK 19+700 en la CV-35. Camino Casablanca. La Pobla de Vallbona.	323.684,98 €	0,17
Vía Verde de Ojos Negros (Tramo: Algímia de Alfara- Albalat del Tarongers)	384.197,20 €	8,45
Conexión Vía Verde de Ojos Negros (Albalat dels Tarongers-Sagunt) y Vía Xurra (Puçol-Sagunt)	2.728.692,09 €	16,00
Anillo Verde Metropolitano Valencia. Tramo Este (Tramos 8 y 9)	1.500.000,00 €	5,00
Vía Verde Ribera- Costera (Tramo: Carcaixent – Xàtiva)	3.831.999,00 €	16,00
Vía Verde de la Cantera (Alicante)	450.000,00 €	1,50
Vía ciclopeatonal junto a desdoblamiento CV-865 (Elche - Santa Pola). PK 8+475 al 9+835	368.542,38 €	1,40
Carril ciclopeatonal Pego - el Verger	2.500.000,00 €	9,30
Paseo Gómiz (Alicante)	521.168,28 €	0,30
TOTAL	46.780.188,21	147,10

Contacto	
Datos personales	Encarnación Calatayud Vercher
Entidad	Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad Generalitat Valenciana
Teléfono	96 120 83 14
Correo electrónico	calatayud_men@gva.es
Web	www.gva.es
Comunidad Autónoma	Comunidad Valenciana

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Implicación activa de las administraciones públicas en el desarrollo de vías cicloturistas		
Título	GENERALITAT DE CATALUÑA	
Ámbito territorial	Provincia	-
	Comunidad Autónoma	Cataluña

1. Descripción general

La Generalitat de Cataluña viene desarrollando una política activa de impulso a la movilidad ciclista aplicando fondos FEDER del [PO FEDER Cataluña 2014-2020](#) a través del Departamento de Territorio y Sostenibilidad (DTES) y del Departamento de Empresa y Conocimiento (DEC), que tiene asignadas las competencias en materia de turismo. La tasa de cofinanciación de FEDER en Cataluña es del 50 %.

2. Fórmulas para la captación, ejecución y certificación de fondos europeos en la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido

Desde el Departamento de Territorio y Sostenibilidad (DTES) de la Generalitat de Catalunya se lleva a cabo la redacción de proyectos constructivos y la ejecución directa de vías ciclistas. En los últimos años se ha impulsado igualmente la redacción de proyectos de rutas cicloturísticas, que consisten básicamente en señalización pero también incorporan actuaciones específicas necesarias para garantizar la continuidad y adecuación de la ruta. Una parte de estas actuaciones es cofinanciada con fondos FEDER.

En el año 2020 hay en marcha dos programas, que serán ampliados cuando se apruebe la nueva programación FEDER 2021-2027:

- [Actuaciones en vías ciclistas para el fomento de la movilidad intermunicipal y la intermodalidad](#). O.T. 4 y O.E. 4.5.1. Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras de la red vial, transporte ciclista, de peatones, movilidad eléctrica, desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.

El ente ejecutor ha sido [Infraestructuras de la Generalitat de Catalunya, SAU](#), empresa pública adscrita al Departamento de la Vicepresidencia y de Economía y Hacienda. Ha invertido 1.948.746,02 €, de los que el coste elegible asciende a 1.831.821,26 € y la financiación de FEDER es de 915.910,63 €, aplicados en las siguientes actuaciones:

- ✓ [Vía ciclista en la carretera BV-5301](#) de Santa Maria de Palautordera a la estación de tren.
 - ✓ [Vía ciclista en la carretera GI-552](#) de Breda a la estación de tren de Riells i Viabrea-Breda.
 - ✓ Ampliación del viaducto en la C-31 sobre el río Llobregat. Donde la Generalitat de Cataluña instaló su primer [contador de bicicletas](#) poco después (diciembre de 2018).
- [Actuaciones en vías ciclistas para el fomento del turismo sostenible en el Ripollès y la Garrotxa: Vía ciclista del Ter y vía ciclista de Santa Pau](#). (O.T. 6 y O.E. 6.3.2. Protección, desarrollo y promoción de las áreas naturales, en particular de las de interés turístico). El ente ejecutor ha sido la empresa pública [Infraestructuras de la Generalitat de Catalunya, SAU](#). La inversión total suma 1.998.920,14 €, de los que el coste elegible asciende a 1.878.984,93 € y la financiación FEDER es de 939.492,47 €.

Por otro lado, en el año 2018 se impulsó desde el DTES una [convocatoria de subvenciones para fomentar la ejecución de actuaciones de vías ciclistas](#) de las entidades locales y determinados consorcios susceptibles de cofinanciación por el Programa Operativo FEDER de Cataluña 2014-2020. Estaban enmarcadas dentro de los objetivos temáticos 4 y 6, concretamente el OT 4. OE 4.5.1. Línea de actuación 4.5.1.6.migración, cuando sea viable, hacia el transporte ciclista y el desarrollo de las infraestructuras necesarias y el OT6. OE 6.3.2. LA 6.3.2.2 mantenimiento y mejora de los espacios naturales protegidos.

La convocatoria de estas subvenciones por el régimen de concurrencia competitiva fue publicada en julio de 2018, se resolvió en diciembre de 2019 y las actuaciones estaba previsto que fuesen ejecutadas antes del 31/12/2020, aunque se prevé que habrá solicitudes de prórrogas para ampliar el plazo disponible. Es la primera vez que se impulsa este tipo de convocatoria FEDER desde el DTES, para lo cual cuentan con el soporte del Departamento de Economía, que es el responsable de tramitar con el Ministerio el control de la subvención.

La dotación inicial de la convocatoria fue de 20 millones de euros de subvención, asignándose 17 millones a las actuaciones del Eje 4 y 3 millones al Eje 6. Se han otorgado casi 18 millones de euros, de los que 9 son FEDER, repartidos en 25 operaciones, de las cuales 21 se engloban en el Eje 4 -línea 1 de la subvención: vías ciclistas urbanas e interurbanas destinadas a la movilidad cotidiana; y 4 operaciones se encuadran en el Eje 6 -línea 2 de la subvención: vías ciclistas en ámbitos de interés natural o cultural destinadas principalmente a un uso turístico.

Las [bases reguladoras](#), su [posterior modificación](#) y la [resolución de la convocatoria](#) establecen los beneficiarios: “pueden optar a las subvenciones reguladas en estas bases las diputaciones, los consejos comarcales y los ayuntamientos de poblaciones de más de 20.000 habitantes, así como aquellos consorcios de que formen parte entes locales que tengan como objeto y finalidad el mantenimiento, desarrollo y mejora de vías ciclistas y la promoción de su uso”. Y fijan las cuantías de las ayudas, con un mínimo de 125.000 € (250.000 € de gasto subvencionable) y un máximo de 750.000 € para ayuntamientos, 2 millones de euros para consejos comarcales y 4 millones para diputaciones.

Se establecen dos líneas de actuaciones subvencionables:

- Línea 1: Vías ciclistas urbanas e interurbanas destinadas a la movilidad cotidiana. Contempla “la ejecución de nuevas vías ciclistas en ámbitos urbanos, periurbanos o interurbanos con una distancia entre núcleos de población de no más de 10 km” y también “las mejoras sustanciales de la seguridad, continuidad y prestaciones de vías ciclistas existentes”.
- Línea 2: “Vías ciclistas en ámbitos de interés natural o cultural destinadas principalmente a un uso turístico. Incluye la ejecución de nuevas vías ciclistas en entornos con un interés paisajístico, natural o cultural con un potencial de desarrollo económico vinculado al ocio y el turismo”. Serán actuaciones subvencionables “cuando la inversión esté enfocada a proteger y fomentar el patrimonio natural, esté enmarcada en una estrategia de ámbito local y regional, y tenga un impacto sobre el desarrollo socioeconómico sostenible”.

Son actuaciones subvencionables aquellas que:

- Dan continuidad a la red interurbana y completan itinerarios existentes: .
- Sirven de aportación o contribuyen a la creación de la red.

- Dan respuesta a necesidades concretas de mejora de la movilidad en bicicleta: conexión con grandes polos generadores de movilidad y la accesibilidad en estaciones de transporte público aisladas de los núcleos urbanos.
- Mejoran las condiciones de circulación y la seguridad vial en los corredores de carreteras donde hay un elevado flujo de peatones y ciclistas.
- Tienen trazados independientes, recuperan antiguos trazados ferroviarios en desuso o bien siguen los corredores de las carreteras.

Quedan expresamente excluidas de estas ayudas como actuaciones no subvencionables las operaciones de mantenimiento ordinario de las vías ciclistas existentes.

El objetivo de estas ayudas es impulsar la movilidad en bicicleta mediante:

- La construcción de una red de vías ciclistas, priorizando aquellas actuaciones que conecten diferentes núcleos de población, polígonos industriales, grandes centros generadores de movilidad y estaciones de transporte público, aislados de los principales núcleos de población, con el objetivo de propiciar un trasvase modal en estos ejes de movilidad cotidiana a favor de los medios de transporte más sostenibles y eficientes energéticamente, y fomentar la intermodalidad en el transporte público colectivo.
- La mejora de la seguridad y prestaciones de las vías ciclistas interurbanas existentes.
- La continuidad y coherencia del conjunto de la red de vías ciclistas interurbanas de Cataluña mediante la aplicación de unos criterios de diseño y señalización homogéneos en todo el territorio.
- El desarrollo del cicloturismo mediante la construcción de una red de vías ciclistas conectada y con un impacto económico potencial en el territorio.

En la [Resolución](#) publicada en diciembre de 2019 de los proyectos seleccionados para ser cofinanciados en un 50 % con FEDER figuran vías ciclistas de muy distinta tipología y titularidad, como ilustran los siguientes casos extraídos:

Beneficiario	Línea de Act.	Actuación	Coste total	Coste subvencionable	Subvención FEDER
Ayuntamiento de Sabadell	4.5.1.6.	Construcción de una vía ciclista interurbana entre Sabadell y Terrassa por la N-150	1.007.810,12 €	508.000,00 €	254.000,00 €
Consortio de las Vías Verdes de Girona	4.5.1.6.	Proyecto de vía verde entre los núcleos urbanos de Platja d'Aro y Sant Antoni de Calonge	771.286,49 €	637.426,85 €	318.713,43 €
Consortio de las Vías Verdes de Girona	4.5.1.6.	Proyecto de conexión de la vía verde desde Sant Joan de les Abadesses a la Vall de Bianya. Tramo: Sant Joan – Pont del Planàs	1.890.590,68 €	1.562.471,64 €	781.235,82 €
Diputación de Barcelona	4.5.1.6.	Itinerario de peatones y ciclistas en las carreteras BV-1221 i BV-1275. TM Terrassa	1.151.949,61 €	570.513,51 €	285.256,76 €
Ayuntamiento de Olot	6.3.2.2.	Proyecto de diseño del trazado de una vía ciclista en ámbito de interés natural y cultural	668.516,47 €	533.196,79 €	266.598,40 €

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

		destinada a uso turísticos siguiendo el río Fluvià			
Consejo Comarcal del Baix Ebre	6.3.2.2.	Vía Verde del Carrilet	514.659,13 €	425.338,12 €	212.669,06 €
Ayuntamiento de Vilanova y la Geltrú	4.5.1.6.	Proyecto de ejecución parcial de la 2a fase del plan especial de la bicicleta	604.379,52 €	499.487,20 €	249.743,60 €

3. Titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras ciclistas ejecutadas

En lo que respecta a las vías ciclistas que ejecuta el DTES directamente, los proyectos constructivos prevén las expropiaciones necesarias para llevar a cabo las obras. En general se actúa en el dominio público de las carreteras de titularidad de la Generalitat o en una franja próxima a este dominio, ya que la vía ciclista actúa como un elemento auxiliar de la carretera, una vía segura para el desplazamiento de personas y ciclistas entre un núcleo de población y, por ejemplo, una estación de tren aislada.

En cuanto a las rutas cicloturísticas, discurren por caminos, carreteras de baja intensidad de tráfico o vías verdes existentes, su itinerario es consensuado por el DTES con los consorcios comarcales o los entes locales que son titulares de los caminos, y con las administraciones competentes en carreteras si es el caso. El DTES les informa de que asumirán la titularidad la [señalización](#) y de las posibles actuaciones adicionales necesarias para que sea una infraestructura *ciclable* y continua. Una vez ejecutadas las obras, el DTES establece con los entes locales los convenios mediante los cuales les delegan la responsabilidad del posterior mantenimiento y gestión de la nueva infraestructura y de la señalización.

En el caso de las vías ciclistas se establecen estos convenios con los ayuntamientos, mientras que en las rutas cicloturísticas se suscriben preferiblemente con los consejos comarcales, aunque también en ocasiones con los ayuntamientos. En las nuevas vías ciclistas el DTES cede la titularidad de la señalización, y también de las obras en aquellas vías cuyos proyectos impliquen la creación de nueva infraestructura. En las rutas apenas se realizan obras, por lo que se cede la titularidad de la señalización, básicamente de orientación. Las señales de código colocadas en carreteras (cruces) son gestionadas por el titular de la carretera.

En estos convenios se establece que, en caso de que el ente local quiera promover un cambio de trazado o de las señales de la ruta, tendrá que notificarlo previamente a la Generalitat para que ésta apruebe y autorice el cambio. Si las vías ciclistas son adyacentes a carreteras de titularidad de la Generalitat, los elementos funcionales compartidos con la carretera no se ceden (infraestructura de puentes o estructuras, taludes, muros de contención, cunetas). En el caso de las barreras de seguridad, por ejemplo, se obliga a los entes locales a hacer el mantenimiento ordinario, mientras que la Generalitat repone la barrera en caso de colisión de vehículos o de agotamiento de la funcionalidad de la misma.

En la primavera de 2020 el DTES está gestionando diversas intervenciones: con Enel-Endesa sobre un tramo de carretera que es de su titularidad, con AENA por el paso por el aeropuerto del Prat y también con la Comunidad de Regantes del Ebro. En estos casos, lo habitual es establecer un convenio o un acuerdo para pasar la ruta cicloturística por estas infraestructuras, si bien el mantenimiento y gestión de la ruta sigue siendo del organismo que la promueve o del ente local que lo asume, pero no del titular de la vía.

Hasta ahora, éste es el modelo que están implementando con la [vía cicloturística InterCatalunya](#), un itinerario de unos 300 km entre Lleida y Girona, del cual ya hay 70 km operativos entre Lleida y Cervera. La puesta en servicio de esta vía es reciente y el trámite de cesión está completándose, por lo que aún es pronto para comprobar si la experiencia de su gestión será suficientemente eficiente.

En el caso de la Ruta dels Llacs - un buen ejemplo de itinerario intermodal - se realizará un itinerario *ciclable* de 98 km en paralelo al trazado del ferrocarril entre Lleida y Balaguer al que se sumarán 25 km de trayecto en tren, para completar un recorrido total de 125 km. El desarrollo de esta ruta cicloturística se está haciendo en colaboración con Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), el operador de la línea. Además, el Consejo Comarcal del Pallars está implicado en una de las fases porque ha conseguido una subvención FEDER a través de la Dirección General de Administración Local (Departamento de Políticas Digitales y Administración Pública). Este departamento periódicamente convoca subvenciones FEDER para entes locales y, entre otras actuaciones diversas, también financia la ejecución de vías ciclistas.

El DTES participa con la Dirección General de Turismo del DEC en el proyecto europeo [Medcycletour](#) para el fomento y desarrollo de la ruta EuroVelo 8 en Cataluña, cuyo socio líder es la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio) y que cuenta con la participación de otras regiones de España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia, Grecia y Chipre y con la colaboración de la Federación Europea de Ciclistas (ECF).

Además, el DTES y el DEC han colaborado para realizar la difusión y promoción de la ruta InterCataluña y de la ruta EuroVelo 8 a través de la página web www.catalunya.com.

4. Fórmulas de programación de fondos europeos para la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas en los Programas Operativos del marco financiero 2014-2020 y previsión para el 2021-2027

Desde el DTES se ha solicitado una nueva convocatoria FEDER para la ejecución de vías ciclistas y rutas cicloturísticas por parte de los entes locales, que tendrá que ser realidad una vez aprobado el nuevo programa marco 2021-2027. Esta iniciativa está en línea con la [Estrategia catalana de la bicicleta 2025](#) (ECB2025), que fue aprobada por [acuerdo de Gobierno](#) en noviembre de 2019, en la que se enmarcan los proyectos de vías ciclistas y rutas cicloturísticas, y que propone varias acciones algunas de las cuales van encaminadas también a la gestión y promoción de las rutas cicloturísticas.

La ECB2025 fue aprobada por el Gobierno de la Generalitat de Cataluña en el marco de la **Mesa de la Bicicleta**, impulsada por el DTES en colaboración con otros departamentos, en la que también participan otros organismos y entes locales implicados, así como las entidades del mundo de la bicicleta. La Estrategia pretende:

1. establecer herramientas de planificación y desarrollo, promoción y formación para impulsar el uso de la bicicleta como modo de transporte activo y sostenible, tanto por motivos de movilidad cotidiana como por el ocio, el deporte y el turismo.
2. unir fuerzas en pro de una Cataluña *pedaleable* y pedaleada.

5. Valoración y observaciones

La iniciativa de la Generalitat de Catalunya es sumamente positiva, ya que promueve la cooperación entre los diversos niveles de las administraciones públicas y la gobernanza en la gestión de los fondos disponibles a través de las convocatorias de ayudas por concurrencia competitiva, a las que pueden presentar proyectos tanto los ayuntamientos como las diputaciones y otras entidades supramunicipales.

La experiencia por parte del DTES está siendo intensa por la amplitud de implicados: técnicos, juristas y personal del Gabinete Técnico del DTES, con apoyo del Departamento de Economía. Alguno de los ayuntamientos no están habituados a este tipo de subvenciones y la tramitación es bastante ardua, con un programa específico para la presentación de la solicitud y de la documentación anexa y para la gestión de costes y certificaciones. Está previsto para junio de 2020 la primera certificación.

Resulta muy interesante el modelo del **Consortio de las Vías Verdes de Girona**, que ejecuta, mantiene y gestiona la red de vías verdes y la ruta **Pirinexus**, y que ha sido beneficiario de las subvenciones del DTES cofinanciadas por FEDER para varias actuaciones, como el proyecto **Bicitranscat**. (Véanse sus correspondientes fichas en este documento).

6. Imágenes





INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. Línea de ayudas para el fomento del turismo en bicicleta de la Generalitat de Catalunya

El Departamento de Empresa y Conocimiento (DEC) de la Generalitat de Catalunya, que tiene asignadas las competencias en materia de turismo, también ha cofinanciado con fondos propios (no FEDER) una línea de “subvenciones a los entes locales de Catalunya para el desarrollo de planes de fomento territorial del turismo” que han permitido actuaciones en vías verdes y en cicloturismo en general. De hecho, entre 2014 y 2019 éstas han sido algunas de las actuaciones más subvencionadas desde este Departamento, con un presupuesto global de 7.451.711,97 €, incluyendo las actuaciones ejecutadas y en fase de ejecución. De ese importe, el DEC ha subvencionado ya aproximadamente unos 3 millones de euros, de una dotación presupuestaria total de 6 millones de euros, puesto que subvenciona un 50 % del coste de la actuación, con un importe máximo de 400.000 € (excepto en 2014, que fue de 500.000 €).

Esta línea de subvenciones está destinada a actuaciones en ámbitos tanto urbanos como rurales. ([Bases reguladoras y resolución de la convocatoria](#)). Los importes de las ayudas han sido proporcionales a las entidades beneficiarias y a la longitud de las actuaciones, siendo menor en el caso de ayuntamientos y mayores para los consejos comarcales y consorcios.

Entre los beneficiarios de estas subvenciones figura el Consorcio de las Vías Verdes de Girona, que en 2016 empleó los 211.219,10 € obtenidos (50 % del importe total) en la adaptación de 15 km de su red de vías verdes para los usuarios con capacidades diferentes y garantizar su accesibilidad universal. En 2019 recibió una ayuda del DEC para ejecutar una red de vías ciclistas en las comarcas del Gironés y La Garrotxa con conexiones a Girona y al aeropuerto, de cuyo presupuesto total de 2.519.597,59 € obtuvo el 50%, y que se encuentra en ejecución.

Estos son algunos ejemplos ilustrativos sobre las subvenciones concedidas por el DEC:

Beneficiario	Actuación	Coste total	Subvención	Km
Ayuntamiento de Girona	Mejora de las conexiones entre las rutas cicloturísticas y la red urbana de carril bici en la ciudad de Girona (Sant Eugènia, Parc Central, Pedret, Pont Major, Viaducto RENFE)	849.080,09 €	352.171,52€	10,6
Ayuntamiento de Sant Pere Pescador	Carril bici desde Urbanización Bon Relax a la Playa Can Sopa	205.489,93 €	102.744,97€	3,0

**Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción
del cicloturismo financiadas con fondos europeos**

Consejo Comarcal de la Garrotxa	Itinerario <i>ciclable</i> margen derecho embalse Sant Antoni	284.700,00 €	142.350,00€	6,6
Consortio de las Vías Verdes de Girona	Mejora de las vías verdes de Girona para hacerlas inclusivas . Ruta del Carrilet I y II, Ruta Pirinexus, Ruta Hierro y Carbón	422.438,18 €	211.219,10€	15,0

Contacto	
Datos personales	Carolina Tomás Alfonso Servicio de Estudios y Evaluación
Entidad	Dirección General de Infraestructuras de Movilidad Secretaría de Infraestructuras y Movilidad Departamento de Territorio y Sostenibilidad Generalitat de Catalunya
Teléfono	Tel. 93 567 47 53
Correo electrónico	carolina.tomasalfonso@gencat.cat
Web	www.catalunya.com
Comunidad Autónoma	Comunidad Autónoma de Cataluña

Contacto	
Datos personales	Montserrat Duran Rosa Responsable de Análisis Territorial y Producto Turístico
Entidad	Dirección General de Turismo Departamento de Empresa y Conocimiento Generalitat de Catalunya
Teléfono	Tel. 93 484 97 84
Correo electrónico	moduran@gencat.cat
Web	www.catalunya.com
Comunidad Autónoma	Cataluña

Contacto	
Datos personales	Josefa Bonet Casañas Responsable de Subvenciones Servicio de Planificación Turística
Entidad	Departamento de Empresa y Conocimiento Generalitat de Catalunya
Teléfono	Telf. 93 484 98 44
Correo electrónico	jfbonet@gencat.cat
Web	www.catalunya.com
Comunidad Autónoma	Cataluña

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Implicación activa de las administraciones públicas en el desarrollo de vías cicloturistas		
Título	COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA	
Ámbito territorial	Provincia	-
	Comunidad Autónoma	Extremadura

1. Descripción general

La Junta de Extremadura viene apostando desde hace años por el turismo de naturaleza y, en particular, por el cicloturismo, para lo cual ha impulsado la construcción de vías ciclistas de largo recorrido, implicándose también activamente en su gestión, dinamización y promoción.

Las principales infraestructuras cicloturistas de Extremadura se clasifican en las siguientes categorías:

A) Vías Verdes. En Extremadura existen 4 vías verdes, que suman una longitud total de 141,22 km:

- [Vía Verde de las Vegas del Guadiana](#): entre Villanueva de la Serena (Cáceres) y Logrosán (Badajoz). (56,2 km).
- [Vía Verde de la Plata](#): entre Hervás y Casas del Monte (Cáceres), 21 km, en fase de obras de Casas del Monte a Plasencia, 22,6 km. (48,8) km.
- [Vía Verde Mina de la Jayona](#): entre Fuente del Arco y Azuaga (Badajoz). (18,8 km). Discurre sobre el mismo trazado ferroviario que las Vías Verdes cordobesas de Fuente Obejuna, Peñarroya-Pueblonuevo, La Minería y Del Guadiato. Véase la ficha de la Diputación de Córdoba en este documento.
- [Vía Verde de Monfragüe](#), en Malpartida de Cáceres. (17,6 km).

B) Caminos Naturales

- [Camino Natural del río Rivera de Acebo](#): 7 sendas interconectadas en la Sierra de Gata. (15 km).
- [Camino Natural del Corredor Cáceres-Badajoz](#): una ruta circular de 50 km en torno a la ciudad de Cáceres + 126,3 km entre Cáceres, Badajoz y Valverde de Leganés, sobre vías pecuarias. (176,3 km).
- [Camino Natural de las Villuercas](#): conecta la Vía Verde de las Vegas del Guadiana con la Vía Verde de la Jara, entre Logrosán y Santa Quiteria, con un ramal a Guadalupe. Sigue el mismo trayecto que una antigua plataforma ferroviaria (inconclusa) no aprovechada por no existir acuerdo con Adif. (70 km).

C) Eurovelo. La ruta [Eurovelo 1](#) atraviesa 26 municipios de Extremadura a lo largo de un itinerario de 357 km, que está señalizado en su totalidad, desde su inicio en el norte de la provincia de Cáceres hasta su salida por el sur, en el límite provincial entre Badajoz y Sevilla. Utiliza caminos existentes, por lo que no ha sido preciso construir nueva infraestructura. Su trazado discurre sobre la Vía Verde de la Plata en un tramo de unos 5 km en el término municipal de Baños de Montemayor, si bien se pretende que se prolongue hasta Plasencia el trayecto por la vía verde una vez esté construida totalmente.

D) Rutas de largo recorrido:



- [Travesía Geoparque](#): atraviesa el Geoparque Villuercas-Ibores-Jara y conecta los Caminos Naturales del Tajo y de Villuercas. (61,5 km).
- [Transerena](#): atraviesa la comarca de la Serena (Badajoz). (98,5 km).

En mayo de 2019 la Dirección General de Turismo de la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes creó un Comité Regional de Cicloturismo, un foro de trabajo y debate político-técnico donde están representados tanto organismos públicos como asociaciones empresariales, cuya finalidad es que exista una coordinación desde el plano local, comarcal, provincial y regional en las diversas cuestiones que afectan al cicloturismo y a la ruta Eurovelo 1 a su paso por Extremadura. (Véase el **ANEXO 1**).

El objetivo del Comité es crear una oferta turística más accesible, tanto para el viajero como para la población local, que además resulte beneficiosa para las economías de los lugares por los que pasa la ruta [Eurovelo 1](#), creando nuevos empleos y actividades vinculadas al sector turístico y en concreto al cicloturismo.

En la segunda reunión del Comité celebrada en diciembre de 2019, se abordaron temas como la conservación de infraestructuras ciclistas en el entorno urbano e interurbano, marketing, promoción y posicionamiento del cicloturismo, participación ciudadana, intermodalidad, señalización y nuevas tecnologías, todo ello desde la perspectiva del corto, medio y largo plazo.

2. Fórmulas para la captación, ejecución y certificación de fondos europeos en la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido

En cuanto a la **financiación** que ha hecho posible la existencia de las **4 vías extremeñas**:

- La Vía Verde de las Vegas del Guadiana -la primera vía verde extremeña- fue construida en 2005-2006 por el entonces Ministerio de Ambiente con una inversión de 2.192.926 € a través de su Programa de Caminos Naturales según un proyecto redactado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), si bien posteriormente se realizaron otras obras adicionales para su reacondicionamiento por parte del Ministerio. Véase la ficha correspondiente al Programa de Caminos Naturales en este documento.
- La Vía Verde de la Plata ha sido construida por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) a través del mencionado Programa de Caminos Naturales. A finales de 2019 el [MAPA entregaba las obras](#) realizadas con una inversión de 1.391.000 € sobre el tramo de Baños de Montemayor a Casas del Monte (21 km) a la Junta de Extremadura para su mantenimiento y promoción. Se comenzaron ya las obras del tramo siguiente, entre Casas del Monte y Plasencia (22,6 km) a cargo igualmente del Programa de Caminos Naturales, con un presupuesto de más de 1,4 millones de euros. Está prevista otra fase de obras también a cargo del MAPA que incluye el acondicionamiento de un túnel en Plasencia (250 m).
- La Vía Verde de Mina La Jayona y la Vía Verde de Monfragüe han sido ejecutadas por la Junta de Extremadura con fondos FEDER, con unas inversiones de 900.000 € y de 1.058.593,61 € respectivamente, mediante adjudicación a la empresa Tragsa. Estas inversiones se enmarcan en la Estrategia de Turismo de Naturaleza y Deportivo 2014-2016 que desarrolló el Ejecutivo autonómico con el objetivo de convertir a Extremadura en uno de los principales destinos nacionales de ecoturismo.

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

Las cifras aportadas desde la Junta de Extremadura respecto a las inversiones realizadas para la adecuación de las Vías Verdes de Extremadura y los costes que representan el alquiler de los terrenos a Adif son las siguientes (*):

Vía Verde	Longitud (Km)	Inversión	Año	Coste adecuación/km	Alquiler/año	Coste alquiler/km/año
Vía Verde de las Vegas del Guadiana	58,9	3.188.584,83 €	2001	54.135,57 €	14.004,00 €	237,76 €
Vía Verde de la Plata	48,6	3.683.429,26 €	2017-2020	75.790,73 €	10.100,00 €	207,82 €
Vía Verde Mina La Jayona	18,8	900.000,00 €	2016	47.872,34 €	2.328,00 €	123,83 €
Vía Verde de Monfragüe	17,9	1.058.593,61 €	2015-2018	59.139,31 €	5.396,10 €	301,46 €
Total	144,2	8.830.607,70 €		61.238,61 €	31.828,10 €	220,72 €

Fuente: Dirección General de Turismo de la Junta de Extremadura

(*) Existe alguna variación en las cifras de longitud y fechas respecto a las facilitadas por www.viasverdes.com (FFE)

En cuanto a los costes de mantenimiento de las vías verdes, que asume la Junta de Extremadura a través de su Dirección General de Turismo, en enero de 2019 se anunciaba la contratación a una empresa de las labores de mantenimiento del conjunto de vías verdes extremeñas para los dos siguientes años por un importe de 100.000 €:

- Km Totales: 95,6 Km (excluye la Vía Verde de la Plata, que estaba en ejecución en 2019)
- Total mantenimiento: 50.000,00 €
- Mantenimiento promedio: 523,01 €/km/año

El contrato de mantenimiento cubre la realización de los siguientes trabajos de campo:

- Saneamiento de taludes
- Limpiezas de drenaje longitudinal y transversal
- Limpiezas de residuos
- Retirada de animales muertos
- Recogida de papeleras
- Reparación de pequeños baches
- Reparación de cerramientos y talanqueras
- Desbroce y eliminación de vegetación (1 día/mes con tractor y desbrozadora de brazo)
- Atención al usuario de la Vía Verde
- Vigilancia: Denuncias de infracciones

Medios materiales:

- 1 furgoneta con enganche de bola, de 90 cv, dos plazas, y caja cerrada para transporte y almacenamiento de medios auxiliares.
- 1 Carro-remolque para transporte de material

- 1 Desbrozadora manual de gasolina
- 1 Grupo electrógeno
- 1 Radial
- 1 Sierra de corte
- 1 Mochila pulverizador
- 1 Juego de Señalización y Balizamiento
- 1 Juego de herramientas manuales y pequeño material
- Combustibles, aceites, neumáticos, herbicida y fungibles
- Material de relleno para arreglo puntuales de baches
- Teléfono y línea permanente para contactar con el personal de campo.
- Uniforme
- Equipación de EPI's

Medios humanos:

- 1 Técnico Responsable
- 1 Oficial de Primera

En cuanto a la ruta de Eurovelo 1, la Junta de Extremadura ha invertido fondos FEDER en su acondicionamiento a través de caminos preexistentes por importe de 102.321,96 €.

La Dirección General de Turismo se ocupa de la gestión de la Ruta Eurovelo 1, teniendo previsto en 2020 suscribir un contrato para el mantenimiento conjunto para vías verdes y para Eurovelo por dos años, con un importe anual de 107.000 €. Ya en 2019 había previsto una inversión de 67.514 € para mejorar la señalización de la ruta Eurovelo 1, a los que se añadían otros 21.926 € para el suministro de contadores automáticos de bicicletas y peatones.

Por otra parte, la Junta de Extremadura participa junto a otros socios europeos en el proyecto Interreg Atlantic Area 'AtlanticOnBike', que cuenta con un presupuesto total de 4.585.000 € (del que FEDER aporta 3.438.750 €). La Junta de Extremadura cuenta con un presupuesto de 210.000 €, cofinanciados en el 75 % por Fondos FEDER. Con un plazo de ejecución que abarca desde marzo de 2018 a junio de 2020, este proyecto tiene por objetivos estructurar, promover y desarrollar una oferta turística en torno a Eurovelo 1, beneficiando a la economía local, aumentando el número de visitas y creando empleo.

Igualmente, la Junta de Extremadura está participando en el Proyecto "Taejo Internacional Rede (REDTI)", enmarcado en el Programa Interreg V-A España-Portugal (Poctep) 2014-2020 y cofinanciado en un 75 % por fondos FEDER. Este proyecto cuenta con una inversión total de 9.066.818,55€, de los cuáles la Dirección General de Turismo gestiona 777.587,09 €. (Véase el **ANEXO 2**).

3. Titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras ciclistas ejecutadas

La Vía Verde de las Vegas del Guadiana –la primera vía verde extremeña- fue construida por el Ministerio de Ambiente contando con el correspondiente contrato de arrendamiento de terrenos suscrito entre Renfe (Adif desde su creación en 2005) y el [Consorcio de las Vegas Altas del Guadiana y las Villuercas](#), creado para su mantenimiento y promoción. Este Consorcio, constituido por los 6 ayuntamientos de la provincia de Cáceres y los 5 pertenecientes la provincia de Badajoz por donde discurre la vía verde, contaba en 2006 con un presupuesto de 9.000 €, de los cuales 6.300 € debían destinarse al pago del canon que cobraba la compañía ferroviaria.

La financiación del Consorcio se realizaba mediante aportaciones de todas las localidades, con unas cuotas variables en función de diferentes factores, como el número de kilómetros de cada término municipal o el número de habitantes. Así, por ejemplo, las localidades de Don Benito, Villanueva y Logrosán, eran las que más aportaban, en torno a los 2.500 euros/año.

Este difícil escenario financiero y una concatenación de diversas vicisitudes condujo al abandono de los trabajos de mantenimiento de la vía verde, con el consiguiente deterioro del itinerario, y a la disolución del Consorcio varios años más tarde. La Junta de Extremadura decidió entonces asumir las necesarias tareas de mantenimiento y el abono del canon de arrendamiento de los terrenos a Adif. Así, en abril de 2015 la Junta de Extremadura y Adif suscribieron [tres contratos](#) que permitían, respectivamente, la realización de actuaciones para la [reparación de la Vía Verde del Guadiana](#) (por un importe de 217.000 €) y la puesta en marcha de dos nuevas vías verdes: Mina La Jayona y Monfragüe. Estos contratos contemplan el arrendamiento a la Junta de Extremadura, por un periodo de 20 años a contar desde el 1 de mayo de 2015, de casi 100 kilómetros de antiguas trazas ferroviarias, quedando excluidas las edificaciones.

En junio de 2017 la Junta de Extremadura y Adif firmaron un [nuevo convenio](#) para el alquiler de los terrenos del antiguo trazado ferroviario de la Vía de la Plata en el tramo de Plasencia-Baños de Montemayor (48,5 km) por un periodo de 20 años, prorrogables por otros 10 más. Una vez realizado este trámite, la Junta puso los terrenos a disposición del MAPA para que acometiese las obras de construcción de la Vía Verde de la Plata, acogiéndose a su Programa de Caminos Naturales.

En lo referente a la **promoción**, la Dirección General de Turismo ha desarrollado una [web sobre cicloturismo en Extremadura](#) en la que se ofrece información sobre itinerarios diferenciando tres categorías: la ruta Eurovelo 1, los caminos naturales y vías verdes, y las rutas de largo recorrido.

También hay una sección específica dedicada a sus [Centros BTT](#), espacios turísticos para la práctica de la bicicleta de montaña donde se ofrece también información sobre otras actividades deportivas posibles en el entorno, como senderismo, equitación, escalada,... Estos Centros están homologados por el IMBA (International Mountain Bicycling Association), cumpliendo por tanto con los requisitos mínimos exigidos en cuanto a balizamiento y señalización de las rutas. Existen Centros BTT en el [Valle del Jerte](#), [Monfragüe](#), [Sierra de Gata](#) y [Montánchez](#), entre [otros](#).

En esta web www.extremadurabtt.juntaex.es se incluye también una sección con [noticias de actualidad](#) y otra sobre propuestas de la Federación Extremeña de Ciclismo. Especial interés reviste la sección de Servicios, en la que se aporta información sobre las [Oficinas de información](#), [empresas de servicios turísticos](#) y [publicaciones](#) de folletos divulgativos sobre las rutas cicloturistas de Extremadura en diversos idiomas.

Entre las acciones realizadas para la promoción de la ruta Eurovelo 1, la Dirección General de Turismo ha contratado un servicio para la difusión de la ruta Eurovelo 1 y el desarrollo e implantación del producto turístico específico de cicloturismo, en el marco del proyecto AtlanticOnBike. Otras de las actuaciones que se están llevando a cabo para impulsar la creación de redes de trabajo cooperativo y la dinamización turística del territorio, son la puesta en marcha de una Red de Ciudades y Pueblos Eurovelo 1, el desarrollo de una oferta cicloturística específica y la implicación de la población local y de los distintos agentes sociales, a quienes se quiere convertir en prescriptores e informadores de la Eurovelo 1. Este trabajo, que fue licitado en julio de 2019, contaba con un presupuesto de 45.093,80 € (IVA excluido).

4. Fórmulas de programación de fondos europeos para la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas en los Programas Operativos del marco financiero 2014-2020 y previsión para el 2021-2027

Entre los [Fondos europeos gestionados por la Dirección General de Turismo](#) figura el Proyecto “Infraestructuras turísticas en el patrimonio natural”, enmarcado en el [O.E. 6.3.2. Desarrollo y promoción de las áreas naturales, en particular las de interés turístico](#) del Programa Operativo FEDER de Extremadura 2014-2020.

La actuación prevista consiste en la puesta en valor del importante patrimonio natural con el que cuenta la Comunidad Autónoma Extremeña impulsando actuaciones en infraestructuras que contemplen la creciente demanda de nuevos servicios turísticos, que posibiliten el uso sostenible de espacios con valor natural, a través de actuaciones en:

- Señalización, creación o mejora de infraestructuras turísticas en lugares de interés natural.
- **Creación y señalización de rutas y centros BTT**
- **Creación y conservación de vías verdes y caminos naturales**
- Construcción, mejora y conservación de miradores en el medio natural.
- Creación, mejora y señalización de zonas de baño.
- Construcción y mejora de campamentos de turismo.
- Infraestructuras de carreteras escénicas.
- Infraestructuras de turismo náutico

Objetivos que se persiguen: con la puesta en valor de los recursos de naturaleza de la región, el resultado esperado es el incremento de las visitas turísticas a la región, lo que conllevará un impacto positivo sobre las zonas en cuestión y su economía. Además, se pretende mejorar la difusión y la sensibilización de la ciudadanía respecto a la necesidad de conservar y proteger el patrimonio natural.

El presupuesto con que contaba la Dirección General de Turismo en relación con el Objetivo Específico 6.3.2. ha sido en su mayor parte destinado a acciones de promoción turística. Hacia mayo de 2020 aún quedaba un remante de presupuesto disponible, por lo que la Dirección General estaba estudiando la posibilidad de acometer alguna actuación vinculada al cicloturismo antes de que finalizase el año, si bien está aún por definir su contenido y por concretar su viabilidad.

Por otra parte, la Dirección General de Turismo de Extremadura está realizando actuaciones relacionadas con el cicloturismo cofinanciadas por fondos FEDER en el marco de los proyectos europeos AtlanticoOnBike y [Tajo Internacional](#) (sobre este último véase el **ANEXO 2**). El socio del proyecto Tajo Internacional que actúa como principal beneficiario es la Diputación de Cáceres (a través de su Área de Desarrollo Sostenible y Turismo), que viene impulsando un gran volumen de actuaciones a favor de la movilidad ciclista, mediante la construcción de infraestructuras y de centros BTT. (Véase el **ANEXO 3**).

5. Valoración y observaciones

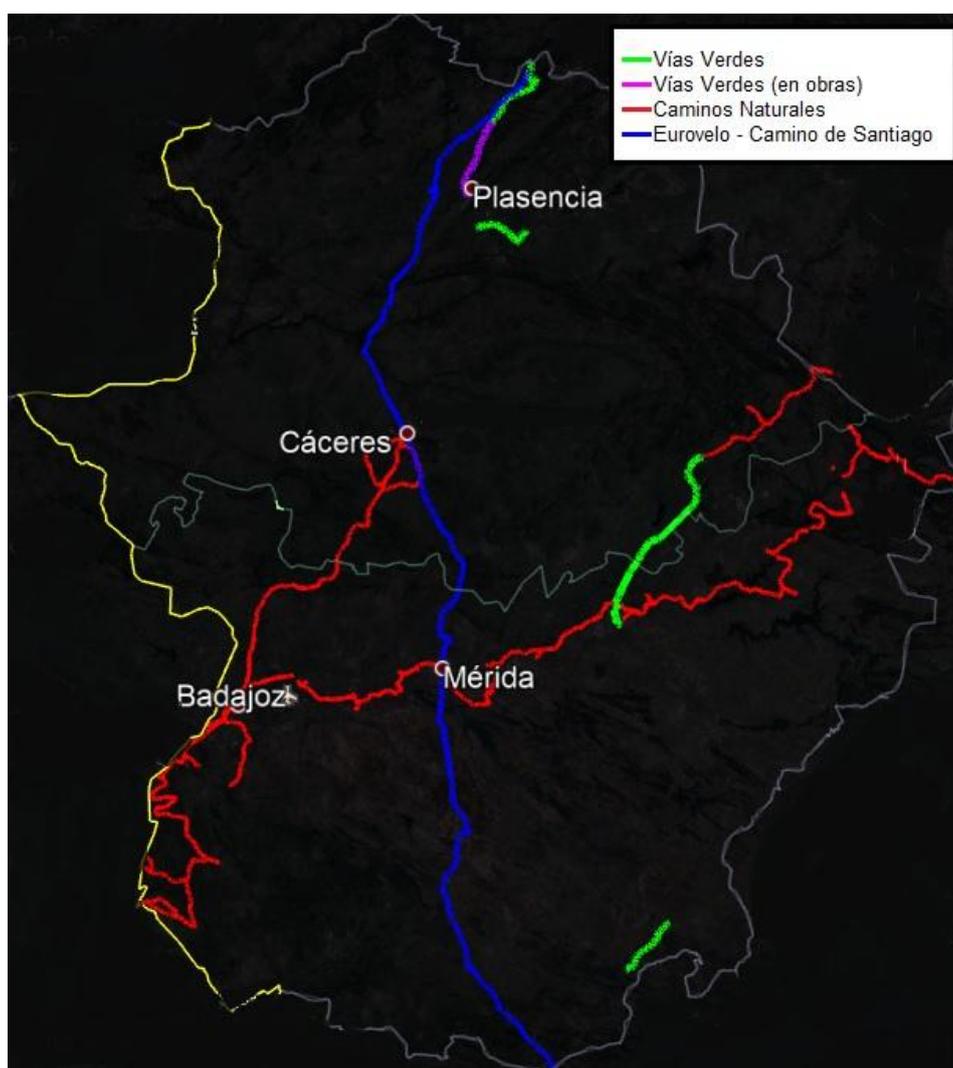
La experiencia de la Junta de Extremadura en el desarrollo del cicloturismo es sumamente positiva. En la Dirección General de Turismo se trabaja en la creación y promoción del producto de cicloturismo con una estrecha colaboración entre los servicios de Promoción y de Infraestructuras Turísticas, “siendo fundamental la existencia de equipos multidisciplinares en los que cada profesional se ocupa de su materia y se vaya sumando esfuerzos”. Los buenos resultados son también fruto de la apuesta decidida por parte de los máximos responsables de la Dirección General de Turismo y el apoyo desde la Diputación de Cáceres.

La Junta de Extremadura asume unas obligaciones y costes (alquiler de terrenos a Adif, mantenimiento,...) de los que exime a sus pequeños municipios, y que algunos de éstos difícilmente podrían afrontar, como se demostró en el pasado con la experiencia del Consorcio de las Vegas del Guadiana y las Villuercas.

Existe un gran potencial para la cooperación entre Extremadura y Andalucía en torno al cicloturismo, poniendo en valor dos conexiones territoriales que podrían ser realidad a corto plazo: una, a través de la ruta Eurovelo 1 por Huelva, y la otra uniendo las Vías Verdes de la Mina La Jayona y las que discurren por el Guadiato y Los Pedroches en Córdoba. A ello se suma que desde la localidad extremeña de Jerez de los Caballeros se puede acceder a la futura ruta de largo recorrido por la Reserva de la Biosfera Dehesas de Sierra Morena que impulsa la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía.

6. Mapa de localización

Mapa de itinerarios cicloturistas de Extremadura



Fuente: Dirección General de Turismo de la Junta de Extremadura

7. Imágenes



INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. [El Comité Regional de Cicloturismo trabaja para impulsar el turismo de bicicleta en Extremadura](#)

El Comité Regional de Cicloturismo de Extremadura es un foro de trabajo y debate en torno al desarrollo del cicloturismo en bicicleta formado por expertos de las administraciones públicas –tanto de nivel político como técnico– y por asociaciones empresariales. Está impulsado desde la Dirección General de Turismo de la Junta de Extremadura como unas de las acciones del proyecto AtlanticOnBike, “Eurovelo 1. Un destino cicloturístico único para el crecimiento verde”, en el marco del programa Interreg Espacio Atlántico, EAPA_24/2016. La Dirección General de

Turismo de Extremadura es uno de los socios del proyecto, en el que están representados 6 países europeos (Noruega, Reino Unido, Irlanda, Francia, España y Portugal).

Este proyecto pretende estimular, estructurar y promover el desarrollo de una oferta cicloturística a lo largo de la ruta Eurovelo 1 para generar beneficios económicos en el territorio a través del turismo en bicicleta.

Entre las acciones llevadas a cabo por la Dirección General de Turismo destaca por su interés para ser replicado en otros territorios la "creación de un comité de trabajo estable en el territorio de Extremadura para el fomento del cicloturismo y el diseño de un plan de acción que permita marcar una estrategia territorial sostenible durante y a posteriori del proyecto AtlanticOnBike, acorde a la estrategia transnacional Eurovelo 1".

Los trabajos a realizar para la creación del comité regional de cicloturismo consistían en:

- Detección de agentes susceptibles de formar parte del comité, públicos y privados, desde el nivel municipal al comarcal y regional.
- Diseño y gestión del comité: normas de funcionamiento, tareas, reuniones,...
- Diseño e implementación del plan de acción regional, "en el que se determine una estrategia de colaboración, participación y actividades concretas que permitan fomentar el cicloturismo en el ámbito regional, en un periodo de corto, medio y largo plazo. Dicho plan también deberá determinar los mecanismos, que de forma fácil, permitan medir la evolución de este producto a nivel regional. Para los distintos agentes, con competencias en el desarrollo del cicloturismo en la región, se determinarán sus competencias, sus posibles proyectos y forma de contribución, se realizará un esbozo de los contenidos en los que estos proyectos deban incluirse, así como las fuentes de financiación externa para los mismos".
- Reunión inicial del comité (que tuvo lugar en mayo de 2019, y una [segunda reunión](#) en diciembre de 2019).
- Documento final del comité regional y plan de acción, de unas 100 páginas, en el que se recoge toda la información relativa al comité regional y al plan de acción, así como las conclusiones y los resultados de las reuniones mantenidas.

Este trabajo fue realizado en 3 meses mediante una asistencia externa, por un importe de 4.470,76 € (IVA excluido).

ANEXO 2. EL PROYECTO EUROPEO TAJO INTERNACIONAL

Actualmente la Junta de Extremadura está participando en el [Proyecto Taejo Internacional Rede \(REDTI\)](#) que está enmarcado en el Programa Interreg V-A España-Portugal (Poctep) 2014-2020, cofinanciado en un porcentaje del 75 % por fondos FEDER.

Este proyecto cuenta con una inversión total de 9.066.818,55 €, de los cuales la Dirección General de Turismo gestiona 777.587,09 €, encargándose de la promoción, elaboración y creación de productos turísticos para su divulgación por la parte española

Este proyecto cuenta con un conjunto de [socios](#) muy amplio, siendo muy relevante la gran diversidad de áreas de la Junta de Extremadura implicadas:

- Diputación Provincial de Cáceres (Área de Desarrollo Sostenible y Turismo). Beneficiario Principal.
- Municipio de Idanha-a-Nova – Câmara Municipal
- Municipio de Castelo Branco
- Municipio de Penamacor
- Municipio de Vila Velha de Ródão
- Municipio de Nisa
- Municipio de Castelo de Vide
- Municipio de Portalegre
- Municipio de Marvão
- Municipio de Gaviao
- Naturtejo, Empresa de Turismo, EIM – Naturtejo, EIM
- DG. Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura
- DG. Desarrollo Rural. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura
- DG. Turismo. Consejería de Economía e Infraestructuras. Junta de Extremadura
- DG. Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio Junta de Extremadura
- Servicio Extremeño Público de Empleo (SEXPE)
- Fundación Ciudad de Ammaia
- DG. Deportes. Consejería de Presidencia. Junta de Extremadura

El proyecto transfronterizo Tajo Internacional es un claro ejemplo de cooperación conjunta entre España y Portugal que comenzó su andadura en el año 2009 con el proyecto TAEJO INTERNACIONAL (0314_TI_4_E), cuyo objetivo era la creación de un destino turístico basado en el aprovechamiento de los recursos patrimoniales, culturales y ambientales del territorio.

Posteriormente, en el año 2011, se inició la segunda convocatoria del proyecto de cooperación transfronteriza España-Portugal (POCTEP) TAEJO INTERNACIONAL II (0337_TI_II_4_E), con el objetivo de contribuir al desarrollo socioeconómico del ámbito territorial transfronterizo de Tajo Internacional, incrementando el valor de su desarrollo turístico sostenible y la conservación de su medio natural. Para ello desde la Dirección General de Turismo de Extremadura se desarrollaron acciones en torno a la creación de diversos productos turísticos.

En el año 2015 se continuaron ejecutando acciones en el territorio Tajo Internacional pero con fondos FEDER, sobre la promoción y comercialización del producto turístico familiar. También durante 2016 y 2017 se pusieron en marcha acciones en el territorio, pero con cargo a fondos de la Comunidad Autónoma de Extremadura, que se concretaron en la promoción de eventos culturales del territorio.

El proyecto actual Tajejo Internacional Rede (REDTI) continúa las líneas de trabajo de las dos convocatorias de proyectos anteriores y corresponde a la primera convocatoria del Programa europeo de cooperación transfronteriza INTERREG POCTEP, cuyo plazo de ejecución termina el 30 de junio de 2021, debido a retrasos producidos.

“El [objetivo](#) de este proyecto es el afianzamiento de la actividad turística basada en la puesta en valor, rehabilitación y conservación de los recursos del territorio, trabajando en la línea de procesos sostenibles de mantenimiento, recuperación y promoción de entornos naturales, paisajísticos, culturales y patrimoniales como soporte de la base económica de este territorio transfronterizo, lo que mejorará de la calidad de vida de los ciudadanos”.

El área de actuación del presente proyecto se localiza en la zona transfronteriza que marca el curso fluvial del río Tajo, que sirve de frontera natural entre España y Portugal, y divide una zona de idénticas características entre ambos países. En el lado español de la frontera (provincia de Cáceres) se ubica el Parque Natural del Tajo Internacional (declarado en 2006), que se prolonga en la parte portuguesa bajo la figura de espacio natural protegida de “Parque Natural do Tejo Internacional” (declarado en 2000). Se desarrolla, por tanto, sobre un territorio que concentra espacios de gran valor ecológico, como son la Reserva de la Biosfera Transfronteriza Tajo/Tejo Internacional y el Parque Internacional Tajo/Tejo, declaradas respectivamente en 2016 y 2013, y que constituyen el primer parque internacional de la península ibérica. Además, numerosos lugares de la Red Natura 2000 tienen presencia en este territorio.

Grado de ejecución del Proyecto Tajo Internacional Rede (REDTI)”

Anualidad	2017	2018	2019
Importe ejecutado	5.566 €	73.750,75 €	102.095,03 €

Fue en la anualidad de 2018 cuando se llevaron a cabo acciones para la promoción del turismo activo y de aventura con incidencia en el cicloturismo. En concreto:

- Promoción del destino Tajo Internacional en la “Powerade Non Stop Madrid-Tajo Internacional- Lisboa 2018”, una prueba cicloturista de gran repercusión en los medios de comunicación.
- Elaboración de contenidos y fotografías de las rutas cicloturistas del Tajo Internacional para reportaje en la revista *Solobici*, una de las revistas de ciclismo más leída de España.
- Producción de *Flybanners* para la promoción de destino Tajo Internacional en la prueba cicloturista Non Stop Madrid-Tajo Internacional-Lisboa en los puntos de hidratación que se establecieron en Alcántara y Cedillo y en la salida de la prueba.
- Suministro de 50 maillots de ciclismo para la promoción de Tajo Internacional como destino de turismo activo y de aventura a los equipos extremeños que participaron en la mencionada prueba Cicloturista.
- Consultoría y asistencia técnica para la revisión del proyecto de creación y desarrollo de Centro BTT Tajo Internacional y tramitación de autorizaciones. La Dirección General de Turismo contrató en el año 2015 la redacción de este estudio siendo necesaria su actualización y la reanudación de los trámites.

Entre las actuaciones previstas hasta junio de 2021, y que cuentan con un presupuesto de 596.175,31 €, se encuentran las siguientes:

- Creación de Centro BTT Tajo Internacional con un total de 321,17 kms. de itinerarios BTT señalizados, distribuidos en 11 rutas, en cuyo diseño se han valorado los siguientes criterios:
 - Transversalidad y sostenibilidad de kilometraje: “que las rutas discurren por todos los términos municipales y municipios incluidos en el plan de acción”.
 - Que sean lo más *ciclables* posible.
 - Que posean valor paisajístico y medioambiental.
 - Que discurren por caminos de titularidad pública.
 - Que aprovechen la red existente de senderos ya señalizados como la Red de Senderos Homologados y el Camino Natural del Tajo, con ello se aprovecha como soporte la señalización ya existente.

También van a ser trazadas y señalizadas 9 rutas ecuestres. Esta actuación –que está previsto sea licitada en 2020- cuenta con un presupuesto aproximado de 79.000 €. Para la señalización de estas rutas ecuestres y de BTT se pretende utilizar siempre que sea posible las balizas ya colocadas en otros senderos e itinerarios existentes en el Parque Natural del Tajo Internacional, para así evitar saturar de señales el entorno natural y abaratar las intervenciones.

En el período que resta hasta la finalización del proyecto en junio de 2021 se apuesta por el desarrollo y promoción de 4 productos turísticos del Destino Tajo Internacional, entre los cuales no figura de forma específica el cicloturismo: turismo de naturaleza y aventura, cultural, gastronómico y familiar.

El proyecto cuenta con una página web específica: www.turismotajointernacional.com

ANEXO 3. ALGUNAS ACTUACIONES DE LA DIPUTACIÓN DE CÁCERES RELATIVAS A LA MOVILIDAD CICLISTA

[Puesta en marcha por parte de la Diputación de Cáceres del Centro BTT de la Reserva de la Biosfera de Monfragüe](#) (agosto 2017).

[La presidenta de la Diputación de Cáceres inaugura el carril bici de Navalmoral de la Mata a Millanes](#) (junio 2019).

[Diputación de Cáceres instalará una barrera de seguridad en el carril bici de Sierra de Fuentes hacia Cáceres](#) (2020).

Contacto	
Datos personales	Rafael Pagés Rodríguez Jefe de Sección de Obras y Proyectos Turísticos
Entidad	Dirección General de Turismo Consejería de Cultura, Turismo y Deportes Junta de Extremadura
Teléfono	924 33 24 95 - 50495
Correo electrónico	rafael.pages@juntaex.es
Web	www.juntaex.es
Comunidad Autónoma	Extremadura

Contacto	
Datos personales	Rosa Miranda Guisado Jefa de Sección de Promoción del Turismo
Entidad	Dirección General de Turismo Consejería de Cultura, Turismo y Deportes Junta de Extremadura
Teléfono	924 33 24 79
Correo electrónico	rosa.miranda@juntaex.es
Web	www.extremadurabtjuntaex.es
Comunidad Autónoma	Extremadura

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Implicación activa de las administraciones públicas en el desarrollo de vías cicloturistas		
Título	DIPUTACIÓN DE CÓRDOBA	
Ámbito territorial	Provincia	Córdoba
	Comunidad Autónoma	Andalucía

1. Descripción general

La Diputación de Córdoba asumió hace décadas la coordinación de las iniciativas de vía verdes y caminos naturales en el ámbito provincial. En la actualidad promueve desde su Delegación de Medio Natural y Carreteras la creación de una red de infraestructuras verdes no motorizadas a través del [Programa Rutas, Senderos y Vías Verdes](#) incluido en el Plan Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

La provincia de Córdoba cuenta con 7 vías verdes operativas cuya longitud suma un total aproximado de 134 km, excluyendo los tramos que se prolongan a través de las provincias colindantes, además de una octava vía verde de 15 km que se encuentra en fase de obras. Entre ellas se encuentran la Vía Verde del Aceite, la más larga de Andalucía si se suma el tramo que se extiende por la provincia de Jaén, y la Vía Verde la Campiña, que es la segunda de mayor longitud en Andalucía incluyendo su prolongación en la provincia de Sevilla

Varias de las vías verdes cordobesas (La Minería, Peñarroya-Pueblonuevo y Fuente Obejuna) discurren sobre el mismo trazado del antiguo Ferrocarril Fuente del Arco-Puertollano, cuya longitud total era de 217 km, de los cuales en torno a 121 km corresponden a la Comunidad de Andalucía. Este antiguo ferrocarril de vía estrecha también cuenta con tramos acondicionados en las provincias colindantes: la Vía Verde de la Mina La Jayona (18,8 km) en Badajoz y otros 14,9 km en Ciudad Real. Por su parte, la Vía Verde de la Maquinilla aprovecha el trazado de un ramal construido en ancho ibérico para el transporte de viajeros y la Vía Verde del Cerco es un circuito interno diseñado dentro del Cerco Industrial de Peñarroya-Pueblonuevo.

En lo que respecta a la construcción, una parte importante de los kilómetros que suman las vías verdes cordobesas han sido fruto de las inversiones del Programa Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), a lo que se añaden las obras ejecutadas con fondos municipales, provinciales (PROFEA fundamentalmente) o, en algún caso puntual, de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

El mantenimiento de las vías verdes cordobesas es realizado, en términos generales, por parte de los ayuntamientos, que se encargan de la conservación de sus respectivos tramos, contando con una importante colaboración de la Diputación de Córdoba, a través de su Departamento de Medio Ambiente de la Delegación de Medio Natural y Carreteras. En el tramo de la Vía Verde del Aceite que atraviesa la comarca de la Subbética cordobesa ha tenido siempre una activa implicación en su gestión y promoción la Mancomunidad de la Subbética, siendo señalado y promocionado este tramo durante muchos años como “Vía Verde de la Subbética”.

2. Fórmulas para la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido: titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos.

A continuación se detallan los procedimientos seguidos para la construcción y gestión de cada una de las vías verdes cordobesas, que responden a una casuística muy diversa, siendo en algunos casos diferentes incluso en varios tramos de una misma vía verde:

- [Vía Verde del Aceite](#): entre Luque (río Guadajoz) y Puente Genil, 73 km (de un total de 128 km, hasta Jaén). La **Asociación de la Vía Verde del Aceite** cuenta con una ficha propia en este documento con mayor información.

- **Tramo de la comarca Subbética**: municipios de Luque, Zuheros, Doña Mencía, Cabra y Lucena. Antiguo trazado ferroviario de Adif cuyos terrenos fueron arrendados en 1999 (por Renfe, empresa titular previa a la creación de Adif) por un plazo de 30 años a la Mancomunidad de la Subbética. En 2012 se firmó una adenda al convenio ampliando el plazo de vigencia hasta el 31/3/2029. El canon correspondiente al ejercicio 2020 es de 13.024,38 € por el arrendamiento de 57,03 km.

En sus contratos de arrendamiento de terrenos de líneas en desuso Adif da un tratamiento diferente a la traza y a los recintos de las estaciones, situados respectivamente en suelo rústico y en suelo urbano por lo general, siendo habitual que sean objeto de contratos separados y fijándose unos cánones diferentes en cada caso. En algunas ocasiones Adif enajena sus edificaciones, como ha sucedido en el municipio de Lucena. Tras años de negociaciones, en 2017 se suscribió un [Acuerdo entre el Ayuntamiento de Lucena y Adif](#) para la adquisición por parte del primero de algunos terrenos, entre ellos los recintos de las antiguas estaciones de Lucena y Las Navas del Selpillar (esta última ubicada en una pedanía bastante alejada del casco urbano).

La Mancomunidad de la Subbética –constituida por 14 municipios- ha vuelto a ser el ente responsable de la gestión de la vía verde a partir de que en 2018 se liquidase el Consorcio de la Vía Verde de la Subbética, el cual había sido constituido exclusivamente por los 5 municipios atravesados por la vía verde y por la Diputación de Córdoba con la única finalidad de encargarse de la vía verde.

La Diputación colabora en el mantenimiento y la conservación de la Vía desde el año 2009 a través de fondos PROFEA. La Mancomunidad de Municipios de la Subbética certifica mediante una Resolución de su Presidencia la titularidad de los terrenos y concede una autorización anual a la Diputación de Córdoba para la realización de estas obras de mantenimiento.

- **Tramo de la comarca Campiña Sur cordobesa**: municipios de Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil. Antiguo trazado ferroviario de Adif, objeto de un contrato de arrendamiento suscrito en 2009 por parte de la Diputación de Córdoba, con un canon anual superior a los 8.500 € y un plazo de 20 años. Con posterioridad, la Diputación acordó mediante un [convenio con los tres ayuntamientos](#) que a partir de 2015 sean éstos los que asuman el pago del canon de Adif como contraprestación por los servicios de mantenimiento realizados por la Diputación. El referido convenio venció en 2019, estando en trámites su renovación.

Desde 2013 el área de medioambiente de la Diputación de Córdoba realiza tareas de mantenimiento con cargo al programa PROFEA.

- [Vía Verde de la Campiña](#): entre Córdoba y La Carlota, 27,4 km (de un total de 91,4 km, hasta Marchena), en los municipios de Córdoba, Guadalcazar y La Carlota. Antiguo trazado ferroviario de Adif, objeto de un contrato de arrendamiento suscrito en 2017 por parte de la Diputación de Córdoba, con un canon anual superior a los 14.000 €. Desde entonces la Diputación se encarga del mantenimiento a través del PROFEA.

Un hecho reciente ilustra sobre la importancia que reviste la disponibilidad patrimonial de los terrenos afectados: entre 2008 y 2013 la Diputación de Córdoba realizó tareas de mantenimiento en el tramo cordobés de la Vía Verde de la Campiña con los fondos del PROFEA, pero desde 2014 Adif no autorizó la ejecución de estas obras por no tener ya vigencia el Convenio de cesión de los terrenos a los ayuntamientos. El progresivo deterioro del trazado por falta de mantenimiento se prolongó hasta 2017, cuando se suscribió un nuevo contrato, esta vez entre Adif y la Diputación de Córdoba.

La Diputación está ahora en trámites con los ayuntamientos para firmar un convenio por el cual éstos se hagan cargo del canon de Adif y la Diputación del mantenimiento y conservación. Hasta el momento han confirmado su disposición los municipios de Guadalcazar y La Carlota, estando pendiente la del Ayuntamiento de Córdoba. .

En cuanto a la gestión, los antecedentes se remontan al año 2000, cuando se constituyó un Consorcio de la Vía Verde de la Campiña para la conservación del tramo cordobés de la Vía Verde ya acondicionado, formado por la Diputación de Córdoba y los municipios cordobeses afectados. A este Consorcio se adhirieron en 2002 la Diputación de Sevilla y los municipios sevillanos por donde iba a discurrir la Vía Verde. Sin embargo, pese a estar redactado el correspondiente proyecto constructivo e incluso estar licitada la ejecución de obras por parte del Ministerio de Medio Ambiente del momento, diversos contratiempos provocaron que en los municipios sevillanos la vía verde no llegase a ser una realidad hasta varios años más tarde, por lo que desistieron – al igual que la Diputación de Sevilla - de pagar sus cuotas al Consorcio.

En 2012 se acordó la disolución del Consorcio y desde entonces no existe ninguna coordinación para la gestión y promoción conjunta de la segunda vía verde más larga de Andalucía, con la pérdida de oportunidades que ello conlleva, aunque en los últimos años se han reiniciado las gestiones para revertir esta situación, impulsadas por el Patronato Provincial de Turismo de Córdoba.

- [Vía Verde de la Minería](#): en los municipios de Villanueva del Duque e Hinojosa del Duque, 14,6 km. Antiguo trazado ferroviario de FEVE (vía estrecha) que discurre en toda su longitud desde Fuente del Arco (provincia de Badajoz) hasta Puertollano (provincia de Ciudad Real).

El Ayuntamiento de Villanueva del Duque es propietario de los terrenos tras adquirirlos a FEVE en la década de 1980, si bien un tramo (en torno a 3 km) atraviesa una propiedad privada cuyo propietario adquirió a FEVE esos terrenos, por lo que fue necesario diseñar una alternativa al trazado ferroviario. Por su parte, el Ayuntamiento de Hinojosa del Duque es propietario de los terrenos.

Las obras de adecuación de la vía verde fueron realizadas gracias a fondos procedentes de la Diputación de Córdoba y por actuaciones llevadas a cabo –de forma excepcional – por la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Los Ayuntamientos presentan anualmente certificados de la titularidad de los terrenos y autorizaciones a la Diputación de Córdoba para la realización de las obras del PROFEA.

- [Vía Verde de La Maquinilla](#): entre Belmez y Peñarroya-Pueblonuevo, 8 km. Antiguo trazado ferroviario minero que discurre por los municipios de Peñarroya-Pueblonuevo y Belmez. El Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo es propietario de los terrenos, mientras que el Ayuntamiento de Belmez obtuvo la cesión gratuita de la traza mediante convenio firmado con la empresa ENCASUR por un periodo de 25 años.

La movilización ciudadana impulsada desde la Asociación La Maquinilla desde 2011 ha jugado un papel decisivo para que este proyecto se haya hecho realidad y siga creciendo con la adecuación de nuevos kilómetros y la recuperación del patrimonio industrial del entorno. Las primeras actuaciones para el acondicionamiento, señalización y dotación de mobiliario en la Vía Verde fueron realizadas por estudiantes del Instituto de Enseñanza Superior (IES) José Alcántara de Belmez.

La Diputación colabora en el mantenimiento y la conservación de la Vía desde el año 2013 a través de fondos PROFEA. Los Ayuntamientos presentan anualmente certificados de la titularidad de los terrenos y autorizaciones a la Diputación de Córdoba para la realización de estas obras.

- [Vía Verde de Peñarroya-Pueblonuevo](#): en Peñarroya-Pueblonuevo, 3,2 km. Sobre el antiguo trazado de FEVE que discurre entre las provincias de Badajoz y Ciudad Real. El acondicionamiento de este tramo urbano se realizó con el Plan de ayuda a la Minería del Carbón 2007-2012.

Configurará en el futuro un circuito circular al conectar con la Vía Verde de la Maquinilla y con la Vía Verde del Cerco, conexiones que quizás podrían ser llevadas a cabo con la implicación del IES Alto Guadiato de Peñarroya-Pueblonuevo a través de la iniciativa "Impulsa" lanzada desde la Junta de Andalucía para centros educativos en zonas necesitadas.

Actualmente esta vía verde –eminentemente urbana- es la única de la provincia que no está incluida en los planes del PROFEA de la Diputación.

- [Vía Verde del Cerco](#): en Peñarroya-Pueblonuevo, 1,8 km. Desarrollada sobre terrenos propiedad del Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo, que en 2008 adquirió todo el recinto del Cerco Industrial de Peñarroya-Pueblonuevo, por cuyo interior discurre la Vía Verde. El Ayuntamiento financió la actuación, contando con la colaboración del IES Alto Guadiato. La anterior Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio puso objeciones al no haberse realizado un Estudio previo para la caracterización de los suelos, cuyo coste ya está estimado en 1 millón de euros, del cual se prevé que la Consejería financie el 75 % y el Ayuntamiento asuma el 25 % restante.

Conservada y promocionada por el Ayuntamiento con la colaboración de la Asociación La Maquinilla.

- [Vía Verde de Fuente Obejuna](#): en Fuente Obejuna, 4,5 km. Antiguo trazado ferroviario (que discurre entre las provincias de Badajoz y Ciudad Real) en el municipio de Fuente Obejuna, cuyos terrenos son propiedad del Ayuntamiento.

La Diputación colabora en el mantenimiento y la conservación de la Vía desde el año 2013 a través de fondos del PROFEA. El Ayuntamiento presenta anualmente certificado de la titularidad de los terrenos y autorización anual a la Diputación de Córdoba para la realización de estas obras.

- **Vía Verde del Guadiato**: municipio de Belmez, unos 16 km. Antiguo trazado ferroviario de vía estrecha operado por FEVE hasta que pasó a estar adscrito a Adif. El Ayuntamiento de Belmez obtuvo 12,3 km de la traza mediante contrato de arrendamiento firmado con Adif en 2017 por un periodo de 20 años, por lo que abona un canon anual.

La Diputación colabora en la adecuación de la vía desde el año 2018 a través de fondos del PROFEA. El Ayuntamiento presenta anualmente certificado de titularidad de los terrenos y autorización a la Diputación de Córdoba para la realización de estas obras.

El Ayuntamiento de Belmez encargó la redacción de un proyecto constructivo para la adecuación como vía verde de este nuevo tramo que interconectará las Vías Verdes de la Maquinilla y de la Minería y solicitó al MAPA la ejecución de las obras en el marco de su Programa Caminos Naturales. Debido a la compleja casuística existente en torno a la titularidad de los terrenos en este tramo, y para eludir los problemas competenciales que ello generaba para la intervención del MAPA, se optó por una solución viable y práctica: la Diputación de Córdoba ha acometido el acondicionamiento de un tramo de unos 7,5 km de la nueva vía verde, de los cuales 2 km han sido desviados por la carretera provincial A-3075 al no ser posible utilizar el trazado ferroviario, que había sido adquirido por un particular. Se da la circunstancia de que en ese tramo la carretera discurre por una vía pecuaria de gran anchura, de modo que sería posible ejecutar un carril bici o una senda en el margen de la calzada en el futuro, si bien por el momento no se ha previsto. Ya ha sido ejecutada la primera fase de las obras sobre unos 4 km.

El tramo restante de la Vía Verde del Guadiato será ejecutado por el MAPA sobre el trazado ferroviario arrendado por el Ayuntamiento de Belmez y puntualmente sobre unos 700 metros de una antigua carretera sin tráfico, cuyo uso ha sido cedido con este fin en marzo de 2020 por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio al Ayuntamiento de Belmez. El MAPA tiene previsto comenzar las obras en el año 2020.

3. Fórmulas para la financiación de las actuaciones en las vías ciclistas

La Diputación de Córdoba viene aplicando desde su área de medioambiente el Programa PROFEA al acondicionamiento, mantenimiento y mejora de las vías verdes cordobesas desde 2008.

Las actuaciones que se contemplan para vías verdes por parte de la Diputación de Córdoba son competencia de la Administración solicitante en base al artículo 9.9 de la LAULA (Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía). Con respecto a las áreas recreativas la competencia se regula en el art.25.2.b) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

El PROFEA (PER hasta 1996) es un programa de subvenciones que tiene como objetivo contratar a trabajadores desempleados, preferentemente eventuales agrarios, para llevar a cabo obras de interés general y social, como conservación y mantenimiento del medio rural, forestal, patrimonial y medioambiental y para mejorar las infraestructuras de los pueblos.

En el caso de Andalucía, el Estado subvenciona los costes salariales y las cotizaciones empresariales, cuyo importe asciende al 60% del coste total de la subvención. Por su parte, las Diputaciones Provinciales y la Junta de Andalucía, subvencionan el 40% de la cantidad restante, que se corresponde con el coste de adquisición de los materiales necesarios para realizar los proyectos aprobados. De este 40% la Junta de Andalucía subvenciona el 75% de esta cantidad y la Diputación Provincial, el 25% restante.

Las inversiones realizadas en el marco del PROFEA en el periodo 2019-2020 en las Vías Verdes de la Provincia de Córdoba han sido, en resumen, las siguientes:

- ✓ Longitud de actuación: 127 km
- ✓ Tiempo: 7,7 meses
- ✓ 16 Contratos de oficiales
- ✓ 472 contratos de peones
- ✓ Mano de obra: 797.462,88 €, financiado al 100% por el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE).
- ✓ Inversión en materiales: 339.000 €, financiado en un 75% por la Junta de Andalucía y en un 25% por la Diputación de Córdoba.
- ✓ Total de la inversión: 1.136.462,88 euros .

Puede servir de referencia el [año 2016](#), cuando el presupuesto de todas las actuaciones del PROFEA en las vías verdes cordobesas ascendió a 669.946,71 € y fueron contratados 452 trabajadores. En 2017, por ejemplo, la inversión prevista para ejecutar de las obras del PROFEA en la Vía Verde de la Campiña ascendía a 229.609,45 €, de los cuales estaban destinados a mano de obra: 137.765,67 € y 91.843,78 € a materiales.

La tipología de las actuaciones realizadas en las vías verdes cordobesas a través del PROFEA es muy variada:

- Ripiado de la plataforma de la vía, posterior extendido y compactado de zahorra para el nuevo firme.
- Hormigonado de cunetas y badenes.
- Desbroce de cunetas y taludes.
- Colocación de mallazo en los taludes para su protección de desprendimientos.
- Plantación de árboles y arbustos en la zona.
- Tratamiento fitosanitario de especies invasivas.
- Poda y realces de especies arbóreas.
- Actuaciones en sistemas de drenaje de las vías, transversales y lineales.
- Realización de drenajes lineales (cunetas).
- Actuaciones con el equipamiento de madera, vallado longitudinal.
- Señalización de zonas de actuación, colocación de carteles informativos sobre puntos de acceso controlado o de paso con precaución.
- Instalación de señalización y cartelería.
- Balizamiento de zonas peligrosas.
- Colocación de vallado metálico en pasos superiores.
- Limpieza de lodos y materiales.
- Eliminación de socavones en el firme.
- Elementos limitadores de acceso.
- Construcción de elementos de ocio en zonas de descanso (bancos, mesas), parques infantiles.
- Construcción de accesos y aparcamientos.
- Mejora ambiental y paisajística del itinerario.
- Ejecución de carril-bici para conectar entre sí dos vías verdes.

4. Fórmulas para la comunicación y promoción de vías ciclistas

La **comunicación y promoción** de las vías verdes cordobesas ha sido impulsada activamente en los últimos años desde el [Patronato Provincial de Turismo de Córdoba](#), especialmente sobre la Vía Verde del Aceite, la más madura en términos de producto turístico, sobre la cual ha realizado reportajes fotográficos y audiovisuales, anuncios y reportajes en medios, guías turísticas y folletos (más de 20.000 unidades) en español, inglés, francés y holandés. Véase la ficha correspondiente a la **Asociación de la Vía Verde del Aceite** en este documento.

Además, el Patronato ha organizado diversos seminarios para impulsar la coordinación entre las administraciones, la cooperación público-privada y las alianzas entre empresarios en torno a la gestión y promoción de las vías verdes cordobesas, con la colaboración de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía: [*Encuentro de Vías Verdes de la Provincia de Córdoba* \(2016\)](#), [*Encuentro para la Dinamización de la Vía Verde de la Campiña* \(2018\)](#), [*Encuentro para la dinamización de las Vías Verdes del Guadiato y Los Pedroches* \(2019\)](#).

La Mancomunidad de la Subbética viene realizando desde hace décadas una activa y exitosa labor de promoción y comercialización turística de su tramo de la Vía Verde del Aceite, con la colaboración de la Junta de Andalucía, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y, puntualmente, de Turespaña. Viene contribuyendo a esta divulgación la iniciativa privada del Centro Cicloturista Subbética, también con la colaboración de la Asociación Europea de Vías Verdes.

En las restantes vías verdes cordobesas las acciones de comunicación y promoción son casi inexistentes hasta el momento, aunque la Asociación La Maquinilla realiza interesantes actividades promocionales y de implicación ciudadana en torno a las Vías Verdes del Guadiato y Los Pedroches, con la colaboración de los ayuntamientos, la Diputación de Córdoba y patrocinadores privados.

5. Valoración y observaciones

La valoración de las intervenciones de la Diputación de Córdoba sobre las vías verdes de la provincia es sumamente positiva, siendo especialmente destacable la activa cooperación desde el Área de Medioambiente con los entes locales y con el resto de entidades afectadas (Adif, CHG, MAPA,...), lo que ha permitido lograr la colaboración entre diversas administraciones para la construcción y gestión de itinerarios (como las Vías Verdes del Guadiato y de la Minería) por tramos y fases diferentes.

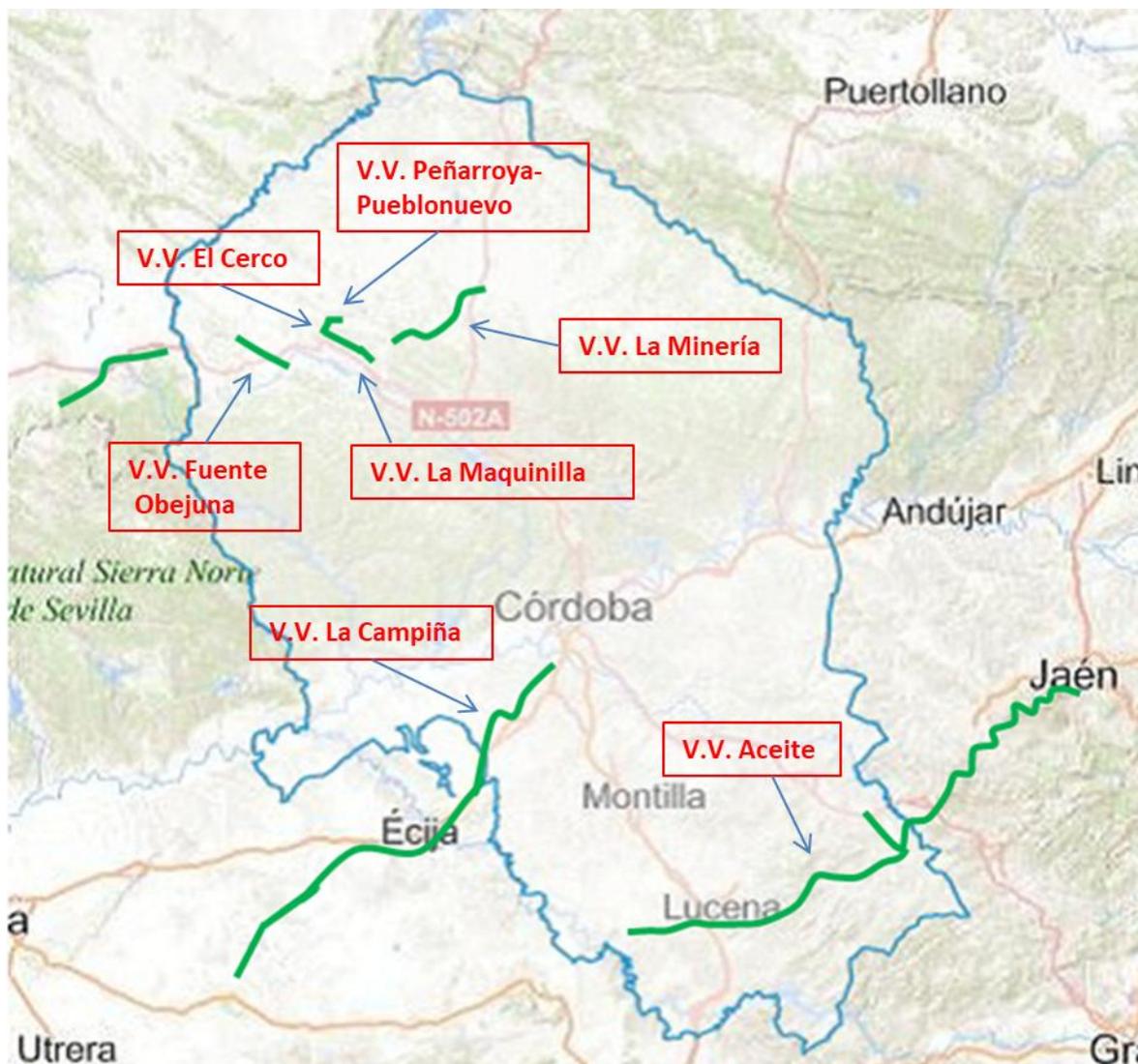
También la implicación del Patronato Provincial de Turismo de Córdoba ha sido clave para propiciar una coordinación e intercambio de buenas prácticas a nivel institucional entre todas las vías verdes de la provincia, gracias a los Encuentros celebrados.

En cuanto a la gestión, se advierte una compleja casuística en los modelos implementados y una fuerte disparidad en los niveles de madurez turística alcanzados por las diferentes vías verdes de la provincia. La Vía Verde del Aceite –en particular, el tramo de la Subbética- destaca muy significativamente respecto al resto de vías verdes, lo cual se explica –entre otros factores- por la existencia de un ente gestor específico y profesionalizado, la Mancomunidad de la Subbética, que se encarga activamente de su gestión y dinamización, de forma continuada desde el momento de su construcción.

El enorme potencial como atractivos itinerarios cicloturistas de larga longitud que encierran la Vía Verde de la Campiña y las vías verdes del norte de la provincia de Córdoba se encuentra aún sin explotar, por falta de implicación local y de coordinación entre sus promotores. Es así tanto entre los tramos de las provincias de Córdoba y Sevilla, en el caso de la Campiña, como entre los diversos tramos de vías verdes de las comarcas del Guadiato y Los Pedroches (y con los tramos de las provincias de Badajoz y Ciudad Real). En este último caso es imprescindible unificar su denominación y solucionar las discontinuidades para lograr un itinerario de larga longitud.

6. Mapa de localización

Mapa de las Vías Verdes de la provincia de Córdoba (mayo 2019)



Fuente: elaboración propia y www.viasverdesandalucia.es

7. Imágenes



Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos



Contacto	
Datos personales	Ana María López Losilla Jefa del Departamento de Medio Ambiente
Entidad	Delegación de Medio Natural y Carreteras Diputación de Córdoba
Teléfono	957 212 812
Correo electrónico	aml101@dipucordoba.es
Web	www.dipucordoba.es www.cordobaturismo.es
Comunidad Autónoma	Andalucía

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Implicación activa de las administraciones públicas en el desarrollo de vías cicloturistas		
Título	DIPUTACIÓN DE JAÉN	
Ámbito territorial	Provincia	Jaén
	Comunidad Autónoma	Andalucía

1. Descripción general

En 1995 la Diputación de Jaén, con el fin de revalorizar los recursos endógenos de la provincia y mejorar su infraestructura medioambiental, se interesó por participar en el Programa de Vías Verdes, creado en 1993 por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente con el objetivo de reutilizar el patrimonio ferroviario en desuso para usos ambientales, turísticos y de ocio. Véanse las fichas del Programa Vías Verdes y del Programa de Caminos Naturales en este documento.

La Diputación de Jaén inició a través de su Área de Turismo gestiones con el Ministerio en este sentido, encargando a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) un estudio de viabilidad y posterior proyecto constructivo para el acondicionamiento como vía verde del trazado del antiguo Tren del Aceite en el tramo que atravesaba la provincia de Jaén. En 1999 empezaron las obras para la puesta en marcha de esta primera actuación en la provincia y la Vía Verde del Aceite entró en servicio en 2001.

La oferta se fue ampliando en años posteriores con la incorporación en 2011 de la Vía Verde del Guadalimar y en 2015 de la Vía Verde de Segura.

- [Vía Verde del Aceite](#), entre la ciudad de Jaén y la estación de Campo Real (Puente Genil), con un ramal entre Luque y Baena. (55,3 km, que se prolongan en la provincia de Córdoba hasta alcanzar una longitud total de 128 km).
- [Vía Verde del Guadalimar](#), entre Linares y Begíjar, sobre el antiguo FC Baeza-Utiel (15,3 km).
- [Vía Verde de Segura](#), entre Arroyo del Ojanco y Villarrodrigo, sobre el antiguo FC Baeza-Utiel (27 km).

La Diputación de Jaén se adhería con estas actuaciones al Programa Vías Verdes para la reutilización de los trazados ferroviarios en desuso existentes en la provincia como rutas de cicloturismo, senderismo y paseo bajo principios de accesibilidad, facilidad y comodidad, universalidad de usuarios y seguridad. Sus objetivos básicos eran:

- Mantener el uso público de las infraestructuras de comunicación.
- Dar respuesta a la demanda social de servicios turísticos alternativos.
- Facilitar a la población el acceso a una experiencia deportiva, cultural, educativa y de contacto con la naturaleza.
- Favorecer el desarrollo sostenible de la zona de actuación mediante la potenciación de los recursos económicos, el fomento del empleo y el asentamiento de la población en su lugar de origen.

Estas actuaciones se desarrollaban en dos fases:

- Acondicionamiento de las infraestructuras, cuyas obras eran financiadas a través de sus presupuestos por los sucesivos ministerios en los que recayeron los Programas de Vías Verdes y de Caminos Naturales.
- Mantenimiento, gestión y promoción de las obras realizadas, cuyos costes eran asumidos por la entidad promotora.

Durante el desarrollo de estas vías verdes la Diputación de Jaén y el entonces Ministerio de Medio Ambiente abordaron la posibilidad de la creación de un gran corredor verde que uniera mediante vías verdes, antiguos trazados ferroviarios y otras infraestructuras no motorizadas varias provincias y distintas comunidades autónomas, comenzando así a definirse el [Gran Corredor Verde de la Provincia de Jaén](#). Este proyecto planteaba la creación de un gran eje que atravesaría la provincia de Jaén en dirección NE-SO, que constituiría una infraestructura medioambiental de primer orden para la provincia de Jaén, destinada a un uso deportivo y turístico, para la práctica del senderismo y del cicloturismo.

En este Gran Corredor se integraban también algunas otras vías verdes existentes en la provincia de Jaén, desarrolladas por el Ayuntamiento de Linares sobre diversos trazados ferroviarios –la mayoría de carácter minero-existentes en torno a su casco urbano, en concreto:

[Vía Verde de Linares](#), entre Linares y la Estación de Linares-Baeza, conectada con la Vía Verde de Guadalimar (6,6 km).

[Vía Verde de Vadollano](#), entre Linares y el paraje de Vadollano (6,7 km).

El área de Agricultura, Ganadería, Medio Ambiente y Cambio Climático de la Diputación de Jaén es la responsable de la gestión y dinamización de todas las vías verdes jiennenses –con excepción de las impulsadas por el Ayuntamiento de Linares- y del desarrollo de nuevos proyectos de vías verdes. Consideran sus responsables que las vías verdes tienen una gran importancia en la provincia desde el punto de vista ambiental “para la conectividad y restauración ecológica de los territorios a través de una infraestructura verde”, para la “conexión y restauración de ecosistemas fragmentados y para la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático”.

Desde la perspectiva económica, la Diputación impulsa las vías verdes porque “constituyen una oportunidad inmejorable para el crecimiento y el empleo, como ya están demostrando las numerosas iniciativas empresariales que se articulan entorno a las Vías Verdes y que vienen a optimizar el aprovechamiento de los recursos con los que ya cuentan nuestra provincia, como la inmensa riqueza cultural y patrimonial de nuestros municipios, y además aprovechan novedosos recursos como la inmejorable calidad de nuestros cielos nocturnos o la observación de nuestra riquísima biodiversidad”.

2. Fórmulas para la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido: titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos.

Las obras para la adecuación de las 3 vías verdes gestionadas por la Diputación de Jaén han sido realizadas en el marco del anterior Plan Tejido Verde y del actual Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA). En todos los casos estas vías discurren sobre antiguos trazados ferroviarios que son bienes patrimoniales de Adif, por lo que la Diputación tiene suscritos contratos con la empresa pública para el alquiler de sus terrenos.

Contratos de alquiler de terrenos e inmuebles entre Adif y la Diputación de Jaén (Año 2020)

Concepto Facturado	Canon anual
Vía Verde Aceite	12.743,72 €
Vía Verde Espeluy-Linares (*)	16.860,13 €
Vía Verde de Segura	5.922,28 €

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

Vía Verde del Guadalimar	8.003,65 €
Torredonjimeno: E.M. Estación suelo	1.143,14 €
Torredelcampo: terrenos vía	509,58 €
Martos : edificios varios y terreno	3.005,20 €
Alcaudete: edificios varios y terreno	4.276,45 €

(*) Suspendido por no haberse ejecutado aún la vía verde.

Las obras llevadas a cabo por los sucesivos ministerios o bien por la Diputación de Jaén o los ayuntamientos sobre las vías verdes se realizan bajo la cobertura legal de estos contratos de arrendamiento. En los casos en los que algún ayuntamiento ha construido vías ciclistas de conexión entre el casco urbano y la vía verde, ha llegado a los acuerdos necesarios con las administraciones a quienes correspondía la titularidad de los terrenos o de las infraestructuras afectadas.

Así, el Ayuntamiento de Alcaudete consiguió que la Diputación de Jaén (a través de su delegación de Infraestructuras Municipales) invirtiera más de 1,75 millones de euros en el acondicionamiento del tramo de 3,8 km de la carretera JA-4308 que une el casco urbano con su antigua estación, en la Vía Verde del Aceite. Esta inversión estaba destinada esencialmente a la realización de sustanciales mejoras en la calzada de la carretera, si bien incluyó también la construcción de una calzada auxiliar restringida al uso de ciclistas y peatones, que permite el tránsito seguro de vecinos y visitantes entre el pueblo y la Vía Verde.

Esta actuación – que fue inaugurada en abril de 2016 por el presidente de la Diputación de Jaén- fue complementada con una segunda fase de obras de restauración paisajística sobre este mismo tramo de la carretera, dotada con una inversión de más de 55.600 €. Consistió fundamentalmente en la restauración de todos los taludes nuevos que se habían creado con siembra de especies arbustivas e instalación de mobiliario (bancos, vallados,...) así como en la recuperación de los tramos antiguos de carretera.

La Diputación de Jaén tiene una decidida voluntad de seguir contando con nuevos tramos de vías verdes en su provincia, concretamente se trata de dos prolongaciones sobre la Vía Verde de Segura a lo largo del antiguo Ferrocarril Baeza-Utiel:

- Tramo de la Vía Verde de Segura entre Arroyo del Ojanco y Villanueva del Arzobispo (26,6 km): la Diputación tiene un proyecto de adecuación redactado y solicitó que fuera ejecutado a cargo del Programa de Caminos Naturales del MAPA, sin resultados hasta la fecha. Su presupuesto asciende a 2.409.399,47 €.
- Tramo de la Vía Verde de Segura entre Villanueva del Arzobispo y Begíjar (65 km): aún no ha sido redactado su proyecto constructivo.

Una vez finalizadas las obras de adecuación por parte del MAPA, el mantenimiento de las vías verdes es realizado por la Diputación de Jaén en los 3 casos referidos. Si bien, en el caso del tramo jiennense de la Vía Verde del Aceite, la gestión es llevada a cabo por el Consorcio de la Vía Verde del Aceite, formado por los 5 ayuntamientos cuyos municipios recorre la vía y por la propia Diputación.

El presupuesto del Consorcio de la Vía Verde del Aceite para 2020 asciende a 126.992,63 €.

Cada uno de los miembros del Consorcio tiene una aportación anual que, en el caso de los ayuntamientos, es proporcional a su población y a los kilómetros de vía que tiene en su término, según se establece en los Estatutos del Consorcio:

El criterio para determinar la participación en el Consorcio, de cada uno de los socios de acuerdo con el artículo 87 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía, será de un treinta y seis por cien por la variable de población y otro treinta y seis por ciento por el término longitud de vía verde que discurre dentro de cada término municipal, aplicándosele a la Diputación Provincial el resto, quedando la participación como sigue:

- Diputación Provincial de Jaén: 28,00 % (antes 20,00)
- Ayuntamiento de Alcaudete: 11,01 % (antes 12,23)
- Ayuntamiento de Jaén: 25,44 % (antes 28,23)
- Ayuntamiento de Martos: 18,75 % (antes 20,83)
- Ayuntamiento de Torredelcampo: 9,75 % (antes 10,83)
- Ayuntamiento de Torredonjimeno: 7,05 % (antes 7,83)

Se establece la fórmula recogida en el art. 87.5 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía (BOJA 122, de 23-06-2010) para afrontar los casos de socios deudores y garantizar que sean abonadas sus aportaciones al Consorcio.

Mantenimiento de las Vías Verdes gestionadas por la Diputación de Jaén (2019)

Número de tramos en activo y km	3 tramos de 54, 15.4 y 26.9 km respectivamente
Km totales de Vía Verde	96.3 km (*)
Presupuesto total	349.499,34€
Presupuesto por kilómetro	3.629,28€/km
Empleos directos	5 (dos operarios, dos supervisores)
Estaciones disponibles	8
Estaciones acondicionadas	1 (Torredonjimeno, como almacén)
Túneles	12
Viaductos	16

(*) hay un pequeño desajuste con las cifras facilitadas en www.viasverdes.com

El área de Agricultura, Ganadería, Medio Ambiente y Cambio Climático de la Diputación de Jaén desarrolla sus actuaciones de mantenimiento y dinamización de las 3 vías verdes ya referidas mediante un “Plan *de Gestión Ambiental de las Vías Verdes de Jaén*”, a través de 4 ejes:

- **Programa de Gestión de la Bio/Geodiversidad**
 - Inventario de lugares de interés geológico
 - Gestión de especies de fauna (instalación de nidales y refugios, posaderos, cotos de caza, seguimiento de anidamiento en plantaciones, daños, etc)
 - Seguimiento de especies, tanto autóctonas como exóticas (picudo)
- **Programa de Gestión y Mantenimiento de la Vegetación**
 - Mantenimiento de la vegetación (plan de poda anual, plantaciones, control de espontáneas, etc)
 - “Cómete la Vía”, plantación de frutales menores en lugares apropiados
 - Selección y recogida de material de reproducción
 - *Micorrización* y mejora de la supervivencia de plantaciones

- **Programa de Limpieza y Mantenimiento de la infraestructura**
 - Limpieza periódica (semanal, mensual y en eventos)
 - Mantenimiento general y de urgencia (inclemencias meteorológicas, vandalismo,...)
 - Vigilancia y supervisión de autorizaciones
 - Supervisión de vigencia de Planes de Evacuación

- **Programa de Participación Social y Educación Ambiental** (véase epígrafe 4)
 - Relación con otras instituciones (Asociación de Vías Verdes de Andalucía, FFE, ayuntamientos, otras entidades,...)
 - Celebración y organización de Eventos (Día Nacional de las Vías Verdes, Semana Europea de la Movilidad, Día Internacional de los Bosques,...)
 - Actividades solicitadas: autorizaciones
 - Realización de talleres formativos y divulgativos (protección de fauna, astroturismo,...)
 - Integración de información en la web y redes sociales de la Diputación de Jaén.

En los **ANEXOS 1 y 2** se recogen sendos ejemplos de las actuaciones realizadas por la Diputación sobre la Vía Verde del Aceite para su mantenimiento y progresiva mejora de la infraestructura, en este caso para reparación del firme en diversos tramos y del alumbrado que había sido instalado en la zona periurbana de Jaén para favorecer su uso en horario nocturno.

La Diputación cuenta con una plataforma digital para facilitar y optimizar las labores de planificación y ejecución de las tareas de mantenimiento de las 3 vías verdes que gestiona directamente:

- Aplicación de escritorio para gestión de vías verdes.
- Integración de información para gestión y mantenimiento e información para usuarios (incidencias, puntos de interés, noticias, eventos).
- Gestión de bases de datos e información geográfica.
- Explotación de datos para estadística y difusión.

La Diputación aprovecha una fuente de información muy interesante para planificar sus actuaciones de mantenimiento y para analizar el nivel de uso que están alcanzando las 3 vías verdes que gestiona, gracias a la instalación de diversos ecocontadores que registran los usos que tienen a lo largo de todo el año. Ha colocado un total de 7 dispositivos, 5 de ellos en la Vía Verde del Aceite –a razón de uno por municipio-, 1 en la Vía Verde del Guadalimar y 1 en la Vía Verde de Segura. Véase el **ANEXO 3**.

3. Fórmulas para la financiación de las actuaciones en las vías ciclistas

En lo que se refiere a financiación de las obras para el acondicionamiento de las 3 vías verdes gestionadas por la Diputación de Jaén, todas fueron ejecutadas en el marco del Plan Tejido Verde y del posterior Programa de Caminos Naturales impulsados por los sucesivos Ministerios con competencias en medio ambiente y agricultura. La redacción de los proyectos constructivos era asumida por la Diputación y encargada a servicios externos, generalmente a la FFE.

En los años posteriores a las obras iniciales de acondicionamiento se ha venido realizando un sinfín de inversiones adicionales con fondos de diversas procedencias para la mejora continua de estas infraestructuras, la mayoría de ellas procedentes de la propia Diputación, o bien del Consorcio de la Vía Verde del Aceite en su caso.

Así sucedió con la pasarela instalada en el término municipal de Alcaudete, muy cerca de su antigua estación, para permitir el cruce a desnivel de la Vía Verde del Aceite sobre la Autovía del Olivar (A-316) en un lugar que era un punto negro para la seguridad de usuarios de la Vía Verde y de la autovía. El proyecto de la pasarela fue elaborado por la Diputación de Jaén y presentado en varias ocasiones al MAPA para su ejecución con cargo al Programa de Caminos Naturales sin obtener resultados. Dada la peligrosidad que suponía el cruce a nivel existente, se habilitó un crédito extraordinario desde el Consorcio de la Vía Verde del Aceite para su construcción, con un importe de 155.000 €. El acto de inauguración en mayo de 2018 de esta pasarela metálica de 140 metros de longitud -incluyendo los viales de acceso- fue presidido por el presidente de la Diputación de Jaén.

Aprovechando la ocasión se informó de que el Consorcio de la Vía Verde del Aceite había destinado durante 2017 y 2018 más de 265.000 euros (adicionales a la construcción de la pasarela) para actuaciones de mejora y adecuación, como la reparación del firme en distintos puntos del trazado, la ejecución de cunetas, o para acometer actuaciones urgentes para solventar situaciones sobrevenidas.

4. Fórmulas para la comunicación y promoción de vías ciclistas

En su estrategia de comunicación y dinamización de las vías verdes jiennenses la Diputación desarrolla desde el Área de Agricultura, Ganadería, Medio Ambiente y Cambio Climático una intensa actividad, buscando la participación ciudadana.

- **Programa de Participación Social y Educación Ambiental** (véase epígrafe 2).
 - Relación con otras instituciones (Asociación de Vías Verdes de Andalucía, FFE, Ayuntamientos, Entidades,...)
 - Celebración y organización de Eventos (Día Nacional de las Vías Verdes, Semana Europea de la Movilidad, Día Internacional de los Bosques,...)
 - Actividades solicitadas: autorizaciones
 - Realización de talleres formativos y divulgativos (protección de fauna, fomento de la biodiversidad, astroturismo,...)
 - Integración de información en la web y redes sociales de la Diputación de Jaén.
- **Promoción turística y económica**
 - Espacios Naturales Protegidos (Laguna Honda, LICs, Ríos, observación de aves, etc)
 - Alojamientos rurales
 - Promoción de Productos locales (Degusta Jaén)
 - Geocaching
 - Talleres de Astronomía y observación astronómica

La Diputación de Jaén –desde su área de Agricultura, Ganadería, Medio Ambiente y Cambio Climático- ofrece información en su web sobre las [Vías Verdes y los Caminos Naturales de la provincia de Jaén](#), facilitando el acceso a diversas publicaciones divulgativas:

- [Folleto de la Vía Verde del Aceite](#) (2016): cofinanciaron su diseño la Mancomunidad de la Subbética y la Diputación de Jaén, asumiendo el Patronato Provincial de Turismo de Córdoba la impresión de un total de 20.000 ejemplares en dos tiradas sucesivas. Fue presentado en un acto conjunto por los Presidentes de las diputaciones de Córdoba y de Jaén en la feria turística FITUR (Madrid, enero 2017).

- [Folleto “Olive Oil Greenways”](#) (2018) editado e impreso (7.000 ejemplares) directamente en inglés por la Diputación de Jaén. El Patronato Provincial de Turismo de Córdoba asumió su reedición (10.000 ejemplares) y encargó su traducción a varios idiomas, también disponibles online en PDF, y una primera tirada en papel en francés (500), alemán (500) y holandés (500), aparte de otros 2.000 ejemplares adicionales en inglés.
- [Guía turística de la Vía Verde del Aceite-tramo de Jaén \(2019\)](#): editada por la Diputación de Jaén, disponible impresa y *online*.
- [Folleto de las Vías Verdes de la provincia de Jaén](#) (2019), que cuenta también con una versión en [inglés](#).
- [Guía de las Vías Verdes de la provincia de Jaén](#) (2019), [presentada](#) por el presidente de la Diputación el Día del Medio Ambiente (5 de junio de 2020).

En todo lo referente a la Vía Verde del Aceite, véase también la ficha de la **Asociación Vía Verde del Aceite** en este documento.

La Diputación también ha facilitado el acceso a esta información divulgativa con la creación de unas aplicaciones para dispositivos móviles, disponibles para IOS y Android.

Desde el área responsable de turismo de la Diputación de Jaén se colabora en la promoción de las vías verdes jiennenses -especialmente de la Vía Verde del Aceite, la más madura en términos turísticos- en diversas ferias turísticas nacionales e internacionales, habiéndose realizado varios viajes de familiarización para turoperadores, agentes de viajes, periodistas y comunicadores (*fam trips* y *press trips*) tanto de ámbito nacional como internacional. Igualmente, promocionan las vías verdes en sus publicaciones destinadas al mercado turístico y a través de sus redes sociales.

Especial interés revisten los diversos foros y jornadas técnicas que ha organizado la Diputación de Jaén con el objetivo de impulsar la formación y la transferencia de buenas prácticas en torno a la gestión y dinamización de las vías verdes, dirigidas a los representantes técnicos y políticos de los ayuntamientos, empresarios y colectivos locales:

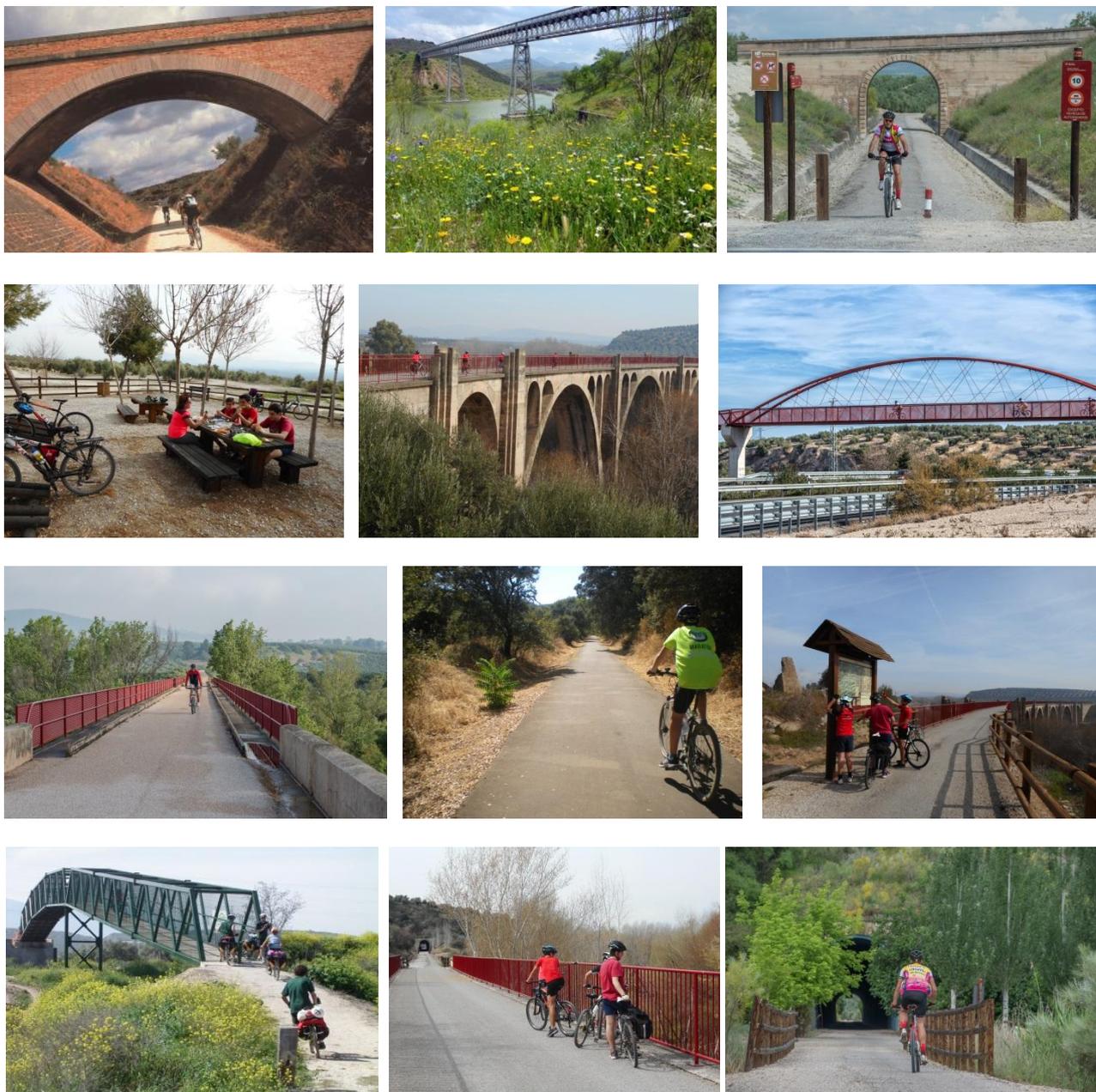
- [Jornada técnica Vías Verdes y Desarrollo Sostenible en Andalucía](#). (Baeza, Jaén, 23 de mayo de 2013).
- [I Encuentro de Vías Verdes de la provincia de Jaén](#) (Jaén, 15 de diciembre de 2016).
- [II Encuentro de Vías Verdes de la provincia de Jaén](#) (Puente de Génave, 6 de noviembre de 2019).

5. Valoración y observaciones

La valoración de la implicación del Área de Agricultura, Ganadería, Medio Ambiente y Cambio Climático de la Diputación de Jaén en la gestión, dinamización y promoción de sus 3 vías verdes es muy positiva. Las 3 vías verdes que gestiona cuentan con unos servicios de mantenimiento que garantizan el buen estado de las infraestructuras y de los equipamientos complementarios.

En lo que se refiere a las acciones de comunicación y promoción que se realizan desde esta área, su efectividad sería mayor si se estableciera una coordinación más intensa con el área responsable de turismo del ente provincial y se lograra también una mayor implicación por su parte para incorporar a las vías verdes en sus estrategias y acciones de promoción turística.

7. Imágenes



INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. MEJORA DEL FIRME EN VARIOS TRAMOS DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE” (Año 2017)

El Proyecto de la Obra “MEJORA DEL FIRME EN VARIOS TRAMOS DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE” se redacta por encargo del Consorcio de la Vía Verde del Aceite.

Los trabajos previos se realizaron por el personal del Área de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, tomando los datos de campo necesarios con los que desarrollar en gabinete la redacción del proyecto de mejora del firme de la Vía Verde del Aceite, y de evacuación de aguas.

El proyecto consiste en la mejora del firme en los tramos siguientes:

• **Firme**

Elemento	Medición	Pk
Reparación de firme (Torredelcampo)	1.000 m	12.000 a 13.000
Reparación de firme (Torredonjimeno)	2.000 m	16.000 a 18.000
Reparación de firme (Martos)	200 m	22.500 a 22.700
Reposición de firme (Martos)	1.100 m	24.400 a 25.500

• **Evacuación de aguas**

Elemento	Medición	Pk
Ejecución de cuneta hormigón (Martos)	900	24.000 a 24.900

Se realizarán como mínimo las siguientes operaciones de obra:

1.- Escarificado del firme existente, incluyendo el nivelado, humectado y compactado preciso para lograr un grado de compactación del 95%. Medida la superficie realmente ejecutada. Escarificado del firme existente con al menos 15 cm. de profundidad, (15.050 m²).

2.- Base granular (zahorra artificial) con husos z1/z2/z3, y comprendiendo: adquisición, transporte a pie de obra, preparación de la superficie existente, extendido, humectación y compactado con medios mecánicos del material granular al 100% del Proctor modificado, incluso perfilado y rasanteo de la superficie terminada. Medido en perfil compactado.

Extendido de zahorra con un espesor medio de 10 cm., humectación y compactación hasta 100% del Proctor modificado (1.505 m³).

3.- Recreido anchura de Vía con base granular (zahorra artificial) con husos z1/z2/z3, comprendiendo: adquisición, transporte a pie de obra, preparación de la superficie existente, extendido, humectación y compactado con medios mecánicos del material granular al 100% del Proctor modificado, incluso perfilado y rasanteo de la superficie terminada. Medido en perfil compactado.

Extendido de zahorra con un espesor medio de 50 cm., humectación y compactación hasta 100% del Proctor modificado (337.50 m³).

4.- Un doble tratamiento superficial de riegos asfálticos en un ancho de 3,5 metros, que constará de:

Doble tratamiento asfáltico a 3,5 m. ancho, con una dotación de 25 litros de árido de diversas granulometrías y 3,5 Kg de emulsión asfáltica ECR-3. Medida la superficie realmente ejecutada. (15.050 m²)

5.- Ejecución de cunetas de hormigón HM-20/p/20 Ila con cemento CEM II / 32.5 árido rodado de 18-20 mm. de tamaño máximo y consistencia plástica, elaborado, transportado, puesta en obra mediante bomba, vibrado y curado. Medido el volumen empleado (82.80 m³).

El plazo de ejecución se estima en 2 MESES, proponiendo un plazo de garantía de un año, a contar desde la fecha de recepción de la obra.

El Presupuesto es de: CIENTO DIECINUEVE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS CON SESENTA Y UN CENTIMOS, desglosado de la siguiente forma:

-Presupuesto de Ejecución Material.....	83.336,76 €.
-13% de Gastos Generales	10.833,78 €.
-6% de Beneficio Industrial.....	5.000,21 €.
Presupuesto Base	99.170,75 €.

Aumentando el 21% en concepto de IVA sobre 99.170,75 €, que corresponden al Presupuesto Base, obtenemos el Presupuesto Total de Licitación que asciende a la cantidad de **119.996,61 €**

Se concluyó el expediente con la resolución que consideraba la oferta técnica y económicamente más ventajosa la presentada por una empresa, de 72.394,65 € (IVA excluido) y ejecución de plazo de obra de 2,4 meses.

ANEXO 2. PROYECTO DE "RESTAURACIÓN DEL ALUMBRADO PÚBLICO DE LA VÍA VERDE DE JAÉN" (Año 2017)

La Vía Verde del Aceite, dependiente de la Diputación Provincial de Jaén, está abierta al uso desde 2001, con una longitud de 54,8 km, comienza en la parte posterior del polideportivo de las Fuentezuelas de Jaén y termina en el límite provincial con Córdoba, en el río Guadajoz. Atraviesa los términos municipales de Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos y Alcaudete.

El proyecto de restauración del alumbrado se ha redactado con el objetivo de reparar los tramos que se encuentran en mal estado, daños causados por actos vandálicos, e instalación de sistemas de seguridad, para lo que se va a proceder a la sustitución de todas las arquetas por arquetas con tapa anti-vandálica y sistema antirrobo, se trata de un sistema de protección de cable eléctrico para proteger las instalaciones de alumbrado público.

En la siguiente tabla se detalla los metros de alumbrado que tiene cada tramo y los metros que se han de reparar.

Tramo	metros con alumbrado	Nº farolas afectadas	ml afectados
Jaén	1.800	61	1.800
Torredonjimeno	1.750	18	580
Alcaudete	500	20	500
TOTAL	6.800	99	2.880

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN 167.317,66, IVA INCLUIDO

ANEXO 3. INSTALACION DE ECOCONTADORES

La Diputación de Jaén ha instalado un total de 7 ecocontadores de paso de usuarios en las 3 vías verdes que gestiona: 5 en la Vía Verde del Aceite (1 en cada uno de los términos municipales atravesados, 1 en la Vía Verde de Guadalimar y 1 en la Vía Verde de Segura. Abajo se aportan algunos datos estadísticos:

Número de usos registrados en la Vía Verde del Aceite (año 2019)

Año 2019	Torredonjimeno	Torredelcampo	Jaén	Martos	Alcaudete
Enero	6.441	7.228	14.338	7.323	1.172
Febrero	8.529	9.646	16.745	10.001	1.458
Marzo	10.043	10.734	18.919	10.849	1.939
Abril	7.686	7.721	14.200	8.754	2.449
Mayo	10.936	11.004	20.782	12.135	2.407
Junio	9.716	9.844	17.925	10.287	2.236
Julio	8.835	10.329	14.005	9.209	5.662
Agosto	8.934	8.895	13.951	8.896	7.974
Septiembre	9.864	9.769	17.647	10.280	3.542
Octubre	9.366	10.253	18.025	10.133	1.844
Noviembre	6.250	6.654	12.042	6.170	996
Diciembre	5.648	7.778	13.407	7.487	1.201
TOTAL	102.246	109.853	191.985	111.522	32.878
Media Mensual	8.520	9.154	15.999	9.293	2.740
Media Diaria	280	301	526	306	90

Número de usos registrados en la Vía Verde de Segura y Vía Verde de Guadalimar, por tipo de usuario (año 2019)

Año 2019	VV Guadalimar	VV Segura	VV Guadalimar Peatón	VV de Segura Peatón	VV Guadalimar Ciclista	VV de Segura Ciclista
Octubre	641	378	582	325	59	53
Noviembre	1.440	776	1.308	674	132	102
Diciembre	1.289	857	1.106	751	183	106
TOTAL	3.370	2.011	2.996	1.750	374	261
Media Mensual	281	168	250	146	31	22
Media Diaria	9	6	8	5	1	1

Contacto

Datos personales	Sonia Bermúdez Jefa de Servicio de Medio Ambiente y Sostenibilidad
Entidad	Área de Agricultura ,Ganadería, Medio Ambiente y Cambio Climático Diputación Provincial de Jaén
Teléfono	953 60 52 33
Correo electrónico	sonia.bermudez@dipujaen.es
Web	www.dipujaen.es
Comunidad Autónoma	Andalucía

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Experiencias exitosas de redes e itinerarios cicloturistas de gran longitud		
Título	PROGRAMA DE CAMINOS NATURALES	
Ámbito territorial	País	España

1. Descripción general

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) desarrolla el [Programa de Caminos Naturales](#), que ha permitido la puesta en servicio de la Red de Caminos Naturales, cuya longitud total supera los 10.200 kilómetros, distribuidos por toda la geografía nacional. De estas infraestructuras, más de 1.500 km son Vías Verdes, denominación que reciben al ejecutarse sobre antiguas plataformas de ferrocarril.

El Programa de Caminos Naturales inició su andadura en 1993 bajo la denominación de Plan Tejido Verde, promovido por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente como parte integrante de su Plan Director de Infraestructuras 1993-2007. A partir de su creación en 1996, el Ministerio de Medio Ambiente asumió el desarrollo de estas actuaciones que, con el paso de los años, han ido recayendo en los sucesivos ministerios con competencias en materia de agricultura y desarrollo rural, adquiriendo la denominación actual de Programa de Caminos Naturales.

“Caminos Naturales” es una marca registrada en la Oficina Española de Patentes y Marcas a favor del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Las actuaciones del Programa de Caminos Naturales contribuyen al desarrollo socioeconómico del medio rural mediante la reutilización de infraestructuras de transporte, vías pecuarias, plataformas de ferrocarril, caminos de sirga, caminos tradicionales en desuso, o bien abriendo nuevas sendas, que permiten a la población acercarse a la naturaleza y al medio rural en general, satisfaciendo la demanda creciente del uso eco-recreativo del campo.

Estos caminos están destinados a ser utilizados mediante medios no motorizados y respetuosos con el entorno, dependiendo su idoneidad para un uso ciclista de las condiciones específicas de trazado y de tipo de firme de cada camino.

El MAPA entiende como prioritaria la promoción, valorización y el conocimiento de estos caminos entre la población, por lo que ha puesto en marcha numerosas acciones divulgativas. En la tarea de promoción de las vías verdes que el MAPA ha venido desarrollando, ha colaborado eficazmente la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) estableciendo, una vez ejecutadas las obras, acuerdos con los promotores para su difusión a nivel nacional e internacional, a través del Programa Vías Verdes (que cuenta con ficha propia en este documento).

Los **objetivos** a conseguir con el aprovechamiento de estas infraestructuras como caminos naturales son:

- Mantener el uso público de las infraestructuras de comunicación.
- Dar respuesta a la demanda social de servicios turísticos alternativos.
- Facilitar a la población el acceso a una experiencia deportiva, cultural, educativa y de contacto con la naturaleza.
- Favorecer el desarrollo sostenible de la zona de actuación mediante la potenciación de los recursos económicos, el fomento del empleo y el asentamiento de la población en su lugar de origen.

Las actuaciones a ejecutar para que estas infraestructuras se adapten a su nuevo uso constan de dos fases:

- **Acondicionamiento** de las infraestructuras, que será financiado por el Ministerio a través de los presupuestos propios, ocupándose de todo el proceso de ejecución de las obras.
- **Mantenimiento** de las obras realizadas y de la gestión de las actividades recreativas que se generen entorno a estas nuevas infraestructuras, cuyos costes serán asumidos por la entidad promotora.

2. Fórmulas para la captación, ejecución y certificación de fondos europeos en la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido

El Programa de Caminos Naturales del MAPA se financia con fondos procedentes de los Presupuestos Generales del Estado. Las inversiones destinadas por los sucesivos ministerios a la construcción de vías verdes y caminos naturales fue incrementada continuamente, siendo 2009 el año en que se registró el incremento presupuestario más significativo: se pasó de 22 millones de euros en 2008 a contar en el año siguiente con 64,6 millones de €, incluyendo las actuaciones que se enmarcaron dentro del Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo ("Plan E"), que ascendieron a 41'4 millones de euros.

Las inversiones ministeriales acumuladas en la construcción de caminos naturales (incluyendo a los que son vías verdes por discurrir sobre antiguos trazados ferroviarios) durante el período 1993-2019 ascienden a 244,2 millones de euros.

Por otro lado, el [Programa Nacional de Desarrollo Rural \(PNDR\)](#) para el periodo comprendido entre 2014-2020 incluyó una medida destinada a la construcción de caminos naturales. Ello implica que el Estado Español puede recibir fondos procedentes del FEADER con una tasa de cofinanciación del 53% para la construcción de caminos naturales que cumplan una serie de condicionantes.

Los itinerarios que se incluyen en el PNDR y que, por lo tanto, son subvencionables a través de FEADER, se seleccionan de entre los que se van a ejecutar en el año y cumplen los requisitos establecidos en los [criterios de selección](#), como son el discurrir por al menos dos comunidades autónomas o ser insulares, entre otros. Véase en el **ANEXO 1** los itinerarios que han sido incluidos en el PNDR 2014-2020, la mayoría correspondientes a vías verdes de gran longitud..

Desde 1993 hasta hoy día se han construido y puesto a disposición de la ciudadanía más de 10.200 km de caminos naturales, si bien no toda esa longitud ofrece condiciones para ser recorridos en bicicleta. Precisamente el MAPA ha elaborado un [Manual de parámetros para definir una clasificación según el grado de ciclabilidad](#) de los caminos naturales, que ha sido publicado en mayo de 2020. El número de kilómetros ejecutados anualmente ha experimentado un importante incremento en los últimos años, debido en gran medida a la puesta en servicio de caminos de gran longitud, como los de la Cañada Real Soriana Occidental (Castilla y León), Ruta del Cantábrico (Galicia), Humedales de la Mancha (Castilla-La Mancha), Matarraña-Algars (Aragón, Cataluña), Vía de la Plata (Extremadura, Castilla y León) y Santander-Mediterráneo (Aragón, Castilla y León).

En la web del MAPA se recoge un cuadro con las [inversiones](#) que se han realizado en el marco del Programa de Caminos Naturales desde 1993, indicando el volumen de las inversiones, la longitud de kilómetros construidos por años y las sumas acumuladas hasta 2019.

3. Titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras ciclistas ejecutadas

El MAPA asume la ejecución de las obras de construcción de los caminos naturales, en respuesta a la [solicitud](#) presentada por las entidades públicas que quieran acogerse al Programa de Caminos Naturales. Estas entidades (comunidades autónomas, diputaciones forales y provinciales, mancomunidades, consorcios, ayuntamientos,...) deberán aportar la siguiente documentación:

- Proyecto de las obras de acondicionamiento del trazado de la infraestructura que se quiera integrar en el Programa. La entidad promotora debe entregar previamente un estudio de viabilidad o anteproyecto. En algunas escasas ocasiones el propio MAPA ha contratado la redacción de los proyectos constructivos, de forma excepcional.
- Acuerdo de compromiso de la entidad promotora en el que se exprese:
 - Que existe disponibilidad de los terrenos para la realización de las obras, en cualquiera de las situaciones posibles dentro de la amplia casuística, siendo éste un factor clave para garantizar la viabilidad del proyecto. (Véase **ANEXO 2**).
 - Que asumirán las labores de mantenimiento y conservación de las obras una vez finalizadas, con un compromiso de reposición de la señalización acorde al manual de Caminos Naturales, de utilización del nombre del camino natural así como de informar al Ministerio de posibles modificaciones de trazado, actuaciones de promoción realizadas y difusión de la marca de Caminos Naturales. (Véase **ANEXO 3**).
 - Que adquieren la responsabilidad patrimonial y extracontractual ante la eventualidad de cualquier hipotético daño o siniestro producido en los terrenos y/o bienes inmuebles integrantes del camino natural o vinculados a él, o que como consecuencia de un limitado mantenimiento puedan originarse en las propiedades limítrofes, usuarios o personas situadas en las cercanías. (Véase **ANEXO 4**).

En lo que respecta a los caminos naturales que discurren junto a los grandes ríos de España, en algunos casos ha sido la comunidad autónoma la que inició la solicitud para su ejecución, mientras que en otros fue el Ministerio el que actuó como entidad promotora. Tres de estos caminos fueron ejecutados gracias a los fondos del denominado “Plan E” puesto en marcha por el Gobierno de España hace unos años. El último de estos proyectos está todavía en sus fases iniciales de adecuación:

- [Camino Natural del Ebro GR 99](#): 1.260 km (Cantabria, Castilla y León, La Rioja, Navarra, Aragón y Cataluña)
- [Camino Natural del Duero](#): 750 km (Castilla y León)
- [Camino Natural del Tajo](#): más de 1.000 km (Aragón, Castilla-La Mancha, Madrid y Extremadura)
- [Camino Natural del Guadiana](#): 1.034 Km (Castilla-La Mancha, Extremadura, Andalucía)
- Camino Natural del Júcar: 544 km (Castilla-La Mancha, Valencia). En junio de 2019 aprobaba el MAPA su creación, previendo ejecutar sendas de entre 1 y 1,5 metros de ancho para uso de ciclistas y caminantes: 17,4 km de caminos de tierras, 14,4 km de sendas, y la apertura de 15,1 km de sendas de forma manual y de 4,8 km con maquinaria. En octubre de 2015 había sido aprobado su [estudio de impacto ambiental](#)

En cuanto a la **divulgación y promoción** de los caminos naturales, el propio MAPA viene desarrollando una intensa y variada gama de actuaciones, contando con la colaboración de los entes gestores de los diversos caminos y de la FFE en lo relativo a los caminos que son también vías verdes por discurrir sobre antiguos trazados ferroviarios.

El Ministerio ofrece en su [página web](#) una exhaustiva y actualizada información, tanto de carácter institucional y profesional como también dirigida a los potenciales usuarios de los caminos. Hay disponible un [buscador de caminos naturales online](#) organizado por zonas geográficas, a través del cual se puede acceder a una completa información descriptiva de cada uno de estos itinerarios: descripción, perfil altimétrico, material gráfico, descargas para GPS y otros datos prácticos.

También existe una sección de [App y visitas virtuales](#) en la que es posible la descarga de una aplicación para dispositivos móviles y la visualización de fotografías panorámicas 360° tomadas en algunos puntos especialmente atractivos de muchos caminos naturales.

Entre los materiales divulgativos que promueven el conocimiento y uso de los caminos, el MAPA viene editando un gran volumen de [publicaciones](#) muy completas de todo tipo (guías, folletos...) sobre cada itinerario en concreto y también de carácter general y [temático](#) vinculando a los caminos con los recursos naturales, culturales y turísticos de su entorno (observación de aves, gastronomía, historia, literatura,...). Una de las publicaciones recoge un mapa en el que se incluyen todos los [Caminos Naturales y Vías Verdes](#) de España.

Con la misma finalidad divulgativa están disponibles en la web del MAPA una serie de [Videos](#) sobre diversos caminos naturales.

Entre las publicaciones destinadas a instituciones y profesionales interesados, existe también una gran profusión de documentos técnicos, estudios y manuales editados por el MAPA, como son, entre otros:

- [Manual de parámetros para definir una clasificación según el grado de ciclabilidad](#). Mejora de información vinculada a la práctica ciclista para la red de Caminos Naturales (mayo 2020).
- [Base de precios para proyectos del Programa de Caminos Naturales](#) (2020).
- [Estudio sobre el nivel de uso e impacto socioeconómico de los Caminos Naturales y Vías Verdes españolas incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural](#) (2019).
- [Caminos Naturales y Vías Verdes de España](#).
- [Caminos Naturales. Manual de señalización y elementos auxiliares](#) (2012).
- [Guía metodológica para la elaboración de proyectos](#).
- [Caminos Naturales. Manual de aspectos constructivos](#).
- [Impacto económico y social del Programa de Caminos Naturales](#) (2014), también en su versión reducida del [Resumen ejecutivo](#).
- [Sistema de indicadores sobre caminos naturales e itinerarios no motorizados](#)
- [Estudio de viabilidad y traza de la red Eurovelo en España](#).
- [Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico](#).

4. Fórmulas de programación de fondos europeos para la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas en los Programas Operativos del marco financiero 2014-2020 y previsión para el 2021-2027

Hasta 2023 está previsto que se prolongue para el Programa de Caminos Naturales la situación actual respecto a la posibilidad de cofinanciación de FEADER.

5. Valoración y observaciones

La valoración global del Programa de Caminos Naturales es sumamente positiva por sus excelentes resultados y su elevado grado de implantación en el territorio nacional, siendo el programa de referencia para las administraciones públicas del ámbito local y autonómico que desean desarrollar itinerarios no motorizados en la naturaleza.

Una vez ejecutadas las obras, el MAPA no tiene competencias en el territorio para exigir a los entes beneficiarios el cumplimiento a largo plazo de sus obligaciones en cuanto al mantenimiento y promoción de los caminos. La gestión posterior de estas infraestructuras es muy variable, oscilando entre aquéllas que son calificadas de excelentes y adecuadas, hasta otros casos en los que resultan insuficientes o incluso pésimas. En ocasiones, al producirse cambios en los equipos de gobierno de los entes locales los nuevos responsables no asumen las obligaciones contraídas por los antecesores para la conservación de las actuaciones realizadas, con el consiguiente abandono de las infraestructuras y la pérdida de fondos públicos; otras veces, se trata de pequeños municipios rurales que no cuentan con los recursos materiales y humanos necesarios para gestionar la infraestructura recibida. La ejecución de nuevos caminos naturales podría realizarse mediante convocatorias abiertas por concurrencia competitiva, lo que permitiría penalizar a los entes gestores que incumplieran sus obligaciones, excluyéndoles de nuevas actuaciones.

En los períodos de crisis económicas es muy habitual que los entes locales no puedan asumir el coste que suponen los compromisos adquiridos para la gestión de los caminos. En este sentido, es preferible que los promotores sean instituciones públicas de ámbito supramunicipal tales como comunidades autónomas o diputaciones provinciales.

El grado de incidencia de los caminos naturales en su entorno es dispar, dependiendo de múltiples condicionantes: tipología del camino, entorno geográfico, densidad de población, perfil de usuarios...Algunos tienen un uso turístico y generan un impacto socioeconómico en el territorio, mientras que otros caminos tienen un uso esencialmente local.

6. Mapa de localización



7. Imágenes



INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. Caminos Naturales incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural 2014-2020 (PNDR)

La ayuda al desarrollo rural cofinanciada por el **Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER)** en el periodo de programación 2014-2020 se canaliza en España a través de diferentes programas de desarrollo rural (uno por cada comunidad autónoma) y uno nacional, el [Programa Nacional de Desarrollo Rural 2014-2020 \(PNDR\)](#).

El PNDR está dirigido a la financiación de actuaciones de desarrollo rural declaradas de interés general, de ámbito supra-autonómico o cuya competencia corresponda a la Administración General del Estado (AGE), con arreglo a seis prioridades de desarrollo rural establecidas por la Unión Europea. El PNDR se ha estructurado en diferentes medidas y

submedidas, encuadrándose en la submedida M 7.8. la “**creación y mantenimiento de caminos naturales**”, gestionada por la Subdirección General de Regadíos e Infraestructuras Rurales de la Dirección General de Desarrollo Rural, Innovación y Política Forestal. Ello permite en los caminos naturales de ámbito supra-autónomico o insular la cofinanciación de hasta un 53% de su coste.

Los itinerarios que se han incluido en el PNDR 2014-2020 son los siguientes:

- Camino Natural Vía de la Plata. Tramo Alba de Tormes-Carbajosa de La Sagrada (Salamanca)
- Camino Natural de los Humedales de la Mancha. Camino Natural Guadiana (Ciudad Real, Cuenca y Toledo)
- Supresión de la discontinuidad en la etapa 27 del Camino Natural del Guadiana (Badajoz)
- Camino Natural Santander-Mediterráneo. Tramo Abejar-Soria (Soria)
- Camino Natural del antiguo ferrocarril Baeza-Utiel. Tramo: estación de Reolid-límite provincial con Jaén (Albacete)
- Camino Natural del Matarranya-Algars (Teruel)
- Camino Natural Santander-Mediterráneo. Tramo Calatayud (Zaragoza)
- Camino Natural Ruta del Cantábrico. Etapa: O Vicedo-Ladrado (A Coruña)
- Camino Natural Santander-Mediterráneo. Tramo San Leonardo-Abejar (Soria)
- Camino Natural Vía de la Plata. Tramo Béjar-Baños de Montemayor (Salamanca y Cáceres)
- Camino Natural Vía de la Plata. Tramo Barcial del Barco-Límite provincial con León (Zamora)
- Camino Natural del ferrocarril Vasco Navarro. Tramo Estella/Lizarra-Murieta (Navarra)
- Camino Natural del Plazaola. Tramo Irurtzun-Sarasa (Navarra)
- Camino Natural Santander-Mediterráneo. Tramo Cojóbar-cruce con N-234 (Burgos)
- Camino Natural Santander-Mediterráneo. Tramo Estación de Hontoria del Pinar-límite provincial con Soria (Burgos)
- Camino Natural Vía de la Plata. Tramo: Hervás-Casas del Monte (Cáceres)
- Camino Natural del Matarranya-Algars. Fase III (Tarragona)
- *Camino Natural Santander-Mediterráneo. Tramo Comarca del Campo de Daroca (Zaragoza) (En ejecución)*
- *Camino Natural Santander-Mediterráneo. Tramo Castellanos de Bureba / Ciudad-Dosante (Burgos) (En ejecución)*
- *Camino Natural Vía de la Plata. Tramo estación de Plasencia-Jarilla (Cáceres) (En ejecución)*
- *Camino Natural del río Júcar. Tramo provincia de Cuenca (Cuenca) (En ejecución)*
- *Camino Natural Santander-Mediterráneo. Tramo Valcorba-Ciria (Soria) (En ejecución)*

ANEXO 2. MODELO DE DISPONIBILIDAD DE LOS TERRENOS

(El organismo que corresponda – poner el nombre) () certifica que los terrenos necesarios para la ejecución de las obras del Camino Natural “.....”, según el Proyecto de fecha..... firmado por su redactor D....., están disponibles, ya que:*

(usar el punto o puntos de más abajo que proceda/n)

1. Son de propiedad municipal, **los datos registrales** existen y están a nombre de cada Ayuntamiento implicado y asimismo existen **acuerdos de Pleno** de cada Ayuntamiento cediendo su uso al objetivo del Proyecto, esto es, a su habilitación como Camino Natural y al posterior uso público ecorrecreativo del mismo. Se adjuntan los documentos indicados en negrita.
2. Son propiedad pública al tratarse de Vías Pecuarias, y existe el **consentimiento de la Consejería correspondiente de la Comunidad Autónoma** de que se trata, que se adjunta, autorizando su uso compatible con el primario de las Vías Pecuarias para realizar las obras y para el uso ecorrecreativo posterior.

3. Son de propiedad pública al tratarse de terrenos gestionados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), y existe el correspondiente **Convenio de Cesión** por años, copia del cual se adjunta a este Certificado.
4. Son de propiedad Comunal, y existen los **permisos** correspondientes **de la o las Comunidades de Vecinos, hechos ante Notario y registrados en el o en los Registros de la Propiedad correspondientes**, que se adjuntan, autorizando la realización de las obras y su uso posterior ecorrecreativo.
5. Son de propiedad privada, pero existen los **permisos correspondientes de sus propietarios, hechos ante Notario y registrados en el o en los Registros de la Propiedad correspondientes**, que se adjuntan, autorizando la realización de las obras y su uso posterior ecorrecreativo.

Lugar y fecha

Firmado por la autoridad responsable del compromiso (D.G. de la Comunidad Autónoma, Alcalde, Presidente de la Mancomunidad, o persona responsable del Organismo Promotor, etc.).

Adjuntar los documentos indicados **en negrita** en el texto anterior que correspondan.

(*) La Dirección General dede la Consejería de, El Ayuntamiento de, La Mancomunidad de

ANEXO 3. MODELO DE COMPROMISOS DE MANTENIMIENTO Y COLABORACIÓN DEL PROMOTOR

(El organismo que corresponda – poner el nombre) () por Acuerdo de (órgano competente, celebrado, fecha del acuerdo) (**) se compromete a efectuar el mantenimiento de las obras del Camino Natural “.....”, según se describe en el Cuaderno de Mantenimiento que forma parte de la Memoria del Proyecto de fecha firmado por su redactor D.....*

Del mismo modo *(El organismo que corresponda – poner el nombre)(***) se compromete a:*

- Reponer la señalización de acuerdo al Manual de Señalización y Elementos Auxiliares de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Realizar cuantas acciones le sean posibles en orden a promover el conocimiento y uso de dicho Camino Natural comunicándolo al Ministerio, con la debida antelación a fin de que este pueda asistir si lo considerase conveniente
- Utilizar siempre el logotipo del Programa de Caminos Naturales en los folletos o documentos que genere.
- A colaborar en las acciones de promoción que se realicen desde el propio Ministerio.
- A divulgar la marca de Caminos Naturales.
- Regular el tráfico motorizado limitándolo al estrictamente necesario para el mantenimiento, situaciones de emergencia o el acceso insustituible a fincas colindantes (prohibición de paso excepto para vehículos autorizados), derivando el resto del tráfico a viales alternativos.

Todo ello a partir del momento de la entrega formal de las obras al Promotor para su uso público, por parte del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, acto que tendrá lugar una vez efectuada la Recepción Oficial de las obras.

Lugar y fecha

Firmado por la autoridad responsable del compromiso (D.G. de la Comunidad Autónoma, Alcalde, Presidente de la Mancomunidad, o persona responsable del Organismo Promotor, etc.).

(*) La Dirección General dede la Consejería de, El Ayuntamiento de, La Mancomunidad de

(**) La Comisión de Gobierno....., el Pleno del Ayuntamiento....., etc,. También incluir la fecha del acuerdo

(***) La Dirección General de..... de la Consejería....., El Ayuntamiento de, La Mancomunidad de

ANEXO 4. MODELO DE COMPROMISO DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL

(El organismo que corresponda – poner el nombre) () por Acuerdo de (órgano competente, celebrado, fecha del acuerdo) (**) se compromete a adquirir la responsabilidad patrimonial y extracontractual ante la eventualidad de cualquier hipotético daño o siniestro producido en los terrenos y/o bienes inmuebles integrantes del Camino natural “.....” o vinculados a él o que, puedan originarse en las propiedades limítrofes, usuarios o personas situadas en las cercanías por causas imputables al mismo.*

Todo ello a partir del momento de la entrega formal de las obras al Promotor para su uso público, por parte del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, acto que tendrá lugar una vez efectuada la Recepción Oficial de las obras.

Lugar y fecha

Firmado por la autoridad responsable del compromiso (D.G. de la Comunidad Autónoma, Alcalde, Presidente de la Mancomunidad, o persona responsable del Organismo Promotor, etc.).

Adjuntar los documentos aludidos en el texto.

(*) La Dirección General dede la Consejería de, El Ayuntamiento de, La Mancomunidad de

(**) La Comisión de Gobierno....., el Pleno del Ayuntamiento....., etc,. También incluir la fecha del acuerdo

Contacto	
Datos personales	-
Entidad	Dirección General de Desarrollo Rural, Innovación y Formación Agroalimentaria Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
Teléfono	91 347 15 25
Correo electrónico	sgregadios@mapa.es
Web	www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales
País	España

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Experiencias exitosas de redes e itinerarios cicloturistas de gran longitud		
Título	PROGRAMA VÍAS VERDES	
Ámbito territorial	País	España

1. Descripción general

El [Programa español de Vías Verdes](#) nació en 1993, impulsado por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), las empresas públicas ferroviarias Renfe y Feve, y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). El Programa se inscribía en el Plan Tejido Verde lanzado por el MOPTMA en el marco del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 cuyo objetivo era la reutilización de infraestructuras lineales en desuso, o infrautilizadas, para la creación de itinerarios no motorizados con el fin de promover la movilidad sostenible y el turismo rural.

El MOPTMA, junto con las empresas públicas ferroviarias Renfe y Feve, encargaron en 1993 a la FFE la elaboración del *“Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso”*, en el que fueron analizados más de 7.600 kilómetros de líneas férreas, con sus impresionantes obras de fábrica y sus magníficos edificios (1.070 puentes y viaductos, 954 estaciones, 501 túneles), que comenzaban a sufrir el deterioro y la usurpación del dominio público tras la suspensión del servicio ferroviario.

En junio de ese mismo año, la FFE organizó un Seminario para conocer y divulgar las principales experiencias internacionales llevadas a cabo para la reutilización del patrimonio ferroviario en desuso, las cuales sirvieron de modelo (en especial las de Sustrans en Reino Unido y las de Rails to Trails Conservancy en Estados Unidos) para la creación del Programa español de Vías Verdes. En 1994 la FFE registró la marca y denominación *“Vía Verde”*, restringiendo su uso a los itinerarios ecoturísticos que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias, velando desde entonces por el adecuado uso de esta marca.

En 1995 las cuatro entidades que habían impulsado el nacimiento de este Programa – MOPTMA, a través de su Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda (SEMAV), y de su Secretaría de Estado de Política Territorial y Obras Públicas (SEPTOP), Renfe, Feve y la FFE – suscribieron un Convenio Marco de Colaboración sobre Vías Verdes, *para impulsar y potenciar al máximo nivel el establecimiento de estas Vías Verdes.*

En este Convenio se fijaban los compromisos y obligaciones acordadas entre los cuatro actores principales del Programa Vías Verdes: el MOPTMA *incluiría en los Presupuestos Generales del Estado, dentro del anexo de inversiones reales y programación plurianual, el proyecto denominado Pasillo Verde con objeto de financiar las actuaciones en esta materia.* Serían obligaciones de RENFE y FEVE *la puesta a disposición, en los términos que en su caso se decidan, de los tramos abandonados al uso ferroviario, tanto de la infraestructura como de los equipamientos anejos ya existentes, para la implantación de la Vía Verde en los tramos seleccionados.* Se encomendó a la FFE *la coordinación del Programa Vía Verde.*

El Programa Vías Verdes ha alcanzado un extraordinario desarrollo a lo largo de estos años, existiendo un total aproximado de [2.900 km](#) de vías verdes distribuidos por todas las comunidades autónomas –excepto Canarias– a través de [127 vías verdes](#), de las cuales 27 itinerarios configuran la [Red de Vías Verdes de Andalucía](#), que suma una longitud total de 584 km. En Andalucía aún existen unos 1.000 km de trazados ferroviarios en desuso, una gran parte de los cuales son susceptibles de ser acondicionados como vías verdes. En torno a 117 edificaciones ferroviarias han sido rehabilitadas como equipamientos sociales y turísticos a lo largo de las vías verdes españolas.



El mencionado convenio de colaboración de 1995 ha marcado las pautas generales de la participación de cada uno de los cuatro actores principales en el desarrollo del Programa Vías Verdes a lo largo de sus 27 años de vigencia, con ciertos cambios evolutivos.

- **Ministerio de Medio Ambiente:** El MOPTMA financió la ejecución de obras para la construcción de las vías verdes hasta 1996, fecha de su disgregación en dos Ministerios, el de Fomento y el de Medio Ambiente, siendo desde entonces asumida esa participación financiera en el Programa de Vías Verdes por el Ministerio de Medio Ambiente, dado que había sido la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda del MOPTMA la que hasta entonces había consignado una partida presupuestaria anual con este fin.

Desde 1996 los sucesivos ministerios con competencias en materia de medio ambiente (y más recientemente en desarrollo rural) han venido financiando la ejecución de obras en prácticamente la mitad de los kilómetros de vías verdes existentes, así como también han incrementado progresivamente sus actuaciones sobre vías pecuarias y otras infraestructuras. El propio Plan Tejido Verde fue cambiando su nombre, pasando en primer lugar a denominarse *Programa de Caminos Naturales*, hasta que en 2004 fue sustituido por el *Programa Caminos Naturales-Vías Verdes*, y en 2010 el entonces Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) pasó a denominarlo *Programa de Itinerarios Naturales*. Años después, el Ministerio volvió a denominarlo *Programa de Caminos Naturales*, como se sigue conociendo hasta hoy, en el seno del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA). Véase la **ficha del Programa Caminos Naturales** en este documento.

Como consecuencia de la creación por parte de los sucesivos ministerios de estos Planes más genéricos que aglutinan actuaciones sobre diferente tipología de infraestructuras lineales (vías pecuarias, caminos de servicio de canales, espacios de dominio hidráulico marítimo-terrestre, líneas férreas en desuso,...) se ha generado una cierta confusión entre los propios gestores de estas infraestructuras y entre los ciudadanos que las utilizan. El Ministerio ha venido denominando durante años “camino natural” a las “vías verdes” desarrolladas en el marco del Programa de Caminos Naturales, sin distinguir de forma específica a los que discurrían sobre trazados ferroviarios, perdiéndose así los valores identificativos de la marca “Vía Verde” (accesibilidad universal, facilidad para el cicloturismo, recuperación de un patrimonio histórico,...) , cada vez más consolidada a nivel nacional e internacional.

En paralelo a la ejecución de obras realizadas por el Programa Caminos Naturales, las comunidades autónomas, ayuntamientos y entidades supramunicipales (diputaciones provinciales y forales, mancomunidades, consorcios, fundaciones, asociaciones de entes locales...) han desarrollado sus propias actuaciones de vías verdes por toda la geografía española, bajo la denominación de “vías verdes”. De ahí que con relativa frecuencia se hayan acondicionado distintos tramos sobre un mismo trazado ferroviario que han sido denominados “vía verde” en unos casos, y “camino natural” en otros, lo cual dificulta las acciones promocionales y dinamizadoras del itinerario en su conjunto, y dificulta su percepción e identificación como tal por parte de los usuarios. Además, en los “caminos naturales” desarrollados por el Ministerio sobre trazados ferroviarios, una vez finalizado su acondicionamiento inicial, se aplican sucesivas inversiones procedentes de otras administraciones destinadas a su conservación, mejora y promoción, así como a la rehabilitación de edificaciones ferroviarias y la creación de otros equipamientos complementarios, actuaciones que los entes gestores promocionan bajo la marca de “vía verde”, generando aún más confusión y controversia en cuanto a la denominación del itinerario.

Hace años se propuso como solución al conflicto en torno a las denominaciones y marcas que aquellas actuaciones desarrolladas por el Programa Caminos Naturales sobre trazados ferroviarios fueran calificadas

como “camino naturales vías verdes”, aunque imponer nombres largos poco atractivos y difíciles de retener por el usuario es un obstáculo para las acciones de promoción y *márketing*.

- **Ministerio de Fomento:** a partir de la desaparición en 1996 del MOPTMA, la presencia del Ministerio de Fomento en el desarrollo del Programa Vías Verdes quedó relegado a un segundo plano durante décadas, pese a diversos intentos esporádicos y fallidos que hubo para que tuviera una mayor implicación. No obstante, su mayor contribución se materializa a través del ente coordinador del Programa Vías Verdes -la FFE- que es una entidad pública estatal dependiente del Ministerio de Fomento.

Cabe destacar de forma excepcional –y como buena práctica transferible- la ejecución en 2008 por parte del Ministerio de Fomento de la Vía Verde de Oropesa del Mar – Benicassim (Castellón), como medida compensatoria de carácter ambiental por la construcción de una variante de la línea ferroviaria en esta zona para la explotación del servicio de alta velocidad. La licitación de obras (BOE 19/03/2008) sobre los 7 km de esta vía verde contó con un presupuesto de 1,3 millones de euros.

Además, el Ministerio de Fomento realiza acciones de divulgación, incluyendo a las vías verdes en su Mapa Oficial de Carreteras desde 2002, publicando reportajes en su revista institucional (dedicándoles dos monográficos), y están incorporadas en la cartografía del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG - IGN) en sus diversos soportes y formatos, editando miles de folletos sobre las vías verdes españolas cada año.

- **Renfe y Feve:** a partir de la creación en 2005 del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**Adif**) las líneas ferroviarias en desuso pasaron a ser gestionadas desde este ente público. En un primer momento, aquéllas que estaban adscritas a Renfe, después las 10 líneas que nunca entraron en servicio y que dependían aún del Ministerio de Fomento y en 2013 las líneas de vía estrecha cuya titularidad era ostentada por Feve.

La participación de las empresas ferroviarias en lo que respecta a la disponibilidad de sus terrenos e inmuebles para su utilización en los proyectos de vías verdes se detalla en el **epígrafe 2**.

La implicación de las empresas públicas ferroviarias en el Programa de Vías Verdes se realiza a través de la FFE, cuyo patronato preside Renfe, ostentando Adif su vicepresidencia. Además, Renfe (y Feve antes de su desaparición) han colaborado puntualmente en campañas promocionales de las vías verdes, promoviendo el acceso en tren a las vías verdes cuando es posible.

- **Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE):** desde 1993 la FFE ha coordinado, dinamizado y promocionado el Programa Vías Verdes, encargándose de proporcionar información y asesoría técnica a las administraciones públicas y a colectivos ciudadanos interesados en el desarrollo de vías verdes. Diseñó a finales de 1993 un logotipo y una señalética específica para el Programa Vías Verdes, lo que ha contribuido a lo largo de los años a reforzar la imagen de esta marca de calidad, que hoy día está ya consolidada a escala nacional e internacional.

La FFE ha redactado desde 1994 más de un centenar de Estudios de Factibilidad y Proyectos Constructivos para el acondicionamiento de las vías verdes, así como guías técnicas y de diseño sobre accesibilidad para personas con discapacidad. Impulsa y coordina la promoción y divulgación de las vías verdes dirigida tanto al ámbito nacional como internacional, como se detalla en el **epígrafe 4**.

Cabe mencionar que la FFE nunca ha desarrollado una estructura formal de carácter institucional que aglutine a las entidades públicas y/o privadas interesadas en el desarrollo del Programa español de Vías Verdes, lo cual no ha sido obstáculo para la construcción a lo largo de los años de una sólida red de

cooperación real y efectiva por todo el territorio nacional, que no cesa de crecer y que funciona con gran efectividad, impulsada por el propio interés mutuo de las partes que la integran. Un caso excepcional sobre esta situación general lo constituye la [Asociación de Vías Verdes de Andalucía](#) (AVVA), cuya creación fue impulsada desde la propia FFE en 2011 para aunar esfuerzos y coordinar actuaciones en la Red de Vías Verdes de Andalucía, compuesta por una treintena de administraciones públicas que son gestores de las vías verdes y algunos particulares. La existencia de esta plataforma que impulsa la cooperación interinstitucional y la gobernanza en la Red de Vías Verdes andaluzas, facilita la puesta en marcha de planes de intervención en cualquiera de estas vías o en el conjunto de la Red. (Véase el **ANEXO 1**).

Es reseñable la presencia activa del Programa español de Vías Verdes en el panorama internacional, organizando la FFE en 1997 la Conferencia de lanzamiento del Proyecto Eurovelo a nivel europeo en Logroño e impulsando la creación en 1998 de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), cuya presidencia ostentó la FFE hasta 2004 (Véase el **ANEXO 2**) y de la que forman parte diversas vías verdes andaluzas.

2. Fórmulas para la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido: titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos.

A lo largo de los años se han producido diversas iniciativas dirigidas a la configuración de un marco legislativo y normativo que amparase el desarrollo del Programa Vías Verdes a nivel nacional y también en el marco autonómico (véase el **ANEXO 3**). Si bien hasta la fecha no se ha logrado disponer de ese marco legal, se ha generado un sólido y eficaz sistema de cooperación y coordinación entre los diversos niveles de la Administración Pública interesados en la implantación de las vías verdes en todo el territorio nacional que constituye un verdadero ejemplo de gobernanza y de colaboración interinstitucional.

En el proceso de planificación y construcción de las vías verdes intervienen diversos agentes –casi siempre públicos, en ocasiones también asociaciones ciudadanas- que actúan como promotores del proyecto, y que son los más directamente implicados a nivel local: ayuntamientos, mancomunidades y diputaciones. Al inicio del proceso de proyección, o bien una vez hayan sido ejecutadas las obras de acondicionamiento, lo habitual es que sea constituido formalmente con todos los municipios por los que discurre la Vía Verde el “ente gestor de la Vía Verde”, que será el órgano responsable de su explotación, mantenimiento y promoción.

La tipología de los órganos gestores de las vías verdes españolas es muy diversa. En ocasiones se realiza una gestión directa por parte de los municipios o bien a través de una Mancomunidad, un consorcio o una asociación de municipios. Con frecuencia ejerce las funciones propias del ente gestor directamente alguna diputación provincial o una consejería del gobierno autonómico, siendo excepcional el caso en que se realiza desde una fundación. Aquellas vías verdes que discurren por varios municipios y son gestionadas en cada tramo municipal por sus respectivos ayuntamientos adolecen con gran frecuencia de una ausencia de coordinación entre ellos para llevar a cabo acciones de gestión y/o promoción de interés común, con la pérdida de oportunidades y ventajas que ello supone. Para mayor información, véanse las **restantes fichas de este documento** correspondientes a diferentes territorios y a vías verdes concretas.

En algunas vías verdes andaluzas sus órganos gestores son titulares de los terrenos sobre los que se asientan, como sucede en la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla, ubicada en el corazón del Parque Natural de la Sierra Norte de Sevilla, cuya titularidad ostenta la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía. Así ocurre también con la Vía Verde de Matagorda, cuya gestión directa recae en la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA) de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, responsable del Parque Metropolitano Marisma de los Toruños y Pinar de La Algaida.

El ente gestor será el interlocutor principal al que deba dirigirse cualquier entidad pública o privada que pretenda realizar actuaciones sobre la vía verde, lo cual facilita y agiliza la realización de procedimientos, gestiones y tramitaciones que conlleva cualquier intervención desde una administración pública sobre unos terrenos o inmuebles de los que no sea titular. La mayoría de las vías verdes cuenta con este ente encargado de su gestión y mantenimiento, que certifica la disponibilidad patrimonial de los terrenos e inmuebles sobre los que se vaya a intervenir en el futuro por parte de terceros, y que ofrece a éstos su activa colaboración para llevar a cabo nuevas actuaciones como beneficiario principal de las mismas.

Si se trata de órganos mancomunados, consorcios o asociaciones, por regla general no es necesario someter a consideración de los Ayuntamientos afectados las solicitudes de actuación cuando se trata de mantenimiento y mejora (arreglo del firme, reposición de vallado, limpieza de cunetas, plantación de arbolado,...) aunque si se acometen intervenciones de mayor envergadura que pudieran estar sometidas a licencia municipal de obras, habría que consultarlo con el ayuntamiento respectivo.

Por otro lado, es habitual que el propio ente gestor presente un proyecto ya elaborado con medios propios sobre alguna actuación que considera necesaria para su vía verde a una administración pública de ámbito supramunicipal, autonómico o nacional solicitando su ejecución, siendo el mismo ente gestor el encargado de obtener las autorizaciones y/o licencias que pudieran ser necesarias.

Los entes gestores de las vías verdes tienen atribuidas competencias sobre los terrenos donde éstas se asientan y, en muchos casos, también sobre los inmuebles ferroviarios anejos a la plataforma. En algunos casos se trata de suelos de propiedad municipal o de la comunidad autónoma, si bien en la mayoría de las vías verdes los terrenos están adscritos como bienes patrimoniales a Adif. Hasta 2005, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, junto con Renfe y Feve (respectivos titulares de los trazados ferroviarios que nunca entraron en servicio, o bien que habían sido cerrados al tráfico) proporcionaron la mayor parte de los terrenos utilizados para la construcción de las vías verdes en España. También existen muchas vías verdes desarrolladas sobre antiguos ferrocarriles de titularidad privada (mineros e industriales, tranvías) o pública (adquiridos o expropiados por entes locales y autonómicos).

En aquel período inicial, el caso del Ministerio de Fomento (y el anterior MOPTMA), como titular de unos 1.000 Km de líneas férreas que nunca llegaron a entrar en servicio por quedar inconclusas sus obras de construcción, realizaba cesiones gratuitas de estos terrenos y edificaciones a los entes de la Administración Pública para su conversión en vías verdes. Ese fue el caso de la andaluza Vía Verde de la Sierra (en las provincias de Sevilla y Cádiz). Por entonces, Renfe cedía el uso de los terrenos e inmuebles de sus líneas desafectadas del uso ferroviario a un precio moderado, mientras que Feve enajenaba sus activos ferroviarios una vez quedaban desafectados del servicio ferroviario – tal y como establecían sus Estatutos- en general a los ayuntamientos y a otras administraciones públicas, aunque con cierta frecuencia también a propietarios particulares.

A partir de su creación en 2005, Adif incorpora como bienes patrimoniales todas las líneas cerradas gestionadas hasta entonces por Renfe y, progresivamente, las adscritas al Ministerio de Fomento y Feve, a las que aplica nuevas estrategias de rentabilización de activos patrimoniales. En general, Adif suscribe contratos de arrendamiento de los terrenos ferroviarios con los entes promotores y/o gestores de las vías verdes -a través de su Área de Patrimonio y Urbanismo Sur para Andalucía-, fijando unos cánones anuales en función de la población y la longitud de vía en cada municipio, estableciendo un período de 20 ó 25 años, prorrogables otros 10. El alquiler de los inmuebles anejos a la plataforma ferroviaria es objeto de convenios específicos independientes de los acuerdos suscritos para la vía, por estar situados generalmente en suelo urbano o urbanizable. En los últimos años, la empresa pública también enajena sus activos patrimoniales, sea a entes públicos o a particulares.

Los promotores de las vías verdes –municipios, consorcios municipales o diputaciones provinciales – reciben unos terrenos y edificaciones en estado de abandono, cuya rehabilitación y acondicionamiento para su uso como vía verde requiere unas considerables inversiones. Por ello, muchos de estos promotores demandan la gratuidad de la cesión de terrenos e inmuebles, entendiéndolo que las actuaciones que deberán ejecutar para disponer de la vía verde ya constituyen suficiente contrapartida por el uso de esos bienes de dominio público. El gravamen que supone para pequeños municipios el abono de los cánones por el arrendamiento del patrimonio de Adif repercute en un detrimento de los recursos municipales que podrían ser destinados al mantenimiento y promoción de la vía.

3. Fórmulas para la financiación de las actuaciones en las vías ciclistas

En España existen 2.900 kilómetros de vías verdes, en cuyas obras iniciales de acondicionamiento estima la FFE que han sido invertidos 204 millones de euros entre 1993 y 2020. De esta longitud total de vías verdes, 1.600 km han sido fruto de las actuaciones del Plan Tejido Verde y sucesivos planes ministeriales hasta el actual Programa de Caminos Naturales del MAPA. En esta cifra de inversión inicial no están incluidas las actuaciones posteriores ejecutadas a lo largo de los años para el mantenimiento, mejora y promoción de la infraestructura: obras singulares, intervenciones en cruces a nivel (pasarelas, pasos inferiores), rehabilitación de edificios ferroviarios, dotaciones de equipamientos, revegetación y un largo etcétera.

Si bien en la fase inicial de ejecución de obras de acondicionamiento de las vías verdes españolas durante el período 1993-2020 los sucesivos ministerios competentes en medio ambiente y desarrollo rural han sido el ente inversor más destacado, también hay importantes proyectos ejecutados directamente por ayuntamientos, diputaciones y comunidades autónomas. En las fichas restantes del presente documento se encuentran numerosos ejemplos respecto a las administraciones que han ejecutado las obras de acondicionamiento de varias vías verdes españolas, a los que se pueden sumar los siguientes casos representativos de la casuística tan diversa que existe:

- [Vía Verde de la Senda del Oso](#): Principado de Asturias y Programa Caminos Naturales
- [Vía Verde del Tranqueru](#) y [Vía Verde del Valle de Turón](#): Principado de Asturias
- [Vía Verde de La Camocha](#): Ayuntamiento de Gijón
- [Vía Verde de Fusó](#): Sociedad Cinturón Verde de Oviedo y Ayuntamiento de Oviedo
- [Vía Verde de Castro-Traslaviña](#): Ayuntamiento de Castro Urdiales
- [Vía Verde del Piquillo](#): Gobierno de Cantabria
- [Vía Verde de Poblete](#): Ayuntamiento de Ciudad Real y Diputación de Ciudad Real
- [Vía Verde de Ojos Negros](#): en el tramo valenciano, Generalitat Valenciana
- [Vía Verde del Tajuña](#) y [Vía Verde del Tren de los 40 Días](#): Comunidad de Madrid
- [Vía Verde del Río Guadarrama](#): Ayuntamiento de Móstoles

- [Vía Verde del Urola](#): Diputación Foral de Guipúzcoa
- [Vía Verde del Mutiloa-Ormaiztegi](#): Gobierno Vasco
- [Vía Verde de Llobregat](#): Consell Comarcal de Berguedá
- [Vía Verde de Manacor-Artá](#): Gobierno Balear
- [Vía Verde de la Sierra de Baza](#): Ayuntamiento de Baza, Diputación de Granada, Junta de Andalucía y Mancomunidad de la Comarca de Baza
- [Vía Verde de Sierra Nevada](#): Ayuntamiento de Güejar Sierra
- [Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla](#): Junta de Andalucía
- [Vía Verde de Linares](#): Junta de Andalucía
- [Vía Verde de Lucainena de las Torres](#): Mancomunidad para el Desarrollo de los pueblos del Interior
- [Vía Verde Guadix-Almendricos](#) en el tramo municipal, Ayuntamiento de Huércal-Overa
- [Vía Verde de las Lagunas](#): Diputación de Sevilla y Ayuntamiento de Pedrera.

Incluso en algún caso se han realizado actuaciones por parte de una empresa privada, como sucedió en la [Vía Verde de Torrevejea](#), en cuya adecuación colaboraron una empresa suministradora de energía eléctrica y la Generalitat Valenciana.

Podría citarse como caso extraordinario la [Vía Verde de Puerto Real-San Fernando](#), que podría entenderse que ha sido acondicionada por el anterior Ministerio de Fomento y mantenida por Adif, ya que discurre por el camino de servicio de la línea férrea que está en operación entre ambas localidades gaditanas.

También ha sido excepcional la participación de la Confederación Hidrográfica del Guadiana en la adecuación en 2014 de la [Vía Verde de La Minería](#), en el municipio cordobés de Villanueva del Duque, a través de fondos de su Plan Hidrológico Forestal (una inversión de 618.563 € con cargo a los Fondos Feder 2007-2013). (Véase la **ficha de la Diputación de Córdoba** en este documento).

En lo que se refiere a la **explotación y mantenimiento** de la vía verde, es en esta fase cuando se produce una mayor implicación de la Administración Pública Local y Autonómica, con una amplia diversificación de entes inversores, y con la incorporación paulatina de la iniciativa privada en la explotación de equipamientos complementarios de las vías verdes. También el propio Ministerio de Medio Ambiente decidió desde 2009 aplicar una parte del presupuesto anual de su Programa de Caminos Naturales a obras de mejora y mantenimiento de vías verdes ya existentes, dada la creciente incapacidad de las Administraciones locales para sufragar estos costes cuando se generalizó la crisis económica. Estas inversiones ministeriales resultan especialmente interesantes cuando las vías verdes sufren grandes daños en su infraestructura como consecuencia de graves inclemencias meteorológicas y coinciden con períodos de restricciones presupuestarias de las administraciones públicas.

Las intervenciones de las administraciones autonómicas y locales se dirigen fundamentalmente a obras de mejora del firme, implantación de señalización adicional, nuevas áreas de descanso, habilitación de estaciones, creación de

servicios y equipamientos para el visitante, conservación y limpieza de la infraestructura y equipamientos, instalación de ecocontadores, así como a la realización de acciones de implicación ciudadana, divulgación y promoción turística.

El montante de dichas inversiones constituye un aporte muy importante en la puesta en marcha de una vía verde y en el cumplimiento de su objetivo como recurso dinamizador y generador de empleo local. De hecho, estas tareas que se implementan tras la construcción de la vía verde, y que resultan imprescindibles para su éxito y consolidación, son especialmente dependientes de los ciclos económicos, acusando con toda crudeza los efectos de los períodos de recortes presupuestarios en las inversiones públicas.

De ahí la importancia de que existan **fuentes adicionales de financiación** para intervenciones en las vías verdes, como algunas que se reseñan a continuación.

Algunas actuaciones en vías verdes han sido justificadas como medidas de compensación de carácter medioambiental por la ejecución en sus proximidades de grandes obras en infraestructuras (autopistas, carreteras, ferrocarriles, presas, trasvases...), como sucedió con la construcción de la [Vía Verde del Mar](#) entre Oropesa del Mar (véase el **epígrafe 1** y la **ficha de la Generalitat Valenciana**). Con el mismo objetivo, las demarcaciones de carreteras de Sevilla y de Huelva del Ministerio de Fomento proyectaron y ejecutaron en 2018 obras de acondicionamiento en la [Vía Verde de los Molinos del Agua](#) como medidas de mejora medioambiental de las obras que se estaban realizando en la variante de la carretera N-435 de las poblaciones de Beas y Trigueros.

Mención especial merece la alicantina [Vía Verde de Alcoi](#), que fue ejecutada por el Ministerio de Fomento bajo la fórmula de invertir el 1% de interés cultural derivado de las obras de la Autovía A-7, tal y como está establecido para la ejecución de grandes obras públicas con el objetivo de garantizar la conservación y promover el enriquecimiento del patrimonio histórico y cultural español. Hoy día ese porcentaje asciende al 1,5% de la inversión pública realizada.

Las vías verdes son también beneficiarias de inversiones, planes y actuaciones procedentes de diputaciones provinciales, mancomunidades, consorcios, fundaciones, asociaciones de entes locales y ayuntamientos, generados -al igual que sucede con los fondos europeos y los de la Administración Central- desde áreas de actividad con competencias muy diversas (medio ambiente, movilidad, turismo, deporte, salud, empleo, innovación,...).

A continuación se exponen algunos ejemplos concretos implementados en vías verdes andaluzas:

- **Turismo:** Acciones para la promoción y dinamización turística, la rehabilitación y equipamiento de edificaciones ferroviarias, la dotación de servicios, impartición de talleres formativos para empresarios y trabajadores del sector turístico local, colaboración para la asistencia a ferias turísticas nacionales e internacionales, edición de folletos divulgativos, audiovisuales, aplicaciones para dispositivos móviles,...

La [Vía Verde de El Ronquillo](#) (Sevilla, 9,2 km) contó para sus obras de acondicionamiento de la plataforma, y la rehabilitación y equipamiento como hotel y restaurante rural de su estación con una inversión de 1,5 millones de euros de la entonces Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, incluida en el Plan de Acción 2007-2011 de la Iniciativa de Turismo Sostenible de la ADTS Faja Pirítica del Suroeste Peninsular.

Un ejemplo más reciente de las inversiones realizadas desde la actual Consejería de Turismo y Deporte son las actuaciones ejecutadas en el marco del *Programa de promoción y mejora de las infraestructuras turísticas de la [Vía Verde de la Sierra](#) (PROyMIT Vía Verde de la Sierra)*, cuyo plazo de ejecución ha sido 17/12/2015 - 16/04/2017, y que ha contado con un presupuesto total de 666.666,66 €, destinado a las siguientes acciones:

- Plan de incremento de la calidad en los edificios e infraestructuras turísticas
- Actuaciones de mejora de dotación interpretativa y acondicionamiento del trazado
- Plan de difusión y promoción
- Plan de dinamización
- Señalización y nuevas tecnologías
- Equipamiento del antiguo almacén de la estación de Zaframagón
- Proyecto de conexión de la localidad de Pruna con la Vía Verde de la Sierra

En el marco del Programa COSME de la Agencia EASME (*Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises*) de la Unión Europea para la Competitividad de las pequeñas y medianas empresas, se han desarrollado diversos proyectos coordinados por la FFE y por la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), dirigidas a la creación de producto turístico accesible y sostenible en torno a Vías Verdes, intercambio de buenas prácticas, talleres formativos, asistencia a ferias, visitas técnicas, participación en congresos, elaboración y publicación de materiales divulgativos. La Vía Verde de la Sierra ha sido socia beneficiaria de algunos de estos proyectos: Greenways Product (11.248,26 €), Greenways Outdoor (19.959,00 €) y Greenways for All (7.563,00 €).

Se pueden mencionar también las contribuciones realizadas para la promoción de las vías verdes españolas a nivel internacional desde Turespaña, la entidad dependiente de los ministerios competentes en materia de turismo que es responsable de la promoción turística de España en el extranjero, en el marco de los convenios de colaboración que viene suscribiendo con la FFE desde 2015. Entre estas acciones figuran viajes de familiarización (*fam trips* y *press trips*) para agentes de viajes, turoperadores y periodistas internacionales, en cuya organización participan las comunidades autónomas, las diputaciones, los entres gestores de las vías verdes visitadas y la FFE. Turespaña también promociona las vías verdes mediante la publicación de reportajes en medios de comunicación internacionales y a través de sus redes sociales, especialmente en los países emisores de cicloturistas.

En los últimos años, las vías verdes han sido incorporadas en algunas acciones gubernamentales destinadas a promocionar la “Marca España” a nivel internacional a través de la colaboración de la FFE.

- **Medio Ambiente:** dotación de equipamientos medioambientales (aulas de la naturaleza, observatorios de aves,...) y de complementos para la infraestructura (revegetación, fuentes, protecciones...), organización de actividades de sensibilización y educación ambiental, entre otras.

Las sucesivas consejerías con competencias en medio ambiente de la Junta de Andalucía han contribuido a la adecuación de diversas vías verdes en las últimas décadas: Vía Verde de Linares (Jaén, 2003), Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla (2005), Vía Verde de Matagorda (Cádiz, 2011). En aquéllas que están ubicadas en espacios naturales protegidos, la propia Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible se ocupa de las tareas para su mantenimiento y mejora, así como de las acciones para su divulgación, dinamización y promoción. En concreto, la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla, en pleno corazón del Parque Natural y Geoparque de igual nombre, fue construida por la Consejería competente en medio ambiente con una inversión de 1,4 millones de euros, sobre un proyecto constructivo encargado por Egmasa a la FFE. De igual modo, la delegación provincial de Jaén de esta Consejería ejecutó con un presupuesto de 260.000 euros las obras para el acondicionamiento de la [Vía Verde de Linares](#).

Por su parte, en 2017 la anterior Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio encargó a la Asociación de Vía Verdes de Andalucía la elaboración de una Guía paisajística, 10.000 folletos y 3.000 cuadernos didácticos sobre el Paisaje en la Vía Verde del Aceite.

- **Fomento:** Desde la Consejería de Fomento y Vivienda no se han realizado hasta la fecha actuaciones de ingeniería en la Red de Vías Verdes de Andalucía, con la salvedad de la construcción de una vía ciclista entre Puerta Triana y la SE-30 que conecta los municipios de Camas y Sevilla y que discurre sobre una antigua plataforma ferroviaria (Puente de las Señoritas) que cruza el río Guadalquivir. Sobre este mismo tramo, entre 1995 y 1998 el entonces Ministerio de Medio Ambiente invirtió 426.100 € en el acondicionamiento de un tramo que se pretendía fuese el inicio de la [Vía Verde de Itálica](#), que conectaría Sevilla con Gerena y Aznalcóllar.

Por otro lado, en el marco de la Convocatoria de Proyectos I+D+i 2013-2014 realizada por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, cofinanciada en un 80% con Fondos FEDER de la Unión Europea, se desarrolló el proyecto *“Creación de una Plataforma de Información Territorial y Soporte Tecnológico de Vías Verdes en Andalucía. El acceso de la ciudadanía a la sociedad de la información”* por el equipo formado por la Universidad de Sevilla y la FFE. El presupuesto de adjudicación del contrato ascendió a 436.568 euros.

En septiembre de 2016 la entonces Consejería de Fomento y Vivienda, a través de la Agencia de Obra Pública, realizó una aportación a la Asociación de Vías Verdes de Andalucía para la celebración de la *“I Jornada Técnica sobre Vías Verdes de Andalucía”*. En 2017 la Consejería editó una versión actualizada del folleto de Vías Verdes que había sido elaborado como una acción del Proyecto de I+D+i antes referido. También en 2017, la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería encomendó a la AOPJA la realización de un Estudio de Viabilidad para identificar la mejor conexión entre las Vías Verdes del Aceite y de la Sierra, entre sus respectivos extremos en Puente Genil y Olvera, así como la redacción del proyecto constructivo de las actuaciones necesarias para su puesta en servicio.

En octubre de 2018 la Consejería de Fomento y Vivienda colaboró con la AVVA en la organización de la Conferencia conmemorativa del 25º aniversario del Programa Vías Verdes en Sevilla. Ese mismo año la Consejería elaboró un plan estratégico de actuaciones sobre la Red de Vías Verdes de Andalucía para la creación de 8 itinerarios de gran recorrido.

Como ya se señaló, en otras comunidades autónomas como Comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid, Aragón, Extremadura, Baleares y La Rioja las obras de acondicionamiento de algunas de sus vías verdes fueron ejecutadas por sus respectivas consejerías con competencias en el ámbito del transporte, la movilidad y las obras públicas. Algunas de ellas (Madrid, Extremadura, Comunidad Valenciana, Aragón) también asumen las tareas de conservación y mantenimiento de las vías verdes, como infraestructuras para la movilidad ciclista y peatonal.

- **Empleo:** numerosas vías verdes andaluzas se han beneficiado de inversiones y obras desarrolladas en el marco de programas y planes de empleo a lo largo de estos 25 años: Casas de Oficio, Escuelas Taller y el Plan de Empleo Rural (PER), convertido en 1996 en el Programa de Fomento del Empleo Agrario (PFEA o PROFEA), entre otros.

Especialmente en los últimos años de recortes presupuestarios generalizados en las administraciones públicas, las inversiones del PROFEA han sido decisivas en muchas vías verdes andaluzas (Sierra de Baza, La Campiña, La Maquinilla, Fuente Obejuna,...) para poder ejecutar obras de acondicionamiento, conservación, mantenimiento y mejora de la infraestructura. En el caso de Andalucía, el Estado subvenciona los costes salariales y las cotizaciones empresariales, cuyo importe asciende al 60% del coste total de la subvención. Por su parte, las Diputaciones Provinciales y la Junta de Andalucía, subvencionan el 40% de la cantidad restante, que se corresponde con el coste de adquisición de los materiales necesarios para realizar los proyectos aprobados. De este 40% la Junta de Andalucía subvenciona el 75% de esta cantidad y la Diputación Provincial, el 25% restante. En el epígrafe dedicado a las inversiones de las diputaciones se abunda en más información sobre estos planes del PROFEA.

- **Desarrollo rural:** la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de Andalucía podría intervenir en las vías verdes desde la perspectiva del desarrollo sostenible del medio rural, como vienen haciendo a nivel estatal los sucesivos ministerios con competencias en medio ambiente. En lo que se refiere al acondicionamiento de la infraestructura de la vía verde, sería complicado acceder a las ayudas que convoca la Consejería para la mejora de caminos rurales destinados a Comunidades de Regantes y a Entidades Locales, ya que el objetivo es facilitar la accesibilidad a las parcelas agrícolas a los coches, tractores y demás vehículos agrícolas motorizados, usos que no están permitidos en las vías verdes. Esta fórmula de actuación, sin embargo, podría ser aplicable a la construcción de los tramos de conexión que configuran los 8 itinerarios diseñados sobre la Red de Vías Verdes de Andalucía por la anterior Consejería de Fomento y Vivienda.

Otra posibilidad de intervención sería que las actuaciones sean incorporadas en las ayudas al desarrollo rural que gestionan los Grupos de Desarrollo Rural (GDR), que actúan como entidades colaboradoras de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía, aplicando en sus Zonas Rurales Leader las políticas de desarrollo rural. Estos GDR de ámbito comarcal gestionan fondos de la Unión Europea y del Gobierno andaluz, con el objetivo de promover la diversificación económica y la creación de empleo, riqueza y calidad de vida en los pueblos rurales andaluces. Además, los GDR promueven acciones que beneficien a los territorios de las Zonas Rurales Leader (ZRL) mejorando y creando infraestructuras.

- **Salud y Bienestar social:** se han desarrollado en diversas vías verdes andaluzas acciones dirigidas a garantizar la accesibilidad de la infraestructuras y los equipamientos complementarios para personas con diversidad funcional, acciones de implicación ciudadana dirigidas a personas con riesgo de exclusión social, con discapacidad y mayores, así como también campañas de promoción de los hábitos de vida saludables para luchar contra el sedentarismo y la obesidad. Cabe reseñar la campaña de “Recetando Vía Verde” que puso en marcha el Ayuntamiento de Serón (que contó con el primer tramo construido en la [Vía Verde de Valle del Almanzora](#)) en el centro de salud del municipio para que los médicos prescribieran a determinados pacientes el paseo por la vía verde como medida saludable.
- **Inversiones del sector privado:** Las actuaciones con fondos públicos han sido complementadas en ocasiones con subvenciones y aportaciones procedentes del sector privado, de empresas, fundaciones y organizaciones que cumplen así con sus objetivos de responsabilidad corporativa y con sus fines de carácter social. Se trata de ayudas muy dispares en su alcance y su presupuesto, que pueden servir para dotar de iluminación a los túneles, instalar barandillas, bancos y mobiliario para realizar ejercicios, equipar un centro de interpretación ubicado en una antigua estación, producir y colocar señalética, diseñar y producir material promocional (folletos, gorras, camisetas...) y un sinnúmero de acciones más. Sólo ocasionalmente estas actuaciones se realizan sobre la infraestructura, y generalmente son intervenciones poco relevantes en términos económicos.

En este sentido, las vías verdes disponen de una excelente reputación como recursos dinamizadores del territorio, que promueven los hábitos saludables de ocio y de movilidad sostenible en la población, y que favorecen la inclusión de personas con diversidad funcional, entre otra serie de beneficios sociales. Por lo cual se aprecia que existe una generalizada predisposición por parte de fundaciones, empresas y negocios del sector privado a destinar subvenciones y ayudas a las vías verdes, si estos beneficios coinciden con los fines y objetivos que persiguen estas entidades a través de sus convocatorias de ayudas.

Las vías verdes andaluzas han resultado beneficiarias de inversiones y donaciones de una gran tipología de organizaciones, muchas de ellas encargadas de desarrollar las acciones de la Obra Social de entidades bancarias y vinculadas a los seguros y la sanidad. Así, por ejemplo, gracias a la colaboración entre FFE, Fundación También y Fundación Sanitas, 10 vías verdes españolas - Aceite y Sierra entre ellas – obtuvieron una donación cada una de ellas de 3 bicicletas adaptadas para personas con diversidad funcional, para que sean utilizadas de forma gratuita.

Se pueden considerar también por su interés actual y su potencial futuro las acciones de colaboración que asumen algunas empresas en el marco de sus estrategias de responsabilidad social corporativa. Empresas con gran peso en el sector de la ingeniería y la construcción han colaborado en la organización de actividades de promoción de las vías verdes, o bien han prestado asistencia técnica en la elaboración de proyectos constructivos (como hizo Ferrovial con la FFE entre las acciones de un acuerdo de colaboración suscrito hace años).

4. Fórmulas para la comunicación y promoción de vías ciclistas

El Programa de Vías Verdes cuenta desde 1993 con un ente coordinador y dinamizador nivel nacional e internacional - la FFE- que viene desarrollando una importante labor de comunicación y promoción. Bajo el diseño de una marca, logotipo y señalización común, ha conseguido consolidar una imagen identificativa atractiva y de calidad cada día más consolidada en España y en el extranjero.

Entre las acciones divulgativas y promocionales más relevantes llevadas a cabo por la FFE en los 27 años de existencia del Programa Vías Verdes cabe destacar las siguientes:

- **Página web www.viasverdes.com**, que contiene una exhaustiva información bien estructurada y dirigida tanto a los profesionales (administraciones, empresarios, medios de comunicación,...) como a los usuarios. Se incluye un sección de [Itinerarios](#) con información de todas las vías verdes españolas, a los que es posible acceder también a través del menú principal y desde un [Mapa general](#). Estas fichas de itinerarios cuentan con una versión en inglés, como también gran parte del contenido general de la web. Hay un buscador muy práctico para la búsqueda de información en la web.

Desde la página de inicio de la web se puede acceder a una serie de secciones de gran interés, entre ellas:

- [Programa Vías Verdes](#): objetivos, evolución, dimensión internacional, reconocimientos.
- [Boletín Info Vía Verdes](#), cuyos números mensuales se pueden consultar desde 2011.
- [Noticias de actualidad](#): que cuenta con un buscador propio.
- [Enlaces](#) de interés
- [Jornadas y Congresos](#), incluyendo información sobre las celebradas desde 2015, con enlaces a las presentaciones.
- [Documentos técnicos](#): donde se incluyen muchos de especial interés, como éstos:
 - [El impacto económico del cicloturismo en Europa](#)
 - [Intermodality: bikes, Greenways and public transport. Best Practices Guide](#)
 - [Desarrollo sostenible y empleo en las vías verdes](#)
- [Publicaciones](#): medio centenar de guías, manuales, folletos y otras, relacionadas con las vías verdes y el cicloturismo
- [Sala de Prensa](#)

También en el lateral derecho de la web se encuentra disponible la información relativa a los diversos proyectos europeos sobre vías verdes (*greenways*) en los que ha participado la FFE en los últimos años, donde está disponible un ingente volumen de información técnica muy interesante para profesionales :

- [25 Años de Vías Verdes españolas \(1993-2018\)](#): con acceso a la [Conferencia 25 Años de Vías Verdes](#) organizada en Sevilla en octubre de 2018.
- [Vías Verdes y Red Natura 2000](#): Divulgación de Espacios Naturales Protegidos y Geoparques a través de la Red Estatal de Vías Verdes, donde está disponible la [App y otros materiales](#).

- [Viajes organizados](#) en vías verdes españolas por parte de agencias
- [Greenways for All](#)
- [Silver Cyclists](#)
- [Greenways Product](#)
- [Greenways Outdoor](#)
- [Vías Verdes de Andalucía](#): que cuenta con una web propia, www.viasverdesandalucia.es
- [Vías Verdes accesibles](#): que cuenta con una web propia, www.viasverdesaccesibles.es
- [Maratón Vías Verdes](#)

La página web registró en 2018 más de 4 millones de páginas vistas y más de 625.000 visitantes distintos, que en 2019 disminuyeron hasta unos 3 millones de páginas vistas y 570.000 usuarios únicos. Los perfiles en las redes sociales editados por la FFE crecen continuamente en seguidores: el Facebook general de Vías verdes acumula más de 39.000 seguidores y el Twitter cuenta con 6.400. La cuenta de Instagram, abierta más recientemente, registra más de 1.600 seguidores. Los perfiles de Vías Verdes de Andalucía, que gestiona la FFE con la colaboración de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía ya registra más de 4.850, mientras el de Twitter cuenta con más de 560, pese a estar casi inactivo en los últimos años.

- **Serie de televisión “Vive la Vía”**, donde hay una sección específica con los 5 capítulos dedicados a las [Vías Verdes de Andalucía](#). Compuesta por 18 capítulos de 30 minutos (y otra versión reducida de 9 minutos), ha sido emitida más de 10 veces por RTVE a través de La 2 y del Canal Internacional, así como en algunos trenes de Renfe. La FFE cuenta con un canal de videos de YouTube “Vive la Vía” que registra 960.000 visualizaciones de videos y 3.700 suscriptores en mayo de 2020.

En este canal de Youtube se encuentran múltiples audiovisuales realizados a lo largo de los años: [“20 razones para disfrutar de las Vías Verdes”](#), [“Vías Verdes de Andalucía”](#), [“Vías de Empleo Verde”](#), y [“Vías Verdes accesibles”](#), [“FEVE y Vías Verdes: un plan a todo tren”](#) así como el video realizado en el Parque Natural de la Sierra Norte de Sevilla, [“Vías Verdes y Red Natura 2000”](#).

Con ocasión del confinamiento decretado por la pandemia del COVID19, se editó el video [“Vías Verdes: volveremos a salir”](#), y también están disponibles las 4 Jornadas técnicas LIVE realizadas a través de Instagram durante ese período.

- **Divulgación en los medios de comunicación**: siempre ha sido una actividad muy intensa y productiva, e incluso la FFE recibió por ello varios reconocimientos del sector periodístico. En el año 2019 la labor de promoción realizada en medios de comunicación desde la FFE para el conjunto de las Vías Verdes españolas tuvo como resultado la publicación de 45 reportajes en prensa escrita, 16 entrevistas de radio, 2 referencias en programas de televisión, gran número de referencias en medios digitales.
- **App sobre Vías Verdes** para dispositivos móviles, publicada por la FFE en abril de 2019 en el marco del proyecto “Vías Verdes y Red Natura 2000”, que ofrece de manera fácil, cómoda e intuitiva toda la información sobre las Vías Verdes que atraviesan la Red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos y Geoparques. Diseñada inicialmente sólo para dispositivos Android, se puede descargar de forma gratuita desde “Play Store”. A finales de 2019 habían contabilizado 3.300 descargas activas de la App.
- Divulgación a través de **colaboraciones con organismos y entidades**: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Adif, Turespaña, entre otros. Especial mención merece la estrecha colaboración con el Instituto Geográfico Nacional (IGN) y el Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG), que ha permitido

la incorporación y actualización de la información geo-referenciada de todas las vías verdes españolas en la cartografía oficial del IGN y en la App Mapas de España del CNIG.

- **Participación en ferias** especializadas en turismo activo, de naturaleza y deportivo, medioambiente, movilidad (FITUR, CONAMA, INTUR Unibike, Festibike,...). En las que se celebran en el extranjero se suele contar con la colaboración de Turespaña: Fiets & Wandelbeurs (Utrecht, Holanda), Feria 50 Plus Beurs (Utrecht, Holanda), World Travel Market (Londres, Reino Unido), F.R.E.E (Múnich, Alemania), Eurobike y Tour Natur (Múnich, Alemania), entre otras.
- Desde 1998 la FFE convoca el **Día Nacional de las Vías Verdes** en el mes de mayo, iniciativa dirigida a la organización de actividades por parte de los entes gestores de las vías verdes para divulgar su existencia y animar a la participación ciudadana. En 2019 se organizaron más de 30 acciones por todo el país, que congregaron a unas 6.400 personas, consiguiendo una notable repercusión en los medios de comunicación. La FFE también promueve desde hace años la celebración del **Día Europeo de Vías Verdes** en el marco de la Semana Europea de la Movilidad en septiembre y en colaboración con la AEVV.
- Además, distintas empresas y entidades vienen promoviendo diversas actividades sobre vías verdes que ya se han convertido en pruebas clásicas muy populares en el ámbito deportivo, y que congregan en cada edición a miles de participantes: [Maratón Vías Verdes](#) (desarrollado por una empresa privada), [Trailwalker Intermon Oxfam](#) (organizada por el Consorcio de las Vías Verdes de Girona), [90 K](#) (impulsado por el Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia en la Vía Verde del Noroeste), [Conecta 240](#) (organizada por la Asociación La Maquinilla), entre otros.

5. Valoración y observaciones

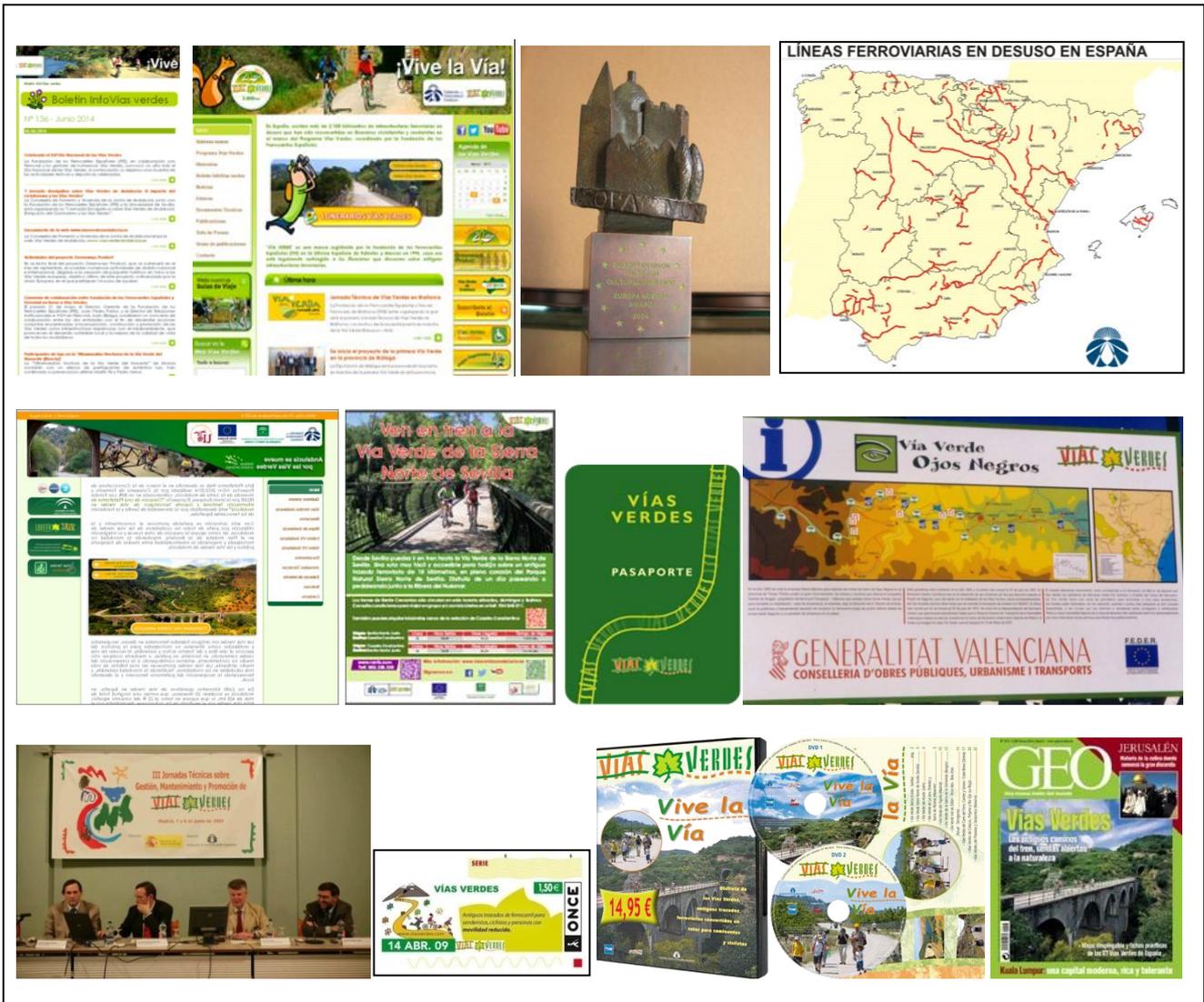
La valoración del Programa de Vías Verdes es sumamente positiva. Su larga trayectoria (de 1993 hasta la actualidad), los resultados obtenidos (2.900 km distribuidos por toda España) y su fuerte proyección de futuro le convierten en uno de los proyectos gubernamentales más longevos y exitosos de nuestro país en el ámbito del desarrollo sostenible, el turismo rural y la recuperación del patrimonio público.

Más allá de las cifras que permiten cuantificar la implantación y evolución del Programa Vías Verdes, quizás lo más significativo es que se ha convertido en un verdadero referente de gobernanza, cooperación interinstitucional, colaboración público-privada, e implicación ciudadana. En cierto sentido la configuración y la historia del Programa Vías Verdes es un reflejo de las cualidades propias de una vía verde: es un espacio de encuentro y convivencia donde todos los interesados participan por su propio interés, contribuyendo a conseguir un beneficio común.

En las actuaciones e iniciativas del Programa participan administraciones públicas (ministerios, comunidades autónomas, diputaciones, ayuntamientos...), instituciones públicas y privadas, empresas, medios de comunicación, colectivos ciudadanos,...En muchas ocasiones, estos mismos beneficiarios de las actuaciones son también quienes las cofinancian; valga como ejemplo el stand de Vías Verdes que la FFE gestiona en FITUR, la serie de televisión Vive la Vía, i la Conferencia 25 Años de Vías Verdes, cuyos costes se sufragan con aportaciones de los entes gestores y promotores de las vías verdes participantes.

A nivel europeo, el Programa de Vías Verdes goza de muy buena reputación, e incluso algunas de sus actuaciones (como el desarrollo de una marca única y su web centralizada a nivel nacional) sirvieron como referencia a seguir en Francia. Ha sido el modelo seguido por Portugal y México para el desarrollo de sus propios programas de reutilización del patrimonio ferroviario en desuso como ecopistas y vías verdes, contando con una activa colaboración de la FFE.

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos



INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. La Asociación de Vías Verdes de Andalucía



La Asociación de Vías Verdes de Andalucía (AVVA) fue constituida en Cabra (Córdoba) en julio de 2011, impulsada por algunos entes gestores de vías verdes andaluzas y la FFE, con el objetivo de aunar esfuerzos e intercambiar buenas prácticas para impulsar las Vías Verdes de Andalucía. Estableció su sede social en la sede de la Fundación Vía Verde de la Sierra en Puerto Serrano (Cádiz), la cual ostentó la presidencia de la AVVA hasta enero de 2017, cuando fue elegida una nueva Junta Directiva bajo la presidencia de la Diputación de Jaén.

Los fines de la AVVA son:

- Promover el desarrollo de las vías verdes de Andalucía, entendiendo como tales a los antiguos trazados ferroviarios que han sido reconvertidos en itinerarios no motorizados de carácter ecoturístico, medioambiental y deportivo.

- Favorecer la cooperación y coordinación entre las diversas vías verdes que discurren total o parcialmente por la Comunidad Autónoma de Andalucía, para el desarrollo de acciones de interés común en todos los ámbitos de incidencia de las vías verdes, entre ellos el turismo, medioambiente, desarrollo rural, empleo, salud, cultura y deporte.
- Promover el estudio y la reutilización del patrimonio ferroviario, tanto de la infraestructura como de las edificaciones e instalaciones anejas, que se encuentre fuera de uso, para crear y mejorar las vías verdes y dotarlas de equipamientos.
- Favorecer la configuración de redes e itinerarios de gran longitud mediante la conexión de las vías verdes con otras infraestructuras no motorizadas, así como su intermodalidad con otros medios de transporte, potenciando así la movilidad sostenible de los ciudadanos.
- Velar por la conservación, mejora y promoción de las vías verdes, impulsando su conversión en productos turísticos sostenibles de calidad, su promoción, comercialización y posicionamiento en el mercado turístico.
- Optimizar la capacidad dinamizadora en términos socioeconómicos de las vías verdes en los territorios por los que discurren, potenciando sus efectos positivos en cuanto a creación de empleo local y fomento del desarrollo rural sostenible.
- Organizar y promover acciones de movilización ciudadana en torno a vías verdes en todos los sectores de la población, con especial atención a actividades de voluntariado, educación ambiental e integración de personas en riesgo de exclusión social, mujeres, niños y personas de tercera edad.
- Potenciar el carácter integrador de las vías verdes como equipamientos accesibles para personas con capacidades diferentes.
- Favorecer la utilización de las Vías Verdes como infraestructuras deportivas y de ocio que promueven la actividad física saludable de los ciudadanos.

Para adquirir la condición de socio se requiere cumplir con al menos uno de los siguientes requisitos:

- Entidades o empresas, o asociaciones de éstas, vinculadas al desarrollo y puesta en valor de alguna vía verde en Andalucía.
- Ayuntamientos y otras entidades locales de la comunidad autónoma de Andalucía en cuyo ámbito de actuación discurre alguna vía verde en uso o bien algún antiguo trazado ferroviario.
- Persona física que por su trayectoria personal o profesional, se haya significado a favor del desarrollo y puesta en valor de las Vías Verdes.

En mayo de 2020 la Junta Directiva de la AVVA se encuentra en funciones, a la espera de una convocatoria de Asamblea General Extraordinaria que permita la renovación de los cargos. Los socios de la AVVA son los siguientes:

- Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- Diputación de Jaén
- Mancomunidad de Municipios de la Subbética Cordobesa
- Mancomunidad de Municipios del Valle de Alanzora
- Mancomunidad de Municipios de la Comarca de Baza
- Mancomunidad para el Desarrollo de los Pueblos de Interior
- Fundación Vía Verde de la Sierra
- Consorcio Vía Verde del Aceite
- Ayuntamiento de Serón
- Ayuntamiento de Lucainena de las Torres
- Ayuntamiento de Fuentes de Andalucía

- Ayuntamiento de la Roda de Andalucía
- Ayuntamiento de Doña Mencía
- Ayuntamiento de Puente Génave
- Ayuntamiento de Génave
- Ayuntamiento de Martos
- Ayuntamiento de Baena
- Ayuntamiento de Huércal-Overa
- Ayuntamiento de Alcóntar
- Ayuntamiento de Belmez
- Ayuntamiento de Pedrera
- Dxocio S.L.
- Pablo Luque Valle
- Carmen Aycart Luengo

Entre las acciones más recientes desarrolladas por la AVVA destaca la organización de la “I Jornada Técnica Vías Verdes de Andalucía” (Sevilla, septiembre de 2016), que fue patrocinada por la Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, la Consejería de Fomento y Vivienda (a través de la Agencia de Obra Pública de Andalucía), Fundación Biodiversidad (Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente) y la FFE. Así como la actualización de un folleto de Vías Verdes de Andalucía que fue editado por la Consejería de Fomento y Vivienda en 2017.

En octubre de 2018 la AVVA coorganizó con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles la Conferencia conmemorativa de los 25 Años del Programa español de Vías Verdes, que tuvo lugar en Sevilla con la colaboración de la Consejería de Fomento y Vivienda y la Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, entre otros muchos patrocinadores. En noviembre de 2018 la AVVA organizó la II Jornada Técnica de las Vías Verdes de Andalucía, con la colaboración de la Consejería de Fomento y Vivienda.



ANEXO 2. Asociación Europea de Vías Verdes

El Programa español de Vías Verdes a través de la FFE impulsó junto con otras organizaciones de países europeos y bajo los auspicios de la Unión Europea la creación en 1998 de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV) en Namur (Bélgica), con el objetivo de difundir y promover las vías verdes en Europa. Desde entonces hasta la 2004 la FFE ostentó su presidencia y en 2009 propició el traslado de la sede ejecutiva de la AEVV a las instalaciones de la FFE en Madrid, desempeñando desde entonces la FFE las funciones de Secretaría General.

La AEVV Agrupa en la actualidad a más de 50 organizaciones implicadas en el desarrollo de las vías verdes de 16 países europeos.

Los actuaciones que desarrolla la AEVV para la consecución de sus objetivos y fines son, entre otros:

- contribuye a la preservación de infraestructuras tales como ferrocarriles en desuso, caminos de servicio de canales e itinerarios culturales (calzadas romanas, caminos de peregrinaje, vías pecuarias...) con el fin de desarrollar sobre ellas itinerarios no motorizados, manteniendo el dominio público.
- impulsa el transporte no motorizado, mediante la elaboración de inventarios de potenciales itinerarios y de informes técnicos.

- promueve y coordina el intercambio de información y experiencias entre las diferentes asociaciones y organismos nacionales y locales que desarrollan iniciativas similares en Europa.
- informa y aconseja a los organismos nacionales y locales respecto al desarrollo de itinerarios no motorizados.
- colabora con las autoridades europeas, apoyando sus políticas en materia de sostenibilidad, medio ambiente, desarrollo regional y empleo.

Entre los miembros de la AEVV han cobrado gran protagonismo desde su creación en 1998 las entidades y administraciones vinculadas con las vías verdes españolas. De hecho, diversos entes gestores de las vías verdes españolas más veteranas y exitosas son socios de la AEVV, incluso la andaluza Vía Verde de la Sierra forma parte de su comité de dirección desde hace años, al igual que el Consorcio de las Vías Verdes de Girona. También es reseñable que la mitad de los socios de honor de la AEVV son españoles: Adif y el MAPA.

Actualmente los [socios de la AEVV](#) son los siguientes:

Bélgica:

- CHEMINS DU RAIL (CDR)
- REGIERUNG DER DEUTSCHSPRACHIGEN GEMEINSCHAFT
- RÉGION WALLONNE-D.G. OPÉR. ROUTES ET BÂTIMENTS
- RÉGION WALLONNE - D.G. OPÉR. MOBILITÉ ET VOIES HYDRAULIQUES
- RÉGION WALLONNE -D.G. OPÉR. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU LOGEMENT, DU PATRIMOINE ET DE L'ÉNERGIE
- PROVINCE ANTWERPEN
- VVV MECHELEN

Chequia:

- ENVIRONMENTAL PARTNERSHIP FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (EPSD)

Dinamarca:

- DANISH CYCLING TOURISM

España:

- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑÓLES (FFE)
- ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)
- BASQUETOUR (GOBIERNO VASCO)
- GENERALITAT VALENCIANA
- DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE JAEN
- CONSELL COMARCAL DE LA TERRA ALTA
- CONSORCIO DE LAS VÍAS VERDES DE GIRONA
- CONSORCIO TURÍSTICO DEL PLAZAOLA
- CONSORCIO TURÍSTICO VÍA VERDE DEL NOROESTE DE MURCIA
- CONSORCIO VIA VERDE DEL TARAZONICA
- ENKARTERRIALDE
- FUNDACIÓN VÍA VERDE DE LA SIERRA

Francia:

- ASSOCIATION DES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS CYCLABLES (DRC)
- ASSOCIATION FR. VÉLO ROUTES ET VOIES VERTES (AF3V)
- CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES
- ECO-COMPTEUR

Irlanda:

- GREAT WESTERN GREENWAY
- GREAT SOUTHERN TRAIL
- HERITAGE COUNCIL OF IRELAND

Italia:

- ASSOCIAZIONE ITALIANA GREENWAYS (AIG)
- RETE FERROVIARIA ITALIANA R.F.I.
- GRUPPO DI AZIONE LOCALE (GAL) POLESINE DELTA PO

Letonia:

- VIDZEME TOURISM ASSOCIATION

Luxemburgo:

- MINISTERE DE L'ECONOMIE -DG DU TOURISME

Noruega:

- ROGALAND FYLKESKOMMUNE (ROGALAND COUNTY COUNCIL);

Polonia:

- STOWARZYSZENIE GREENWAYS POLAND (GREENWAYS POLAND ASSOCIATION)

Portugal:

- ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE CORREDORES VERDES
- REDE FERROVIARIA NACIONAL (REFER)
- CÂMARA MUNICIPAL DE MONTEMOR-O-NOVO
- CÂMARA MUNICIPAL DE VALENÇA
- COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA VISEU DÃO LAFÕES
- COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DO MINHO-LIMA (CIM–ALTO MINHO);
- MUNICIPIO DE MONÇÃO

Reino Unido:

- SUSTRANS

Serbia:

- YUGO CYCLING CAMPAIGN

Miembros de Honor:

- ADIF (ESPAÑA)
- MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN (ESPAÑA)
- RAILS TO TRAILS CONSERVANCY (ESTADOS UNIDOS)
- SNCB-HOLDING (BÉLGICA)

La AEVV desarrolla numerosas actividades acordes con sus fines, propiciando el intercambio de información y de buenas prácticas entre los organismos y entidades promotores y gestores de vías verdes de toda Europa, actuando como impulsor del concepto “Greenways/vía verde/voie verte” ante las autoridades de la Unión Europea, y logrando su incorporación como categoría subvencionable en algunas convocatorias sustentadas por fondos europeos.

En la [página web de la AEVV](#) está disponible un gran volumen de información muy interesante, a la que es muy fácil acceder desde la sección de [Noticias](#), que ofrece un panorama general de las acciones más recientes, ordenado por categorías y cronológicamente. Entre las acciones más recientes revisten un especial interés la celebración del [Congreso 20º aniversario de la AEVV](#) que tuvo lugar en Bélgica en junio de 2018 con la participación de numerosos representantes institucionales y expertos europeos, cuyas presentaciones están disponibles en la página web.

De igual forma es posible acceder a las presentaciones que se han realizado en otros muchos congresos y eventos relacionados con las vías verdes europeas, a los que se puede acceder desde diferentes lugares de la web, ya que muchos también están localizables en el marco de los proyectos europeos que han hecho posible su celebración. Entre estos eventos se encuentran las [Conferencias Europeas de Vías Verdes](#) (la sexta y última de ellas, celebrada en Vitoria en abril de 2019) y las tres [Eurovelo, Greenways and cycle tourism Conferences](#) celebradas (la última de ellas en Viena en 2016).

En la sección de [Proyectos](#) se tiene acceso a:

- los dos proyectos de [REVER](#) impulsados por la AEVV para el diseño de una red europea de itinerarios no motorizados: uno primero (REVER-AMNO), que tuvo lugar en los países del centro y norte de Europa, y el segundo (REVERMED) desarrollado sobre los países del Mediterráneo Occidental de Italia, Francia, España y Portugal.
- [Naviki](#): un proyecto sustentado sobre un planificador de rutas cicloturistas muy utilizado en los países centroeuropeos, en el que la AEVV participó incorporando información de las vías verdes europeas, y del que fue socio también la FFE, que incluyó al conjunto de las vías verdes españolas.
- [Greenways4Tour](#): dirigido a la promoción de las vías verdes como espacios idóneos para el desarrollo del turismo sostenible. La AEVV actuaba como socio líder, incluyéndose también la FFE entre los socios.
- [Greenways Product](#): proyecto destinado a la generación y promoción de productos turísticos en torno a las vías verdes, cuyo socio líder era la FFE.
- [Greenways4All](#): cuyo objetivo era favorecer la implementación de medidas que garanticen la accesibilidad universal de las vías verdes europeas, tomando en consideración a las personas con capacidades diversas. Actuaba la FFE como socio líder.
- [Greenways Outdoor](#): la AEVV coordinó este proyecto con el objetivo impulsar la creación y promoción de productos turísticos sobre las vías verdes y otros itinerarios cicloturistas como Eurovelo
- [Greenways Heritage](#): vinculando las vías verdes y el patrimonio UNESCO como destinos óptimos para la promoción del turismo cultural. Liderado por la AEVV.
- [Our Way](#): cuyo objetivo es la vinculación de las vías verdes con la preservación del patrimonio natural y cultural, a través de medidas que promuevan la gobernanza y con especial interés por la captación de fondos europeos con estos fines.

Los boletines de noticias o [Newsletter](#) editadas por la AEVV permiten profundizar en el pasado reciente y en la actualidad de las vías verdes europeas.

Entre las acciones más veteranas de la AEVV figuran la creación de un Observatorio Europeo de Vías Verdes que cuenta con una página web propia: www.greenwayseurope.org y el lanzamiento del [Premio Europeo de Vías Verdes](#), cuya primera edición tuvo lugar en 2003.

ANEXO 3. Referencias al marco legislativo y normativo con especial incidencia en las vías verdes de Andalucía

En 1996 el Ministerio de Medio Ambiente llegó a disponer de un texto de Anteproyecto de Ley de Vías Verdes que proponía delegar en las comunidades autónomas las competencias sobre los trazados ferroviarios en desuso y sobre las actuaciones que en ellos se ejecutasen, si bien no llegó finalmente a ser tramitado, pese a contar con el consenso inicial de todas las administraciones implicadas. En el transcurso de las fructíferas negociaciones mantenidas para elaborar este Anteproyecto de Ley, se paralizó el proceso y el Ministerio de Fomento delegó en el recién constituido Ministerio de Medio Ambiente las responsabilidades y competencias sobre el Programa Vías Verdes.

En 2001 (4 de junio), el pleno del Senado aprobó una Moción en la que se instaba al Gobierno a potenciar el uso alternativo de los trazados ferroviarios en desuso como “vía verde”, poniendo de manifiesto la necesidad de dotarles de un marco normativo específico. Esta Moción presentada por el Grupo Popular fue aprobada por el pleno de la Cámara por unanimidad.

El 24 de julio de 2009 se celebró un Consejo de Ministros dedicado monográficamente al Turismo, en el cual el Ministerio de Fomento informó de que *“Fomento, también a través de ADIF, está reforzando el Programa Vías Verdes, que reconvierte en corredores ecoturísticos de gran valor medioambiental aquellas líneas ferroviarias que han quedado en desuso”*. Este Consejo de Ministros aprobó un Acuerdo para la adopción de medidas por parte de los entonces Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, para la *“consolidación de la Red Nacional de itinerarios no motorizados (camino naturales y vías verdes), en el marco de un uso turístico responsable de nuestro patrimonio natural y cultural”* así como para *“crear una marca que reúna aquellos productos turísticos / alojamientos de turismo rural vinculados a la Red Nacional”*. Tenía por objetivo *“realizar, en el marco del consenso y la colaboración entre administraciones y sectores implicados, el acondicionamiento de las infraestructuras formulando en su conjunto una malla trabada que permita definir una Red Nacional coherente, armónica y equilibrada”*.

Al año siguiente, en la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Socialista a la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Congreso de los Diputados el 4 de marzo de 2010, se puso de manifiesto que se consideraba *“necesario reforzar jurídica y administrativamente las actuaciones del Programa Vías Verdes”*. Fue aprobada con modificaciones el 20 de abril de 2010, en este sentido:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. *Impulsar y promover, conjuntamente con las Comunidades Autónomas, todas las iniciativas dirigidas al desarrollo de nuevas vías verdes y a la mejora y promoción de las ya existentes.*
2. *Consignar en los Presupuestos Generales del Estado una partida presupuestaria concreta para financiar las actuaciones que se programen anualmente.*
3. *Elaborar una reglamentación específica con el rango legislativo oportuno que permita dotar de respaldo jurídico a la calificación de “Vía Verde”, delimitándola principalmente a los itinerarios que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios y a las actuaciones necesarias para su adecuación y puesta en funcionamiento.*
4. *Promover acuerdos con otras administraciones, y conveniar con CC.AA. y entes locales el marco por el cual el Ministerio de Fomento, a través de FEVE y ADIF, pondrá a disposición de este programa los terrenos y edificios fuera de uso ferroviario.»*

En el ámbito de la **Comunidad Autónoma de Andalucía** se han puesto en marcha algunas iniciativas para dotar de un marco legislativo y normativo a la Red de Vías Verdes. Entre las más relevantes figura la presentación por parte del Grupo Socialista de una Proposición no de Ley ante la Comisión de Turismo y Deporte del Parlamento de Andalucía relativa al impulso y fomento de las vías verdes de Andalucía (10-17/PNLC-000137). Fue presentada el 19 de Abril de 2017, siendo publicada en el [Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía de 5 de mayo \(Nº 457, pp. 24-26\)](#).

Tras la presentación de enmiendas por parte del Grupo Popular, fue aprobada por unanimidad de todos los Grupos y publicada la redacción definitiva en el [Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía de 25 de julio de 2017 \(Nº 512, pp. 9-10\)](#). El texto definitivo recoge que *“el Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:*

1. *Impulsar y promover las iniciativas dirigidas al desarrollo de nuevas vías verdes y a la mejora y promoción de las ya existentes en Andalucía.*
2. *Promover acuerdos con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y convenir Junta de Andalucía y entidades locales el marco por el cual el Ministerio de Fomento, a través de ADIF, pondrá a disposición los terrenos y edificios fuera de uso ferroviario existentes en Andalucía para cumplir el impulso y promoción citados.*
3. *Tomar medidas necesarias para garantizar el mantenimiento de las vías verdes, especialmente en lo referente a la prevención de incendios”.*

En la exposición de motivos de la citada Proposición no de ley se hacía referencia a la [Ley 5/2016, de 19 de julio del Deporte de Andalucía](#), la cual podría tener implicaciones para el desarrollo de actuaciones impulsoras del cicloturismo en Andalucía, ya que recoge el derecho de la ciudadanía a la práctica deportiva como medio para la adquisición de hábitos saludables en las personas y la mejora de la salud pública. Véase el **ANEXO 4**. A lo largo de todo el texto de la Ley se establecen principios aplicables a las infraestructuras cicloturistas de Andalucía como espacios deportivos donde se promueve la práctica deportiva de todos los ciudadanos, de cualquier edad, género y capacidad física.

En lo que se refiere a las competencias que tiene el Gobierno de Andalucía respecto al desarrollo de una red de itinerarios cicloturistas y de vías verdes en el ámbito de la Comunidad Autónoma, cabe destacar que la anterior Consejería de Fomento y Vivienda diseñó el [Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020](#), que prestaba una especial atención al fomento del cicloturismo. En la estructura orgánica de la actual **Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio** que se establece en el [Decreto 107/2019](#) se recogen algunas competencias aplicables al desarrollo de las vías ciclistas y las vías verdes, como las que se reseñan a continuación:

Artículo 1. Competencias de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio:

b) Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía (...).

Artículo 6. Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio.

2.a) La elaboración, evaluación y seguimiento de estrategias, planes y programas en materia de infraestructuras, movilidad, ordenación del territorio y del litoral, urbanismo, inspección territorial y urbanística.

2.b) El impulso y coordinación de las políticas de infraestructuras y la definición, programación general y seguimiento en materia de planes de infraestructuras viarias y de transportes, incluidos los no motorizados, las políticas de movilidad y accesibilidad de la Junta de Andalucía.

3.a) El impulso y coordinación de las propuestas normativas en materia de infraestructuras, movilidad, ordenación del territorio y del litoral, urbanismo e inspección territorial y urbanística.

3.b) El impulso y coordinación de los órganos colegiados de ámbito regional con competencias en materia de infraestructuras, movilidad, ordenación del territorio y urbanismo.

3.c) La cooperación con las entidades locales y con la Administración General del Estado en las materias adscritas a la Secretaría General.

3.f) El desarrollo y coordinación de la política de espacios públicos metropolitanos o de alcance supramunicipal.

3.m) *La coordinación en el ámbito de la participación de la Comunidad Autónoma en la gestión de las Vías, Corredores y Puertas Verdes de Andalucía, sin perjuicio de las competencias en materia de medio ambiente atribuidas a otra Consejería.*

Artículo 11. Dirección General de Movilidad.

d) El impulso y planificación del uso de la bicicleta. El desarrollo y ejecución de la Red Autonómica de Vías Ciclistas mediante programas relacionados con el Plan Andaluz de la Bicicleta en el ámbito rural, para la creación de itinerarios ciclistas de medio y largo recorrido, y las complementarias de infraestructuras tranviarias y metropolitanas para el fomento de la intermodalidad.

Por su parte, la **Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible** tiene atribuidas competencias en el Decreto [103/2019](#) que propician su implicación en el desarrollo de infraestructuras verdes e itinerarios vertebradores de la Comunidad Andaluza, como incentivo al desarrollo socioeconómico, el uso público de los espacios naturales y la conectividad física del territorio:

Artículo 8. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.

8.3. *Corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático impulsar y coordinar la ejecución de las acciones relacionadas con las siguientes materias:*

b) Promover, coordinar y desarrollar las políticas de mitigación y adaptación frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético.

c) La conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad de Andalucía.

d) El fomento del desarrollo socioeconómico sostenible en relación con el patrimonio natural y, especialmente, dentro de los espacios naturales protegidos, así como el uso público con ellos relacionado.

8.4. *i) La programación, promoción y fomento de actividades de educación y sensibilización ambiental*

Art. 14. La Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos desempeñará, además de las funciones que, con carácter general, se establecen en el artículo 30 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, las siguientes:

1. En el ámbito de la Gestión del Medio Natural:

i) El desarrollo de actuaciones para la conservación, restauración y puesta en valor del patrimonio natural y la gestión de los recursos naturales de Andalucía propiciando su racional utilización, así como la custodia del territorio.

k) La planificación y coordinación de la red de equipamientos de medio natural y las infraestructuras y servicios asociados de titularidad pública.

14.2. En relación a los espacios protegidos

e) La planificación y coordinación de la red de equipamientos de uso público, infraestructuras y servicios asociados de titularidad pública y la concertación con los de titularidad privada en los espacios naturales.

14. 3. *Del mismo modo le corresponderá*

a) La ordenación, recuperación, gestión del uso público e integración de la red andaluza de vías pecuarias como ejes vertebradores del territorio y elementos fundamentales en la conectividad de los espacios urbanos, agrícolas y naturales (...).

Artículo 15. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático

a) La ejecución de las políticas de mitigación y adaptación frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético, sin perjuicio de las competencias de otros órganos de la Administración de la Junta de Andalucía y del carácter transversal de estas políticas.

ANEXO 4. [Ley 5/2016, de 19 de julio del Deporte de Andalucía](#)

En esta Ley del Deporte de Andalucía de 2016 se recogen principios aplicables al desarrollo y promoción del ciclismo con una finalidad deportiva, de ocio y de turismo en Andalucía, reconociendo el derecho de la ciudadanía a la práctica deportiva como medio “para la adquisición de hábitos saludables en las personas y la mejora de la salud pública”. A lo largo de todo el texto de la Ley se establecen principios aplicables a las infraestructuras cicloturistas de Andalucía como espacios deportivos donde se promueve la práctica deportiva de todos los ciudadanos, de cualquier edad, género y aptitud física, con especial atención a los niños, mayores, mujeres y personas con discapacidad.

En el Artículo 4 se reconoce como “instalación deportiva no convencional” a los “espacios situados en un entorno urbano o en el medio natural que, por sus características y condiciones, además del uso propio de los mismos, se utilizan para la práctica deportivas”. Especial interés reviste el Artículo 10 sobre la Actividad deportiva en el medio natural, donde se recogen principios como éstos:

1.- los poderes públicos fomentarán la práctica del deporte en el medio natural, garantizando en todo caso que dicha práctica se realice de una manera sostenible y compatible con el medio ambiente, mediante una utilización racional de los recursos naturales; todo ello de conformidad con lo dispuesto en la normativa aplicable en materia de medio ambiente.

6.- Las consejerías competentes en materia de deporte, turismo y medio ambiente promoverán la colaboración para la práctica del deporte en el medio natural como elemento generador de actividad turística en Andalucía.

En el Artículo 11. Competencias de la Administración de la Junta de Andalucía se establecen:

j) El fomento de las actividades deportivas en el medio natural.

o) El fomento de la calidad de los servicios y actividades deportivas organizadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

u) El fomento del deporte como derecho de la ciudadanía andaluza, en colaboración con las restantes administraciones públicas y el resto de los agentes del sistema deportivo andaluz. Esta labor se implementará en el desarrollo de la Ley desde los principios rectores de la misma y, en particular, como factor esencial para la salud, la calidad de vida, el bienestar social y el desarrollo integral de la persona.

*Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción
del cicloturismo financiadas con fondos europeos*

Contacto	
Datos personales	Arantxa Hernández Colorado Jefa del Área de Vías Verdes
Entidad	Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Teléfono	91 151 10 65
Correo electrónico	ahcolorado@ffe.es
Web	www.viasverdes.com
Ámbito territorial	España

Contacto	
Datos personales	Carmen Aycart Luengo
Entidad	Asociación de Vías Verdes de Andalucía
Teléfono	630 01 39 54
Correo electrónico	caycart@viasverdesandalucia.es
Web	www.viasverdesandalucia.es
Comunidad Autónoma	Andalucía

Contacto	
Datos personales	Mercedes Muñoz Zamora Directora
Entidad	European Greenways Association / Asociación Europea de Vías Verdes
Teléfono	91 151 10 98
Correo electrónico	direction@aevv-egwa.org
Web	www.aevv-egwa.org - www.greenwayseurope.org www.greenwaysheritage.org
Ámbito territorial	Europa

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Experiencias exitosas de redes e itinerarios cicloturistas de gran longitud		
Título	CONSORCIO CAMINO DEL CID	
Ámbito territorial	Provincias	Burgos, Soria, Guadalajara, Zaragoza, Teruel, Castellón, Valencia y Alicante
	Comunidades Autónomas	Castilla y León, Castilla-La Mancha, Aragón y Comunidad Valenciana

1. Descripción general
<p>El Consortio Camino del Cid es una entidad de naturaleza pública sin ánimo de lucro constituida legalmente en 2002 (B.O.C. y L. nº 111, de 11 de junio de 2002), e integrada por las ocho diputaciones provinciales por cuyos territorios discurre el Camino: Burgos, Soria, Guadalajara, Zaragoza, Teruel, Castellón, Valencia y Alicante.</p> <p>Los Estatutos (publicados en el Boletín Oficial de la Provincia de Burgos el 2 de febrero de 2005) establecen que el órgano superior de gobierno y administración del Consorcio es el Consejo Rector, integrado por los Presidentes de las diputaciones consorciadas o los diputados en que éstos deleguen. La Presidencia del Consorcio es asumida por los representantes de cada una de las diputaciones de modo rotatorio y por periodo de un año.</p> <p>El Consorcio tiene por objeto la definición, la dinamización, la divulgación cultural y la promoción turística del Camino del Cid, un itinerario turístico cultural que se desenvuelve principalmente por los territorios, geográficos y literarios que aparecen en el Cantar de Mío Cid, el poema medieval que narra los últimos años de vida del histórico caballero Rodrigo Díaz de Vivar, el Cid Campeador, desde que inicia el primer destierro en 1081 hasta su muerte en 1099. El Camino también recorre algunos lugares que están vinculados al personaje histórico, aunque no aparecen en el <i>Cantar</i>.</p> <p>El Camino traza un eje en sentido noroeste-sudeste a través de 4 comunidades autónomas diferentes: Castilla y León, Castilla-La Mancha, Aragón y Comunidad Valenciana. Es importante destacar el hecho de que atraviesa una gran cantidad de pueblos pequeños: de las 389 localidades por las que discurre, 144 tienen menos de 100 habitantes censados.</p> <p>El Camino del Cid es un itinerario de gran longitud, que suma unos 1.460 kilómetros de senderos y 2.000 kilómetros de carreteras, por lo que ha sido dividido en diversas rutas tematizadas de entre 50 y 300 km aproximadamente unidas entre sí, para facilitar a los usuarios la planificación de su recorrido. Cada ruta está compuesta por diversas etapas y recomendaciones del número apropiado de días para su recorrido.</p> <p>En la ficha de cada ruta se ofrece abundante información y acceso a la descarga gratuita de las guías, mapas, <i>tracks</i>, alojamientos y otros datos de interés, siendo posible también acceder al trazado completo BTT sobre la base cartográfica de Google Earth descargando el track KMZ.</p> <p>Se aporta también exhaustiva información sobre opciones para el transporte de la bicicleta, un listado de talleres de bici y una relación de puntos de alquiler de bicicletas en el entorno del Camino del Cid.</p> <p>Especialmente recomendable para la planificación de un viaje es el completo visor cartográfico disponible en la web del Consorcio con una información muy completa sobre el itinerario, los servicios turísticos y los recursos patrimoniales del entorno.</p>

El Consorcio ofrece 4 alternativas de itinerario del Camino del Cid según la tipología del viajero:

- **Bicicleta todo terreno BTT – MTB:** tiene una longitud total de 1.485 km y está dividido en 7 rutas unidas entre sí de entre 49 km y 313 km:
 - 1 día: [Anillo de Gallocanta](#) (Zaragoza - Teruel). Dificultad: media-baja.
 - 1 día: [Ramal de Álvar Fáñez](#) (Guadalajara). Dificultad: baja-media.
 - 4 días: [La Defensa del Sur](#) (Valencia - Alicante). Dificultad: media-baja.
 - 4 días: [La Conquista de Valencia](#) (Teruel - Castellón - Valencia). Dificultad: media-baja.
 - 5 días: [Tierras de Frontera](#) (Soria - Guadalajara - Zaragoza). Dificultad: baja-media.
 - 6 días: [El Destierro](#) (Burgos - Soria - Guadalajara). Dificultad: media-baja.
 - 6 días: [Las Tres Taifas](#) (Zaragoza - Guadalajara - Teruel). Dificultad: media.

Aunque en su mayor parte discurre por caminos rurales y senderos la ruta BTT-MTB utiliza excepcionalmente carriles bici y carreteras secundarias con escaso tráfico en algunos tramos puntuales. De hecho, su trazado discurre en un 88% por la ruta senderista, correspondiendo el 12% restante a las alternativas creadas sobre caminos rurales o carreteras secundarias para evitar algunos tramos especialmente dificultosos o técnicos.

En uno de sus trayectos el Camino discurre sobre la [Vía Verde de Ojos Negros](#).

- **Cicloturista por carreteras secundarias** con poco tráfico que en muchos tramos discurre en paralelo o se cruza con la BTT. Tiene una longitud de 2.000 km y está dividido en rutas de entre 60 y 360 km unidas entre sí:
 - 1 día: [Ramal de Álvar Fáñez](#) (Guadalajara). 65 km. Dificultad: baja.
 - 1 día: [Anillo de Gallocanta](#) (Zaragoza, Teruel). 78 km. Dificultad: media.
 - 2 días: [Anillo de Morella](#) (Castellón, Teruel). 105 km. Dificultad: media.
 - 2 días: [Anillo de Montalbán](#) (Teruel). 145 km. Dificultad: media-baja.
 - 3 días: [Anillo del Maestrazgo](#) (Teruel, Castellón). 244 km. Dificultad: media-alta.
 - 4 días: [La Conquista de Valencia](#) (Teruel, Castellón, Valencia). 222 km. Dificultad: baja-media.
 - 4 días: [La Defensa del Sur](#) (Valencia, Alicante). 249 km. Dificultad: baja-media.
 - 4 días: [Tierras de Frontera](#) (Guadalajara, Soria, Zaragoza). 258 km. Dificultad: baja.
 - 5 días: [Las Tres Taifas](#) (Zaragoza, Guadalajara, Teruel). 309 km. Dificultad: media-baja.
 - 7 días: [El Destierro](#) (Burgos, Soria, Guadalajara). 362 km. Dificultad: baja.

En las guías y otros materiales disponibles en la web del Consorcio se informa sobre calidad del firme, la densidad de tráfico y el tipo de arcén de las carreteras utilizadas, seleccionándose además aquéllas que son consideradas de especial atractivo paisajístico o patrimonial. Las bicicletas recomendadas para estas rutas son las híbridas y de *trekking*.

- **Camino del Cid senderista:** con una longitud total de 1.460 km, está dividido en 7 rutas tematizadas, y unidas entre sí, cuya longitud oscila entre los 50 km y los 300 km, que en su mayor parte están homologadas como Sendero de Gran Recorrido (GR 160 - Camino del Cid).
- **Camino del Cid en coche o moto.**

2. Fórmulas para la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido: titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos.

Dado que el Camino del Cid está homologado como GR-160, para actuar sobre carreteras provinciales y sobre caminos de titularidad municipal -que son sus principales ámbitos de intervención- el Consorcio sigue el protocolo de homologación establecido para los Senderos de Gran Recorrido. Cuando la titularidad de la vía corresponde a un ente de la comunidad autónoma (carreteras, parques naturales,...), el Consorcio solicita la autorización al organismo o administración correspondiente para poder realizar sus intervenciones. Previamente, el Consorcio estudia la legislación de cada comunidad aplicable en los distintos trabajos, ya que el Camino atraviesa 4 comunidades autónomas y la normativa es variable.

Las intervenciones del Consorcio sobre las infraestructuras se limitan básicamente a señalización. Todas las rutas que configuran el Camino del Cid están [señalizadas](#) y se realizan tareas de mantenimiento de las señales cada año por parte del Consorcio; si bien es significativo que se advierte en su web sobre la posibilidad de que hayan desaparecido algunas y del riesgo de extraviarse, especialmente en algunas travesías urbanas, por lo que se recomienda usar las guías y la información georreferenciada de las rutas que están disponibles en la sección publicaciones de su web.

Como referencia, en la [campaña de señalización](#) llevada a cabo entre agosto de 2019 y el 14 de marzo de 2020, el Consorcio ha realizado 2.136 intervenciones, que han consistido en la incorporación de nueva señalización, principalmente a través de marcas de pintura (1.600), pero también mediante la instalación de vinilos (118), placas y vitolas (74), estacas (64), balizas (17) y carteles (27). Asimismo, ha sido repuesto o recolocado el material ya existente pero destruido o degradado (flechas, balizas, y paneles: en total 68 unidades) y se han ejecutado pequeñas obras (desbroce, limpieza,...) de adecuación en siete tramos. También se solventan obstáculos, discontinuidades u otros problemas sobrevenidos hallados durante la revisión de los trazados, creando alternativas y mejoras del itinerario.

Las partes senderistas de las rutas disponen de su señalización propia, mientras que en las alternativas específicas para BTT se ha instalado la señalización internacional MTB supervisada por [IMBA España](#) (International Mountain Bicycling Association).

3. Fórmulas para la financiación de las actuaciones en las vías ciclistas

El Consorcio Camino del Cid no ha obtenido nunca fondos europeos para desarrollar sus actuaciones.

Su presupuesto se nutre de las aportaciones anuales que realizan las 8 diputaciones que son socias del Consorcio, y que oscilan entre 20.000 y 30.000 por cada una de ellas. De su presupuesto total, el Consorcio invierte cada año en torno a 20.000 euros para conservación y mejora de la señalización -a través de unas 3.000 intervenciones de promedio anual-, así como para realización de cartelería y nuevas ediciones actualizadas de sus *topogías* btt senderistas, cicloturistas y otras publicaciones.

4. Fórmulas para la comunicación y promoción de vías ciclistas

Comunicación y promoción: El Camino del Cid cuenta en su página web con espléndidos materiales divulgativos sobre las diversas opciones de itinerario y sobre los atractivos y los servicios turísticos existentes en el entorno, lo cual constituye su principal y más útil vía de comunicación. Además, han incorporado la información del Camino del Cid a diversas plataformas de información especializadas (Wikiloc, Naviki, Wikiviajes, GPsies, Routeyou, Outdoor Active y OpenStreetMap) y a la plataforma del Instituto Geográfico Nacional (IGN).

El proceso de creación, desarrollo y promoción del ambicioso proyecto del Camino del Cid, iniciado en 2003, se encuentra ampliamente detallado en el reportaje publicado con motivo de su [16º aniversario](#) en 2019. En este documento se reseñan las numerosas acciones promocionales puestas en marcha desde el Consorcio del Camino del Cid, como la edición de materiales divulgativos impresos y digitales ([folletos](#), guías,...), la presencia en ferias especializadas y en medios de comunicación, la edición de un [boletín de noticias](#) y de perfiles propios en las redes sociales, entre otras muchas acciones.

Ha realizado aplicaciones para dispositivos móviles, juegos para internet y un videojuego con carácter educativo sobre el Cantar del Mío Cid del que se editaron 20.000 unidades que fueron repartidos en colegios y ferias turísticas y que fue objeto de un concurso escolar en las ocho provincias atravesadas por el Camino.

El Consorcio realiza cada año un [concurso de videos](#) y convoca su [Premio Álvar Fáñez](#) para reconocer a las entidades y asociaciones que mejor han contribuido a la dinamización y divulgación del Camino o de la figura del Cid Campeador.

Cabe destacar la existencia de un [salvoconducto del Camino](#), la credencial donde el viajero estampa los sellos de las distintas poblaciones por las que pasa y que rememora el documento que durante la Edad Media se utilizaba para asegurar el paso libre y seguro de viajeros y mercancías. El salvoconducto proporciona descuentos superiores o iguales al 10% en más de 200 alojamientos adheridos, así como el acceso a algunas promociones puntuales y regalos de materiales promocionales (camisetas, gorras,...). La consecución de cuatro sellos de cada una de las ocho provincias atravesadas es premiada con el documento acreditativo del Camino del Cid.

Este documento se obtiene de forma gratuita por correo electrónico y en cualquiera de las 93 Oficinas de Turismo del Camino del Cid, siendo posible sellarlo en 194 localidades. En total existen 510 puntos de sellado, que pueden ser Oficinas de Turismo, alojamientos, ayuntamientos y otros establecimientos. Se advierte de las posibles dificultades para sellar el salvoconducto en algunos de ellos, por motivos de disponibilidad, horarios o días de cierre.

5. Valoración y observaciones

Es una iniciativa muy interesante y exitosa, con una larga trayectoria en el tiempo, en la que ha sido esencial la labor del Consorcio, cuya gerencia es desempeñada por la misma persona desde su creación, lo que proporciona una sólida continuidad al proyecto. La implicación activa de las 8 diputaciones provinciales de forma continuada en el tiempo es una de las claves del éxito de este itinerario.

Se han puesto en marcha diversas experiencias de comunicación y promoción muy interesantes que podrían ser replicables en otros itinerarios cicloturistas.

Aunque no es propiamente una infraestructura ciclista equiparable a otras que figuran en este documento, ni se han utilizado fondos europeos en su desarrollo, el Camino del Cid constituye un excelente referente para otros territorios, donde se podrían generar itinerarios similares de gran recorrido para la práctica del turismo en bicicleta.

7. Imágenes



Contacto	
Datos personales	Alberto Luque Director-gerente
Entidad	Consortio Camino del Cid
Teléfono	947 256 240
Correo electrónico	gerencia@caminodelcid.org
Web	www.caminodelcid.org
Comunidades Autónomas	Castilla y León, Aragón, Castilla-La Mancha y Comunidad Valenciana.

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Experiencias exitosas de redes e itinerarios cicloturistas de gran longitud		
Título	PROYECTO EDERBIDEA	
Ámbito territorial	Provincia	-
	Comunidad Autónoma	Navarra

1. Descripción general

El Gobierno de Navarra participa a través de su Departamento de Desarrollo Económico y Empresarial (desde la Dirección General de Turismo, Comercio y Consumo) en el proyecto de transporte sostenible en bicicleta "Ederbidea" 2016-2019, una iniciativa de cooperación transfronteriza para desarrollar una política común de promoción del uso de la bicicleta tanto en su vertiente turística y de ocio como en los desplazamientos cotidianos.

Los objetivos del proyecto [Ederbidea](#) son: reducir las emisiones contaminantes y avanzar en la sostenibilidad del transporte, descongestionar la circulación, mejorar la salud de la población y crear un producto turístico común.

Se han realizado actuaciones en tres líneas principales con este fin:

- ✓ Movilidad: señalización, medidas para incrementar el uso la bici en desplazamientos urbanos, intercambios técnicos
- ✓ Sensibilización y formación sobre hábitos de desplazamiento: eventos, guías de recorrido
- ✓ Promoción de servicios: alquiler, reparación, servicios transfer,...

Ederbidea da continuidad al proyecto transfronterizo CIRCULDOUCE, que tenía como objetivo promover itinerarios turísticos entre las ciudades de Bayona y Pamplona, y que contó con financiación en el marco del Programa POCTEFA 2007-2013. Este proyecto anterior fue impulsado desde el Consorcio Turístico del Plazaola, ente gestor de la Vía Verde del Plazaola y socio de Ederbidea.

Los socios de Ederbidea son:

- Gobierno de Navarra jefe de filas
- Diputación Foral de Gipuzkoa
- Conseil Departamental des Pyrenées-Atlantiques
- Ayuntamiento de San Juan de Luz
- Ayuntamiento de Hendaya
- Ayuntamiento de Biarritz
- Ayuntamiento de Irún
- Ayuntamiento de Imotz
- Comunidad de la Aglomeración Sud Pays Basque
- Asociación Cederna Garalur
- Consorcio Turístico del Plazaola
- Agrupación turística Baztan Bidasoa Turismo Elkargoa.

En la actualidad, el territorio transfronterizo entre Navarra, País Vasco y Francia involucrado en el proyecto dispone de 132 km de vías ciclistas. El "camino bonito" -traducción al castellano de "ederbidea"- posibilitará la unión de las ciudades de Pamplona, San Sebastián y Bayona a través de una red de 238 km acondicionados para uso ciclista.

Ederbidea facilitará la continuidad y conectividad ciclista con la construcción de aproximadamente 90 nuevos kilómetros, 46 km de los cuales transcurrirán por vías ciclistas (solo para bicis) o vías verdes (para usos no motorizados: peatones, ciclistas, patinadores, personas con movilidad reducida) y 44 km por carreteras. A ello se suma la ejecución del tramo Irurtzun-Pamplona de la Vía Verde del Plazaola, de unos 16 km.

Las actuaciones en la Comunidad de Navarra se concretan en:

- a) la unión de las vías verdes del Bidasoa y del Plazaola, tramo que es objeto de un Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de Ruta Ciclista Doneztebe / Santesteban-Irurtzun.
 - o La [Vía Verde del Plazaola](#) discurre entre Latasa (Navarra) y Andoain (Gipuzkoa), con una longitud total de 54 km, de los cuales 32 corresponden a Navarra. Es gestionada por el Consorcio Turístico Plazaola, socio de Ederbidea.
 - o La [Vía Verde del Bidasoa](#) discurre entre Legasa (municipio de Bertizana, Navarra) y Behobia (municipio de Irún, Gipuzkoa), con una longitud de 42 km, de los que 39 corresponden a Navarra. Es gestionada por la Asociación Cederna Garalur Elkartea.
- b) la conexión de la antigua vía férrea del Plazaola con Pamplona / Iruña.

En los 44 km de los tramos que discurrirán por carreteras compartidas con tráfico motorizado sólo se actuará mediante la colocación de señales verticales en los cruces y paneles informativos sobre la presencia de ciclistas.

2. Fórmulas para la captación, ejecución y certificación de fondos europeos en la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido

La financiación de las infraestructuras ciclistas en el territorio navarro donde se desarrolla Ederbidea ha sido diversa y escalonada en el tiempo: fondos europeos para la ejecución de la Vía Verde del Bidasoa, por un lado, y fondos procedentes del proyecto Ederbidea y también ejecución directa por el Programa Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) para la Vía Verde del Plazaola, aunque también ha habido financiación europea en el nuevo tramo de Mugiro de esta vía verde. Algunas de estas inversiones se han ido produciendo a lo largo de muchos años, como sucede en la Vía Verde del Plazaola, una de las más veteranas del Estado, cuya gestación se remonta al año 1993.

El período de desarrollo del proyecto Ederbidea era 2016-2019, con unas inversiones totales de 9,4 millones de euros, de los cuales en mayo de 2016 le fueron concedidos 6,1 millones de euros del programa POCTEFA-INTERREG a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER.

El presupuesto total del proyecto Ederbidea para la Comunidad Foral de Navarra asciende a 2.725.098,46 €, de los cuales percibirá 1.771.314,00 € de FEDER.

De este presupuesto total del proyecto Ederbidea, la mayor parte corresponde al Gobierno de Navarra a través de su Dirección General de Turismo, Comercio y Consumo: 2.427.000 €, de los cuales percibirá 1.577.550 € de FEDER. Las inversiones principales han sido destinadas a la ejecución de obras: 2 pasarelas sobre el río, adecuación de varios tramos de pista, señalización, expropiaciones, elaboración del proyecto de obra y redacción del PSIS.

El Programa [INTERREG-POCTEFA 2014-2020](#) potencia el desarrollo sostenible del territorio fronterizo de España, Francia y Andorra a través de la cooperación transfronteriza, contribuyendo a disminuir las diferencias de desarrollo del territorio y a unir fuerzas para lograr la cohesión de las regiones que lo forman. Cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER, se organiza en cinco ejes, de los cuales el proyecto Ederbidea ha sido seleccionado en el eje 4 (Movilidad de bienes y personas).

Los territorios que forman parte del área de cooperación de POCTEFA 2014-2020 son: en España, Bizkaia, Gipuzkoa, Araba /Álava, Navarra, La Rioja, Huesca, Zaragoza, Lleida, Girona, Barcelona y Tarragona; en Francia, Pyrénées-Atlantiques, Ariège, Haute-Garonne, Hautes Pyrénées, Pyrénées-Orientales; y Andorra.

El proyecto transfronterizo Ederbidea es complementario en Navarra con otros proyectos europeos que comparten el objetivo de potenciar la movilidad y el turismo sostenible en bicicleta, como son:

- [AtlanticOnbike](#): enmarcado en el INTERREG V B ESPACIO ATLÁNTICO, tiene por objetivo el desarrollo de las rutas Eurovelo 1 y 3 (desde Pamplona a Viana). Fue aprobado en 2017, siendo beneficiario el Gobierno de Navarra a través de su Dirección General de Turismo y Comercio. El presupuesto total para Navarra asciende a 110.000,00 €, de los cuales percibirá 82.500,00 € (tasa de cofinanciación 75 %).
- [Bicimugi](#): enmarcado en el POCTEFA 2014-2020, tiene por objetivo el desarrollo de la ruta Eurovelo 3 (desde Pamplona a Orbaizeta). Fue aprobado en 2019, siendo beneficiario Nasuvinsa (Navarra de Suelo y Vivienda S.A.), sociedad pública de vivienda y urbanismo del Gobierno de Navarra. El presupuesto total para Navarra asciende a 1.194.212,51 €, de los cuales percibirá 776.238,13 € (tasa de cofinanciación 65 %).

Navarra dispone de un total de 20,8 millones de euros de FEDER para todo el período de programación 2014-2020.

3. Titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras ciclistas ejecutadas

El procedimiento general que se ha utilizado en el recorrido Ederbidea-Eurovelo 1 entre el límite de Gipuzkoa-Endarlatsa e Irurtzun, así como en las Vías Verdes del Bidasoa y del Plazaola, es el de la expropiación por parte del Gobierno de Navarra de los terrenos privados y la ocupación de los terrenos públicos, la mayor parte de ellos propiedad de los ayuntamientos y concejos. Estas expropiaciones y ocupaciones de terrenos públicos cuentan con el soporte legal de los planes o proyectos de incidencia supramunicipal (PSIS) que previamente fueron aprobados por el Gobierno de Navarra para poder realizar las expropiaciones y obras posteriores.

Para llevar a cabo una expropiación el ordenamiento de Navarra obliga a aprobar un PSIS, que implica también la autorización para ocupar o expropiar ciertas parcelas para un uso determinado de interés social. Cuando el terreno es propiedad municipal la expropiación supone la ocupación por parte del Gobierno de Navarra sin coste alguno, pero si es privado se paga un justiprecio.

En concreto, el Gobierno de Navarra adoptó el 10 de octubre de 2018 un acuerdo por el que se declaraba urgente la ocupación a efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos afectados por las obras incluidas en el **Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de ruta ciclista Doneztebe / Santesteban-Irurtzun**, que había sido aprobado por el Gobierno de Navarra el 25 de julio de 2018.

La finalidad de este PSIS es establecer las condiciones para acondicionar la ruta ciclista entre Santesteban e Irurtzun, que conecta las vías verdes ya existentes del Plazaola y Bidasoa, y completa un tramo de la red Eurovelo en Navarra, que va desde Enderlatsa hasta Pamplona / Iruña. El trazado definido por este proyecto tiene una longitud de 52 km.

El presupuesto para esta actuación asciende a 236.845 euros, que cuenta con financiación de POCTEFA al estar contemplado en el proyecto Ederbidea.

Dadas las dificultades que entrañan en general las expropiaciones, el Gobierno de Navarra está haciendo el esfuerzo por concretar los trazados correspondientes a través de viales públicos, tanto en el proyecto Ederbidea como también en los otros proyectos INTERREG de Bicimugi y Atlanticonbike que desarrollan las rutas Eurovelo 1 y 3.

En el caso del tramo de Ederbidea (Doneztebe-Santesteban e Irurtzun) el 84% transcurre por carreteras que ya son titularidad del Gobierno de Navarra.

Para la Eurovelo 1 y 3 desde Pamplona/Iruña al límite con La Rioja, se plantea la utilización de caminos públicos ya existentes y no se prevén expropiaciones ni PSIS. Lo mismo sucede en el tramo de la Eurovelo 3 entre Pamplona/Iruña y la frontera con Francia.

La **gestión** del itinerario ciclista generado en el proyecto Ederbidea está previsto que sea realizada de forma independiente por cada una de las tres administraciones de ámbito regional implicadas (Navarra, País Vasco y Pirineos Atlánticos), ya que cada una de ellas se rige por regulaciones y procedimientos diferentes. El mantenimiento se pretende hacerlo a través de convenios entre las entidades de ámbito regional y los ayuntamientos implicados.

En el proyecto Bicimugi (Eurovelo 3 norte) ya se han firmado estos convenios, pero está pendiente iniciar el procedimiento en los casos del proyecto Ederbidea (Eurovelo 1 norte) y AtlanticOnbike (Eurovelo 1-3 sur). Esta pretensión de que sea asumido el mantenimiento por parte de las entidades locales no siempre goza del acuerdo y el consenso local.

En materia de **comunicación, promoción y comercialización** se ha hecho un esfuerzo por trabajar en red y generar recursos que, recogiendo las diferentes realidades territoriales, también plasmen aspectos en común. Aparte de las acciones de carácter interno del proyecto, se han realizado algunas acciones conjuntas entre ambos lados de los Pirineos, como una reciente [Jornada de trabajo sobre colaboración transfronteriza en el ámbito del reciclaje y la reparación de bicis](#) (San Sebastián, 6 de marzo de 2020).

Existe una página web sobre el proyecto, www.ederbidea.com, de orientación turística y dirigida especialmente a los destinatarios finales de la ruta, en la que hay disponibles materiales de los tres territorios atravesados, como [videos](#), [folletos](#), y una web ([Transfermuga](#)) que aporta información práctica para realizar los desplazamientos transfronterizos.

Al final del documento se recogen otras acciones desarrolladas en Navarra en el marco de Ederbidea.

4. Fórmulas de programación de fondos europeos para la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas en los Programas Operativos del marco financiero 2014-2020 y previsión para el 2021-2027

Dada la intensa implicación del Gobierno de Navarra en el desarrollo y promoción del cicloturismo es previsible que siga empleando fondos europeos con esta finalidad en el nuevo marco financiero.

Una de las herramientas más interesantes fruto del proyecto ha sido la edición de una [Guía de políticas de movilidad para municipios de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos](#) cuyas recomendaciones pueden servir como referencia a la hora de incluir acciones y medidas en materia de movilidad ciclista en los Programas Operativos de otros territorios para el nuevo marco financiero 2021-2027 que están en fase de elaboración.

5. Valoración y observaciones

La experiencia ha resultado muy positiva, con una implicación activa a nivel institucional muy importante de sus máximos responsables, lo que ha contribuido a un desarrollo ágil y fluido del proyecto. Se da la circunstancia de que el proyecto circuldouce -antecesor de Ederbidea- fue impulsado desde el Consorcio Turístico del Plazaola, cuya gerente pasó a dirigir el área de Turismo, Comercio y Consumo del Gobierno de Navarra, desde donde se ha liderado el proyecto Ederbidea.

La marcha del proyecto ha resultado satisfactoria para el Gobierno de Navarra, tanto en la fase de captación de fondos como en la ejecución y en las certificaciones, habiendo resultado más complejo el proceso para los socios menos habituados a gestionar fondos europeos, pese a que contaron con una asistencia externa (al menos 3 de los 5 socios navarros optaron por contratar la misma asistencia). Por ello, se ha valorado positivamente la organización por parte del Servicio de Proyección Internacional de Gobierno de Navarra de [encuentros entre los socios navarros](#) de proyectos POCTEFA para tratar cuestiones relativas a certificación, comunicación, cuestiones de género y contratación pública, entre otros.

La mayor complicación en la ejecución de Ederbidea ha sido la aprobación del PSIS, sobre todo por los inconvenientes generados por la Dirección General de Obras Públicas y la licitación de las obras. De hecho, se pidió un año de moratoria en el desarrollo de Ederbidea porque la aprobación del PSIS se demoró en exceso -un par de años- y era un factor clave para poder realizar las expropiaciones y actuaciones en la ruta Donezteba / Santesteban-Irurtzun.

Por lo demás se han cumplido los plazos y el proyecto se encuentra ya finalizado, pero se ha pedido una moratoria hasta final de 2020 para intentar gastar todo el presupuesto obtenido en otras mejoras que no estaban previstas pero que se estiman necesarias.

Los tres territorios transfronterizos (Navarra, Gipuzkoa y Pirineos Atlánticos) han acordado dar continuidad una vez que el proyecto finalice a la coordinación establecida entre ellos para realizar la dinamización, promoción y comercialización turística del itinerario generado, un factor que coinciden en señalar como esencial los responsables de Ederbidea en el Gobierno de Navarra y en el Consorcio Turístico del Plazaola.

6. Mapa de localización

Mapa del Proyecto Ederbidea



7. Imágenes



INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. [Guía de políticas de movilidad para municipios de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos](#)

Entre las publicaciones realizadas en el marco del proyecto destaca por su interés esta Guía, que recoge una serie de medidas para incentivar el uso de la bicicleta, que son muchas de ellas perfectamente transferibles a otros territorios.

ANEXO 2. NOTICIAS Y ACCIONES DEL PROYECTO EDERBIDEA EN LA COMUNIDAD DE NAVARRA

Navarra y Pirineos Atlánticos abren nuevas vías de colaboración transfronteriza para el desarrollo conjunto de ambos territorios (20/06/2017)

La Presidenta Barkos, y Jean Jacques Laserre, Presidente de la región francesa, han firmado un nuevo acuerdo centrado en emergencias, territorio, turismo, movilidad, cultura, deporte, juventud e igualdad. Los gobiernos de Navarra y de la región francesa de Pirineos Atlánticos colaborarán en el desarrollo de varios proyectos de cooperación transfronteriza, en el marco del acuerdo de cooperación firmado entre ambas instituciones en 2011.

El encuentro ha servido, además, para la presentación de varios de estos proyectos que se desarrollan conjuntamente; entre ellos, CIRCULDOUCE-EDERBIDEA, para la creación y desarrollo de un eje de circulación en bicicleta entre las ciudades de Bayona, San Sebastián y Pamplona, conectadas y situadas en la ruta europea Eurovelo 1. También se va a actuar a escala transnacional en el desarrollo conjunto del itinerario Eurovelo 3.

El Departamento de Desarrollo Económico aumenta la dotación de su presupuesto para 2018 en las medidas de impulso a la economía (20/11/2017)

El presupuesto del área de Turismo, Comercio y Consumo cuenta con una subida significativa de las partidas de Turismo, al pasar de los 6.696.610 euros del 2017 a 8.491.940 en el 2018 (lo que supone un incremento del 26 %).

Aumentan las inversiones del proyecto europeo Ederbidea, con 885.000 euros frente a los 350.000 en 2017.

Turismo sobre ruedas: se ofrecen 44 paseos guiados en bicicleta por distintos itinerarios de Navarra (23/06/2018)

En el marco del proyecto Ederbidea la Dirección General de Turismo, Comercio y Consumo de Navarra lanzó un programa de 44 paseos guiados en bicicleta por 7 puntos de la geografía foral. Inauguró esta actividad el vicepresidente de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra, acompañado de la directora general de Turismo y Comercio de Navarra y de la directora de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

La iniciativa ha sido posible por la participación de las empresas turísticas que realizarán las visitas y de las entidades gestoras de los itinerarios ciclistas propuestos. El Gobierno contribuye a subvencionar el alquiler de las bicis y la contratación de la persona que guía en los tramos navarros. Las rutas recorren itinerarios adecuados para cualquier edad con trayectos de entre 12 y 36 kilómetros de longitud, por 10 euros, incluido el alquiler de la bicicleta.

En los tramos guipuzcoanos, la Diputación de Gipuzkoa financia los traslados de los participantes y las bicicletas entre Behobia y Santesteban.

También han colaborado en la configuración del programa los Consorcios de Desarrollo Teder, Uraren Bailara (Cederna de Baztan-Bidasoa), el Ayuntamiento de Pamplona, el Consorcio Turístico de Tierra Estella- Lizarraldea, el Consorcio de la Vía Verde del Tarazonica y el Consorcio Turístico de Plazaola.

Inaugurada una nueva vía ciclista que mejora las conexiones del territorio transfronterizo de Navarra, Gipuzkoa y el País Vascofrancés (4/03/2019)

La directora general de Turismo, Comercio y Consumo del Gobierno de Navarra participó en la inauguración de una nueva vía ciclista en Hondarribia que mejora las conexiones en bicicleta del territorio transfronterizo de Navarra,

Gipuzkoa y el País Vasco francés, que tiene una longitud de 1,4 kilómetros.

Las obras han sido realizadas por la Diputación Foral de Gipuzkoa dentro del proyecto Ederbidea, que promueve la movilidad sostenible, del que es socio el Gobierno de Navarra.

[El nuevo Centro Logístico de la Bicicleta Ederbidea abrirá sus puertas el próximo otoño en Latasa](#) (10/08/2019)

Se han iniciado las obras de adecuación del antiguo almacén de la estación de tren de Latasa como Centro Logístico de la Bicicleta, dentro del proyecto transfronterizo de movilidad sostenible y cicloturismo Ederbidea, y como apuesta para seguir desarrollando el gran potencial para el cicloturismo de la Vía Verde del Plazaola. Se ha realizado una inversión de 131.674,24 euros, de los cuáles el 65% ha sido financiado por IINTERREG-POCTEFA, y cofinanciado al 20% (27.947,58 €) por la Dirección General de Turismo, Comercio y Consumo de Gobierno de Navarra, socio de este proyecto.

Se prevé que las instalaciones sean destinadas a prestar servicios orientados a cicloturistas y deportistas, promover una movilidad más sostenible, dar a conocer productos locales y ser un espacio de vida cultural y social para la zona. La antigua estación de Latasa es propiedad del Ayuntamiento de Imotz, que lo adquirió en junio de 2017.

La futura gestión del servicio ha sido adjudicada por el Ayuntamiento de Imotz al proyecto en el que toman parte cuatro mujeres de localidades del entorno, que tienen previsto constituirse en cooperativa, con el fin de ofrecer los servicios de bar restaurante y de centro logístico de la bicicleta, aprovechando que es el principal punto de conexión entre las Vías Verdes del Plazaola y del Bidasoa, además de un importante hito en la gran ruta europea Eurovelo 1.

[Colocada la pasarela de Kaxarna entre Imotz e Irurtzun para adecuar el recorrido en bici del proyecto transfronterizo Ederbidea](#) (14/11/2019)

El consejero de Desarrollo Económico y Empresarial y la directora general de Turismo, Comercio y Consumo del Gobierno de Navarra han acudido a ver la instalación de la estructura metálica de 32,50 metros de luz y 2,5 metros de ancho que recupera parte del recorrido del antiguo ferrocarril Plazaola, la actual Vía Verde del Plazaola. La pasarela de Kaxarna ha sido colocada sobre el río Larraun entre Imotz e Irurtzun, para adecuar parte del recorrido entre Doneztebe / Santesteban e Irurtzun del proyecto de cooperación transfronteriza Ederbidea.



El Gobierno de Navarra adjudicó el trabajo por un importe de 224.325,78 euros más IVA a una empresa, que ha ejecutado las obras en un plazo de 192 días.

Contacto	
Datos personales	Patxi Sáenz Lazcano Sección de Productos Turísticos y Sostenibilidad Territorial
Entidad	Servicio de Planificación e Innovación turística Dirección General de Turismo, Comercio y Consumo Gobierno de Navarra
Teléfono	848 424 640
Correo electrónico	patxi.saenz.lazcano@navarra.es

*Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción
del cicloturismo financiadas con fondos europeos*

Web	www.turismo.navarra.es
Comunidad Autónoma	Navarra

Contacto	
Datos personales	Gustavo Ortiz de Barrón Gerente
Entidad	Consortio Turístico del Plazaola
Teléfono	948 50 72 05
Correo electrónico	gerentzia@plazaola.org
Web	www.plazaola.org
Comunidad Autónoma	Navarra

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Experiencias exitosas de redes e itinerarios cicloturistas de gran longitud		
Título	RUTA PIRINEXUS	
Ámbito territorial	Provincia	Girona
	Comunidad Autónoma	Cataluña

1. Descripción general

La Ruta Pirinexus nació en el marco del proyecto Enllaç “Red transfronteriza de vías verdes en Cataluña” financiado con los fondos FEDER del Programa de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra (POCTEFA) 2007-2013, que concede apoyo financiero comunitario orientado a reforzar la integración económica y social de la zona transfronteriza entre España y Francia.

El proyecto Enllaç respondía a una antigua reivindicación del Consorcio de las Vías Verdes de Girona, que era posibilitar una conexión ciclista entre Olot y Sant Joan de les Abadesses, que permitiera la conexión de la gran Vía Verde del Carrilet (Olot-Girona más Girona-Sant Feliu de Guíxols) con la Vía Verde del Hierro y el Carbón. De este modo se conseguiría completar una gran ruta para el cicloturismo que conectase la zona de los Pirineos con la costa Brava.

- [Vía Verde del Carrilet \(Olot-Girona\)](#), entre Olot y Girona (54 km)
- [Vía Verde del Carrilet \(Girona-Sant Feliu de Guíxols\)](#), entre Girona y Sant Feliu de Guíxols (39 km).
- [Vía Verde del Hierro y del Carbón](#), entre Ripoll y Ogassa (15 km).

Este proyecto culminó en la creación conjunta por parte de entidades de Cataluña y Francia de una red cicloturista continua entre ambos lados de la frontera, la ruta Pirinexus, de 351 km de recorrido, la cual discurre en algunos tramos sobre el trazado de las 3 vías verdes que por entonces existían en la provincia de Girona.

La parte más oriental de Pirinexus forma parte de la Ruta [Eurovelo 8 Mediterranean Route](#).

El proyecto Enllaç ha asociado a entidades de Cataluña y de los Pirineos Orientales para conseguir los siguientes objetivos principales:

- Un producto cicloturístico transfronterizo y común que permita circular sin discontinuidad de vías.
- Conectar los dos territorios con infraestructuras de movilidad sostenible, fomentar el respeto por el medio ambiente y promover la actividad turística.
- Seguir borrando el efecto “frontera” (límite físico y mental).

El proyecto contaba con un reducido número de socios:

- Consorcio de las Vías Verdes de Girona, jefe de filas. (Véase la **ficha del Consorcio de las Vías Verdes de Girona** de este documento).
- Conseil Général des Pyrénées Orientales
- Conseil de Développement du Pays Pyrénées Méditerranée

La cooperación ha sido clave para poder unir las vías verdes y otras vías ciclistas existentes en los dos lados de los Pirineos mediante esta ruta cicloturista, y poder disponer de un circuito de mucha mayor longitud, con señalización propia y promoción homogénea. El proyecto también ha impulsado la difusión de la información relativa a la ruta tanto a los propios servicios de información turística del territorio a ambos lados de la frontera como a los potenciales destinatarios finales.

Con el objetivo de dar continuidad al proyecto Enllaç y desarrollar otro itinerario cicloturista transfronterizo entre la provincia de Girona y Francia, el Consorcio de las Vías Verdes de Girona impulsó un nuevo proyecto, Bicitranscat, que también contó con financiación del Interreg POCTEFA en el marco financiero de 2014-2020. Véase la **ficha del Proyecto Bicitranscat** en este documento.

2. Fórmulas para la captación, ejecución y certificación de fondos europeos en la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido

El proyecto Enllaç se enmarcaba en el Eje 2 del programa Interreg POCTEFA, Valorizar los territorios, el patrimonio natural y cultural en una lógica sostenible.

- Período de realización: de abril 2010 a marzo 2013.
- Coste total previsto: 1.654.775,00 €
- Aportación FEDER aprobada (65 %): 1.075.604,00 €

El objetivo del programa Interreg POCTEFA es reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. Su ayuda se concentra en el desarrollo de actividades económicas, sociales y medioambientales transfronterizas a través de estrategias conjuntas en favor del desarrollo territorial sostenible.

3. Titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras ciclistas ejecutadas

Mantenimiento: Estaba previsto que cada municipio se hiciera cargo del mantenimiento de su respectivo tramo de la Ruta Pirinexus tras su construcción, lo cual ha generado niveles dispares de calidad en los resultados conseguidos, y en la regularidad y continuidad de las labores de conservación de la infraestructura a lo largo de los años.

En 2019 el Consorcio de las Vías Verdes de Girona, que tenía previsto encargarse tan solo del mantenimiento de la señalización, decidió asumir también la realización de dos desbroces anuales en los tramos gerundenses de la ruta, tareas estas últimas a las que dedica 2/3 de su presupuesto anual destinado al mantenimiento de Pirinexus, que oscila entre 40.000 y 50.000 euros.

En el trayecto francés de Pirinexus la situación es similar, quedando bajo competencia de cada municipio el mantenimiento del firme en cada tramo, si bien carecen de un ente supramunicipal que desempeñe la función aglutinante y coordinadora que realiza el Consorcio de las Vías Verdes de Girona en el lado español.

Comunicación y promoción: Se han realizado acciones divulgativas sobre la ruta Pirinexus, como fue la creación de una página web (www.pirinexus.cat que remite actualmente a la web general del [Consortio de las Vías Verdes de Girona](#)), canal de twitter, folletos (2.800 en catalán y francés, 1.500 ejemplares en inglés y alemán), y guía de la ruta (500 en francés, catalán y castellano; 200 en inglés).

Hay una información muy detallada sobre la ruta Pirinexus en la [web del Consorcio](#) de las Vías Verdes de Girona, que está clasificada en tres áreas del recorrido: Costa Brava, Interior y Pirineos. En cada una de ellas se incluyen las fichas de las diversas [etapas](#) propuestas, con datos sobre longitud (oscilan entre los 30 y los 73 km), tipo de firme y desniveles, aportando el perfil altimétrico, una breve descripción del recorrido, mapa detallado en Google y en Wikiloc, así como un enlace para la descarga de los *tracks* y de la guía detallada. También se incluye información de interés sobre los recursos existentes en las inmediaciones de la ruta, como son los servicios de transporte público y turísticos, tanto generales como específicos para cicloturistas (alquiler y transporte de bicicletas).

En esta [web del Consorcio](#) es posible también descargar un [folleto](#) divulgativo sobre las Vías Verdes de Girona y la Ruta Pirinexus, con un mapa general muy completo.

También se ha promovido un distintivo de calidad creado por el Consorcio de las Vías Verdes de Girona para los servicios relacionados con el cicloturismo ([Bed & Bike](#)) entre otras acciones de dinamización de los servicios y las actividades turísticas relacionadas con la bicicleta (alojamientos, restaurantes, servicios complementarios) que existen en los pueblos pequeños que forman parte de la ruta.

En 2020, transcurridos siete años desde la inauguración de Pirinexus, el vínculo entre los socios franceses y españoles del proyecto ha desaparecido y no se realizan acciones conjuntas de promoción, manteniendo el Consorcio de las Vías Verdes de Girona sus propias acciones de divulgación y promoción turística de la ruta.

4. Fórmulas de programación de fondos europeos para la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas en los Programas Operativos del marco financiero 2014-2020 y previsión para el 2021-2027

El éxito de la experiencia del proyecto Enllaç impulsó a los socios a colaborar en la presentación del nuevo proyecto [Bicitranscat](#) a la convocatoria del Interreg POCTEFA 2014 – 2020, con el objetivo de crear una ruta para bicicletas complementaria a las de Pirinexus y Eurovelo 8, por el litoral.

El proyecto Bicitranscat fue aprobado en 2017 con un plazo de ejecución de 36 meses. Véase la **ficha del Proyecto Bicitranscat** en este documento.

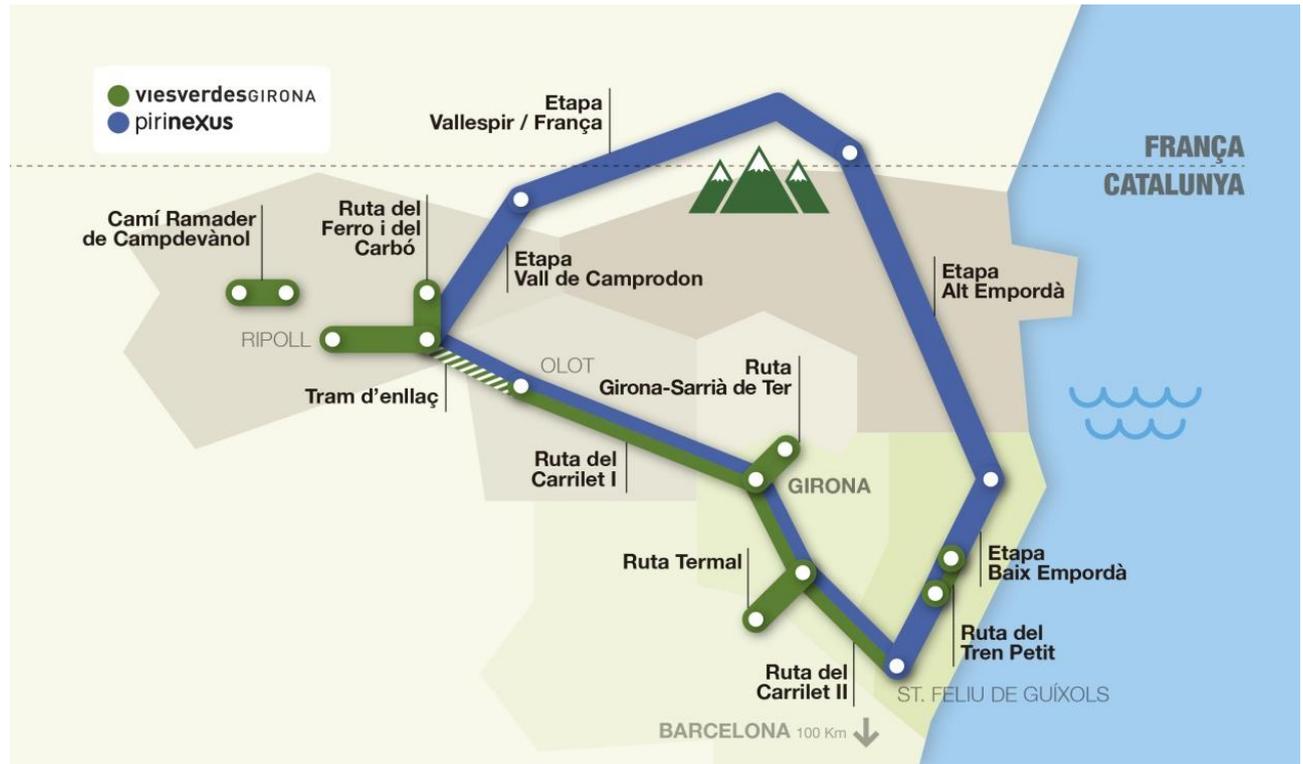
5. Valoración y observaciones

Muy positiva en cuanto al desarrollo de la ruta, pues ha permitido la creación de un producto nuevo que promueve un turismo sostenible y respetuoso con el medioambiente, que alarga la temporada turística y facilita la creación de empresas dedicadas al cicloturismo. En la fase de ejecución del proyecto POCTEFA hubo gran interés por parte de los actores del territorio, con buen entendimiento entre los socios y surgieron sinergias para seguir colaborando en el futuro.

Las dificultades halladas en el desarrollo de Enllaç, que ocasionaron una gran demora en las fases de obras y ejecución de acciones, fueron las propias en este tipo de proyectos: la falta de interlocutores técnicos en los socios franceses con dedicación exclusiva al proyecto; la dilación en los plazos para la tramitación de autorizaciones relativas a costas, carreteras, parques naturales y otros espacios por parte de diversas administraciones locales y autonómicas; la escasa diligencia de algunos ayuntamientos en realizar sus trámites y gestiones. También, problemas de tesorería de los socios por los largos plazos en recibir los fondos FEDER.

El balance a 2020 sigue siendo positivo, pero el gran potencial turístico de la ruta está claramente infrutilizado como consecuencia de la escasa implicación de las administraciones de distintos niveles competentes a ambos lados de la frontera y por la falta de cooperación y coordinación entre ellas.

6. Mapa de localización



7. Imágenes



Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos



Contacto	
Datos personales	Àngel Planas Sabater Gerente en funciones
Entidad	Consortio de las Vías Verdes de Girona
Teléfono	Tel. 972 486 950
Correo electrónico	aplanas@viesverdes.org
Web	www.viesverdes.cat www.bicitranscat.cat
Comunidad Autónoma	Cataluña

Contacto	
Datos personales	Marcel Alofra
Entidad	Departamento de Mantenimiento y Calidad Consortio de las Vías Verdes de Girona
Teléfono	Tel: 972 486 950
Correo electrónico	malofra@viesverdes.org
Web	www.viesverdes.cat
Comunidad Autónoma	Cataluña

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Experiencias exitosas de redes e itinerarios cicloturistas de gran longitud		
Título	PROYECTO BICITRANSCAT	
Ámbito territorial	Provincia	Girona
	Comunidad Autónoma	Cataluña

1. Descripción general

El proyecto Bicitranscat tiene su origen en el proyecto transfronterizo Enllaç, desarrollado en el marco del Programa POCTEFA 2007-2013 y que dio lugar a la creación de la ruta ciclista transfronteriza Pirinexus. El éxito de aquella experiencia impulsó a los socios a colaborar en la presentación del nuevo proyecto [Bicitranscat](#) a la convocatoria del POCTEFA 2014 – 2020, para el desarrollo de nuevos itinerarios *ciclables* y de enlaces multimodales.

Bicitranscat fue aprobado en 2017 con un plazo de ejecución de 36 meses, estando previsto su desarrollo en diferentes fases hasta septiembre de 2020. El proyecto responde a una demanda de la comarca del Alto Empordà de mejorar las opciones de movilidad sostenible y de ofrecer una nueva infraestructura transfronteriza que conecte los recursos turísticos de la provincia de Girona y del Departamento francés de los Pirineos Orientales para el desarrollo del turismo activo y de naturaleza. El objetivo es crear una ruta para bicicletas complementaria a las ya existentes de Pirinexus y Eurovelo 8, desde Castellón de Ampurias a Perpignan, pasando por el litoral.

Se prevé conseguir un total de 97 km de vía *ciclable*, de los cuales 34 km serán de nueva construcción.

Se buscará la conexión de este recorrido para ciclistas con el sistema existente de transporte público de autobús, tren y ferris, contemplando la instalación de portabicis en los autobuses y de aparcabicis en las principales estaciones de autobús y ferroviarias. Además, se creará una aplicación y una web en la que se podrá consultar la ruta, las estaciones de autobuses y trenes existentes en torno de la ruta y los horarios de estos medios de transportes.

Se instalarán a lo largo de la ruta contadores de usuarios, zonas con enchufes para la recarga de baterías y puntos de información.

[Bicitranscat](#) cuenta con la participación de 6 socios, de los cuales 2 son franceses:

- Consorcio de las Vías Verdes de Girona, jefe de filas.
- Ayuntamiento de Figueres.
- Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales.
- Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée.
- Consejo Comarcal del Alto Empordà.
- Diputación de Girona, como ente asociado.

El proyecto se organiza en tres áreas de trabajo, con sus respectivos objetivos:

- ✓ Construir un nuevo tramo de la ruta EuroVelo 8 y conectarlo con una red de vías ciclistas y con las estaciones de TGV y AVE en Perpiñán y Figueres.
- ✓ Desarrollar nuevos servicios de movilidad sostenible y facilitar la cooperación transfronteriza multimodal.
- ✓ Estudiar el comportamiento de los usuarios en estos ejes de transporte sostenibles transfronterizos y medir el impacto económico de las mejoras que generen en la oferta de transporte en todo el territorio.

El objetivo del **POCTEFA** es reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. Su ayuda se concentra en el desarrollo de actividades económicas, sociales y medioambientales transfronterizas a través de estrategias conjuntas en favor del desarrollo territorial sostenible.

2. Fórmulas para la captación, ejecución y certificación de fondos europeos en la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido

El proyecto “BicilTransCat. Desarrollo de nuevos itinerarios ciclables y enlaces multimodales transfronterizos para la promoción de la movilidad sostenible” cuenta con un presupuesto de 4.689.269,25 €, cofinanciados al 65 % por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020).

Del importe total, corresponde a los socios de Francia 2.671.000,00 € y 2.018.269,25 € a los socios españoles.

Presupuesto desglosado por socios:

Socios	Presupuesto
Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales	1.431.500,00 €
Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée	1.239.500,00 €
Consorcio de las Vías Verdes de Girona	1.177.746,00 €
Ayuntamiento de Figueres	571.046,25 €
Consejo Comarcal del Alto Ampordà	269.477,00 €

La cofinanciación necesaria para el proyecto Bicitranscat es aportada por los socios bajo la siguiente fórmula:

- en un 25 % por la Diputación de Girona (a los socios catalanes), como socio asociado al proyecto
- con una autofinanciación del 10 % en el caso del Consorcio de las Vías Verdes de Girona
- y con una cofinanciación del 30-35 % por parte de los socios franceses.

Esta cofinanciación ha sido formalizada en abril de 2020 mediante la firma de un convenio de colaboración entre la Diputación de Girona, el Consorcio de las Vías Verdes de Girona, el Consell Comarcal de l'Alt Empordà y el Ayuntamiento de Figueres. En el convenio se establece que la Diputación, como ente asociado al proyecto Bicitranscat y atendiendo a sus competencias de asistencia a los municipios, hará una aportación de 504.567,31 euros. Esta cifra representa un 25% del total proporcionado por estos tres socios de las comarcas gerundenses (2.018.269,25 euros).

El proyecto se enmarca en el [Eje prioritario 4](#)-Favorecer la movilidad de bienes y personas del Interreg POCTEFA 2014-2020. La prioridad de inversión es la 7c-Desarrollo y mejora de sistemas de transporte respetuosos con el medio ambiente (también con bajo nivel de ruido) y con bajas emisiones de carbono, incluidas las infraestructuras de navegación interior y transporte marítimo, puertos, vínculos multimodales y aeropuertos, a fin de promover una movilidad regional y local sostenible.

Se encuadra en el Objetivo Específico 8-Mejorar la oferta de transporte transfronterizo sostenible para favorecer los desplazamientos y la movilidad transfronteriza de personas y mercancías.

Por otro lado, BiciTransCat se enmarca dentro de las siguientes estrategias europeas:

- Estrategia Europea para la Movilidad Sostenible (2016).
- Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible (2001 y revisiones posteriores).
- Estrategia Europa 2020 para un desarrollo inteligente, sostenible e integrador.
- Programa POCTEFA.
- Proyecto Eurovelo.

A nivel nacional, el proyecto se enmarca dentro de las siguientes políticas en España:

- Estrategia Española de Movilidad Sostenible 2009
- Ley de Economía Sostenible 2011: "Transporte y movilidad sostenible"
- Estrategia Española de Desarrollo Sostenible 2007-15

3. Titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras ciclistas ejecutadas

El Consorcio de las Vías Verdes de Girona actúa como Jefe de Filas del proyecto Bicitranscat, contando con una asistencia técnica externa que le apoya, como al resto de socios, en la gestión y coordinación administrativa y financiera. Se han establecido dos comités para garantizar su adecuado desarrollo:

- Comité Dirección (CD): Máximo órgano de decisión responsable de la gestión presupuestaria y del control de calidad y gestión de riesgos.
- Comité Técnico (CT): Órgano responsable de la correcta ejecución técnica.

Todos los socios participarán en la realización de estudios de trazados y ejecución de obras para el desarrollo del nuevo itinerario *ciclable*, cuya longitud total se estima en 97 km (34 km de nueva construcción), incluyendo señalización e instalación de contadores de usuarios. Los tramos de la vía *ciclable* son los siguientes:

1. Conexión ciudad de Perpiñán con EuroVelo8
 - Socio ejecutor: Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée
 - Km de vía construidos: 12 km
 - Eco-contadores: 2
2. Enlace Manyaques-La Forge del Mitg
 - Socio ejecutor: Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales
 - Km de vía construidos: 4.8 km
3. Enlace Argelès sur mer–Sorède
 - Socio ejecutor: Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales
 - Km de vía construidos: 7 km
 - Eco-contadores: 3
4. Conexión Figueres-estación de tren
 - Socio ejecutor: Ayuntamiento de Figueres
 - Km de vía construidos: 2.2 km
5. Conexión Figueres-Portbou
 - Socio ejecutor: Consorcio de las Vías Verdes de Girona, Consejo Comarcal del Alto Empordà

- Km de vía construidos: 8 Km (71 km mejorados)
- Eco-contadores: 4

Bicitranscat incluye acciones de comunicación, promoción y comercialización turística sobre el itinerario ciclista y las facilidades de intermodalidad en la movilidad que generará el proyecto, de modo que se consiga la captación de usuarios y la creación de nuevos enlaces multimodales en torno a la ruta. Para ello se realizarán acciones promocionales como la edición de materiales divulgativos, la asistencia a ferias de turismo y movilidad sostenible, reunión con agencias de viajes y empresarios turísticos y organización de actividades ciudadanas, entre otras.

Cabe destacar que el proyecto contempla la realización por parte del Consorcio de las Vías Verdes de Girona de un Estudio de impacto económico y de hábitos de usuarios a ambos lados de la frontera con el objetivo de obtener un diagnóstico del nuevo itinerario y los enlaces multimodales creados, favoreciendo su aprovechamiento y optimización posterior.

En marzo de 2020 ha sido lanzada www.bicitranscat.cat, una página web con información completa sobre el proyecto en cuatro idiomas: catalán, castellano, francés e inglés.

4. Fórmulas de programación de fondos europeos para la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas en los Programas Operativos del marco financiero 2014-2020 y previsión para el 2021-2027

Se ha solicitado una prórroga del proyecto Bicitranscat hasta 2021. En los primeros meses de 2020 se están cerrando los contratos de los últimos estudios de la vía previos a las obras, para determinar la señalización a colocar, las posibles zonas de aparcamientos y los puntos que necesitan acondicionamiento para cumplir con las medidas y parámetros de una vía *ciclable*.

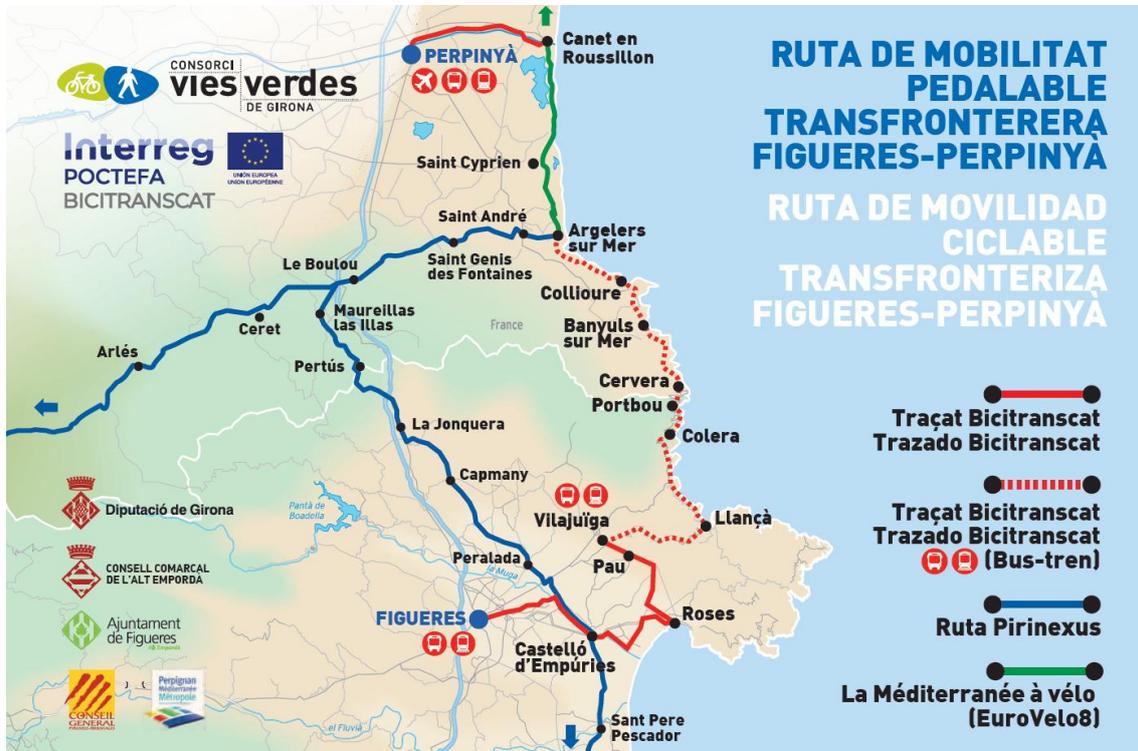
Se prevé seguir contando con financiación europea en futuras convocatorias del Programa POCTEFA, o mediante otras líneas de subvención, para proseguir en la mejora y optimización de las rutas y enlaces transfronterizos generados.

5. Valoración y observaciones

La valoración global del proyecto es positiva, pese a las dificultades surgidas en la coordinación entre los socios, que acusa una falta de fluidez en las comunicaciones y una excesiva complejidad burocrática que provoca demora en los trámites. En este sentido, la clara delimitación entre las actuaciones de los socios de un lado y otro de la frontera permite que cada socio actúe de forma casi autónoma, o bien en coordinación con los socios de su territorio, como sucede entre el Consorcio de las Vías Verdes de Girona y el Consell Comarcal de l'Alt Empordà.

En cuanto a las acciones, ha sido preciso modificar el trazado inicialmente propuesto por el proyecto a través del Parque Natural del Cabo de Creus, porque no ha sido posible alcanzar un acuerdo con un propietario privado para la cesión o expropiación de sus terrenos. Se ha diseñado por ello un nuevo trazado por los pueblos del interior a través de caminos donde ya existía una servidumbre de paso para la movilidad rural y los tractores, lo que evita trámites con propietarios particulares. Esta alternativa satisface a los municipios del interior, que consiguen así disponer de un recurso de atracción turística del que carecían. Por ello, aceptan de buen grado adherirse al Consorcio de las Vías Verdes de Girona y abonar la cuota anual correspondiente, porque les garantiza el mantenimiento de la señalización, así como la difusión y comunicación del proyecto en ferias de turismo y eventos promocionales, lo que les proporciona una visibilidad como destino turístico que no tenían.

6. Mapa de localización

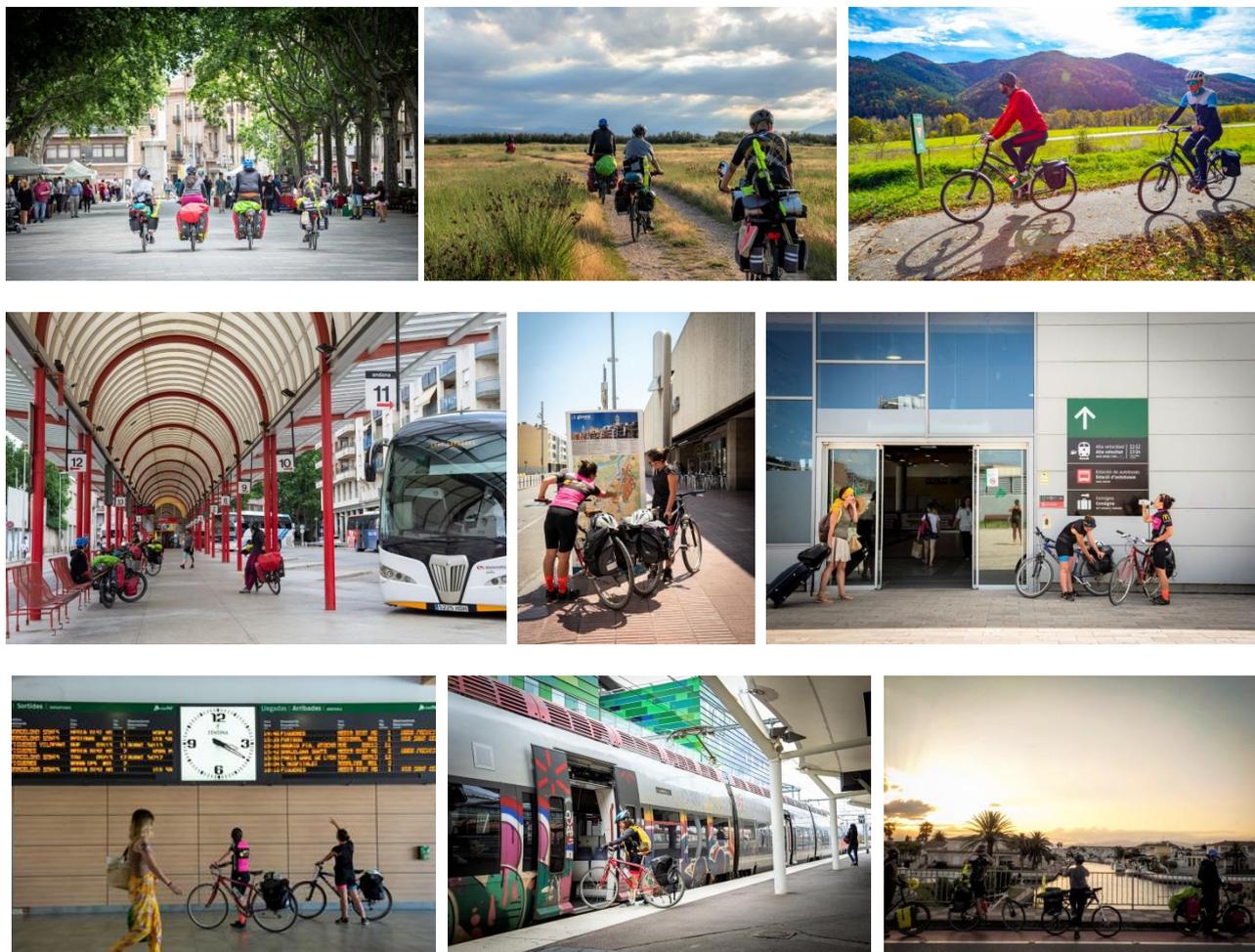


Mapa del itinerario propuesto por el Proyecto Bicitranscat



Fuente: Consorcio de las Vías Verdes de Girona

7. Imágenes



Contacto	
Datos personales	Àngel Planas Sabater Gerente en funciones
Entidad	Consorcio de las Vías Verdes de Girona
Teléfono	Tel. 972 486 950
Correo electrónico	aplanas@viesverdes.org
Web	www.viesverdes.cat www.bicitranscat.cat
Comunidad Autónoma	Cataluña

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Iniciativas exitosas en la gestión y dinamización de las redes e itinerarios cicloturistas		
Título	CONSORCIO DE LAS VÍAS VERDES DE LA REGIÓN DE MURCIA	
Ámbito territorial	Provincia	-
	Comunidad Autónoma	Murcia

1. Descripción general

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a través de la Consejería de Cultura y Turismo, y los Ayuntamientos de Murcia, Molina de Segura, Alguazas, Albudeite, Campos del Río, Mula, Bullas, Cehegín y Caravaca de la Cruz, crearon en 2003 el **Consortio Turístico de la Vía Verde del Noroeste**. Se constituyó como entidad pública de carácter asociativo y naturaleza voluntaria entre la Consejería de Cultura y Turismo y los ayuntamientos para la cooperación técnica, económica y administrativa de la citada Vía.

En 2012 se modificaron los Estatutos del Consorcio y se adaptó el antiguo marco normativo considerando la próxima creación de nuevas vías verdes y la posibilidad de poder incorporar a aquellos municipios que dispongan de este tipo de itinerarios u otros (cañadas, caminos de peregrinación, grandes recorridos, carreteras en desuso, corredores verdes,...). La entidad pasa a denominarse **Consortio de las Vías Verdes de la Región de Murcia**, que a todos los efectos tiene consideración de ente de la Administración Local.

En los [Estatutos del Consorcio](#) se establecen cuáles son sus órganos: Presidencia (titular de la Consejería de Turismo), Vicepresidencia, Comisión de Gobierno (los representantes de la Comunidad y los de cada Ayuntamiento, más la Gerencia), además de unas comisiones técnicas que no se han llegado a crear formalmente aún.

Se determina el régimen de aportaciones de los distintos entes consorciados (una cuota fija anual de 4.000,00 €) fijando que “autorizarán expresamente a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para que les retenga del Fondo de Cooperación Regional – o de cualquier participación de los Ayuntamientos en los ingresos de la Comunidad Autónoma - las cantidades líquidas y vencidas que adeuden al Consorcio, para su remisión al mismo”. Lo cual permite afrontar uno de los problemas habituales en los consorcios y asociaciones, la falta de pago de sus aportaciones por parte de los ayuntamientos, a lo que se suma la escasa implicación de algunos de ellos.

La Comisión de Gobierno se reúne una o dos veces al año, fundamentalmente para aprobar presupuestos, aceptar la entrada de nuevos miembros, rendir cuentas, presentar un resumen de actuaciones y otros temas varios de cierta enjundia. El Consorcio cuenta con un único trabajador fijo, el Gerente.

Los **objetivos** fundamentales del Consorcio son:

- ✓ Gestionar la adecuación de los antiguos trazados del ferrocarril en desuso que discurran por el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para su uso como Vías Verdes.
- ✓ Promover todo tipo de acciones conducentes a la promoción, mantenimiento y desarrollo de las Vías Verdes de la Región de Murcia.
- ✓ Convertir las vías verdes en elemento dinamizador del desarrollo turístico, patrimonial, económico y medioambiental de la Región de Murcia.
- ✓ Colaborar con otras Entidades públicas o privadas en los asuntos de su competencia.
- ✓ Incorporar, en su caso, con el tratamiento adecuado, los senderos, itinerarios y otros caminos que sean susceptibles de potenciar el uso y finalidad de las vías verdes.

“Desde el Consorcio se apuesta por la creación de una metodología de trabajo cuyo principal valor es la coordinación entre entidades para la optimización de los recursos, la preservación y puesta en valor del patrimonio y la cohesión social. Se persigue crear un espacio de convergencia en el que aprovechar y maximizar el potencial de innovación ecológica y social que ofrecen las vías verdes para alcanzar un crecimiento inclusivo, sostenible e inteligente que vehicule la dinamización socioeconómica de sus pueblos”.

Componentes del Consorcio (mayo 2020):

Consejería de Turismo, Juventud y Deportes.
Ayuntamiento de Murcia.
Ayuntamiento de Molina de Segura.
Ayuntamiento de Alguazas.
Ayuntamiento de Campos del Río.
Ayuntamiento de Albudeite.
Ayuntamiento de Mula.
Ayuntamiento de Bullas.
Ayuntamiento de Cehegín.
Ayuntamiento de Caravaca de la Cruz.
Ayuntamiento de Cartagena.
Ayuntamiento de Fuente Álamo.
Ayuntamiento de Alhama de Murcia.
Ayuntamiento de Totana.
Ayuntamiento de Mazarrón.
Ayuntamiento de Águilas.
Ayuntamiento de Lorca.
Ayuntamiento de Cieza.
Ayuntamiento de Yecla.

El Consorcio gestiona las siguientes Vías Verdes:

- [Vía Verde del Noroeste](#): entre Murcia y Caravaca de la Cruz, 76,8 km.
- [Vía Verde del Campo de Cartagena](#): entre el barrio de La Dolores de Cartagena y la estación de ferrocarril de Totana, 53 km.
- [Vía Verde de Mazarrón](#): ramal de la Vía Verde del Campo de Cartagena, entre el entronque en La Pinilla (pedanía de Fuente Álamo) y el cruce con la carretera RM-D4 (Mazarrón), 14 km.
- [Vía Verde de Almendricos](#): en Lorca, 7 km. Se prolonga 13 km en la provincia de Almería a través de la a Vía Verde de Huércal Overa.
- [Vía Verde del Barrio de Peral](#): Barrio del Peral de Cartagena, con una longitud de 1,8 km.
- [Vía Verde del Embarcadero del Hornillo](#): antiguo trazado ferroviario que conduce al embarcadero del Hornillo en Águilas, con una longitud de 1 km.
- **Vía Verde del Chicharra**, en fase de construcción, discurrirá por Cieza, Jumilla y Yecla y alcanzará una longitud de aproximadamente 71 km en la Región de Murcia (Véase **ANEXO 1**).

El Consorcio también gestiona ALVERDES, la Red de siete Albergues de la Vía Verde del Noroeste construidos en 6 antiguas estaciones y una de nueva construcción (Véase **ANEXO 2**).

Impacto: Las Vías Verdes murcianas están contribuyendo al desarrollo sostenible del medio rural por el que discurren, de forma tanto indirecta como directa, como queda reflejado en el siguiente cuadro, con datos de marzo de 2020:

Empleo directo generado en los servicios y equipamientos del Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia

Actividad	Empleos directos
Gestión Consorcio	1
Servicio de Vigilancia y Mantenimiento	5
Gestión Red Albergues	4
Servicio Cafetería Estación Caravaca de la Cruz	3
Servicio Restaurante Estación Cehegín	4
Servicio Cafetería Estación Alguazas	3
Total	20

2. Fórmulas para la captación, ejecución y certificación de fondos europeos en la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido

La Asamblea Regional de Murcia aprobó en 2014 (Véase **ANEXO 3**) la ejecución de vías verdes sobre los antiguos trazados ferroviarios en desuso de la Región. Este mandato llegó a la Consejería de Economía y Hacienda, que lo derivó hacia la Consejería de Industria, Turismo, Empresa e Innovación, ya que ésta venía ejecutando vías verdes desde hacía años. Dado que la Consejería de Economía y Hacienda estaba en esos momentos generando su [Programa Operativo 2014-2020](#), incorporó el mandato surgido de la Asamblea, apoyándose en que el Programa Operativo Estatal ([Acuerdo de asociación de España 2014-2020](#)) permitía este encaje.

La Región de Murcia encuadró la Red de Vías Verdes en el Objetivo Temático 6 (véase apartado 3).

Desde entonces, las [inversiones de fondos europeos de la CJTD en vías verdes](#) se realizan con una aportación del 80% de FEDER y un 20% aportado por el Gobierno de Murcia. La Consejería de Turismo, Juventud y Deportes (CTJD) es beneficiaria directa de FEDER, cuyos fondos destinados a las vías verdes ejecuta y certifica a través de su Instituto de Turismo de la Región de Murcia (ITREM).

Una vez ejecutadas las obras de las vías verdes, el ITREM las entrega para su gestión y promoción al Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia, del cual forma parte también la CTJD, como establecen los estatutos del propio Consorcio. De este modo, aunque gestiona las actuaciones una entidad diferente a la que aplica los fondos, se evita que cambie la finalidad de los fondos, cumpliendo los requisitos impuestos para la adecuada aplicación de FEDER.

Hasta 2015, las inversiones en la Vía Verde del Noroeste (78 km entre Murcia y Caravaca de la Cruz) rondaban los 2,5 millones de euros; la construcción se realizó en dos fases, a lo que se sumaron posteriores arreglos, mejoras y reparaciones por emergencias. A partir de ahí las inversiones han sido realizadas con fondos FEDER (80 %) y el resto (20 %) aportado por la CTJD. Las actuaciones relativas a las vías verdes son licitadas y contratadas con empresas privadas en base a la legislación de contratos del sector público mediante contratos de obras, contratos de servicios (proyectos, dirección de obra), y de suministros (folletos, videos).

La construcción de la Vía Verde del Campo de Cartagena y la Vía Verde de Mazarrón se acometió en una misma actuación, a la que después se sumó el proyecto de una pasarela peatonal y otras obras de seguridad. El acondicionamiento de la Vía Verde de Almendricos se realizó en una actuación completa, al igual que se está haciendo en el itinerario de conexión entre las Vías Verdes del Campo de Cartagena y del Noroeste. En el caso de la futura Vía Verde del Chicharra se va a realizar en varias fases a causa de la distinta situación de disponibilidad de los terrenos.

La CTJD dispone en su Programa Operativo FEDER 2014-2020 de 4.489.879 € para el [“Acondicionamiento de Vías Verdes”](#). No obstante, desde la Dirección General de Fondos Europeos del Gobierno de Murcia se ha comunicado al ITREM que le van a asignar unos 300.000 € adicionales.

Hasta mediados de 2020 se ha ejecutado o está en fase de ejecución el 80 % de las actuaciones realizadas con FEDER, cuyo detalle y situación actual aparece desglosado en la web del ITREM:

- ✓ Finalizadas las obras en las Vías Verdes del Campo de Cartagena y de Mazarrón – si bien están en ejecución las obras de mejora –, que suponen la creación de 68,2 km de nuevas vías verdes, con una inversión de 1.854.000 € (80 % FEDER).
- ✓ Finalizadas las obras en algunos tramos puntuales de la Vía Verde del Noroeste, que suponen la creación de 4,2 km nuevos kilómetros, con una inversión de 346.590,30 € (80 % FEDER).
- ✓ Finalizada la Vía Verde de Almendricos, de 6,5 km, con una inversión de 286.956 € (80 % FEDER).
- ✓ En fase de obras la conexión entre las Vías Verdes del Campo de Cartagena (Totana) y del Noroeste (Caravaca de la Cruz), con una inversión de 273.375 € (80 % FEDER).
- ✓ Se están iniciando las actuaciones en la primera fase (Cieza) de la Vía Verde del Chicharra, que suponen la creación de 13,7 nuevos kilómetros de vía verde, por importe de entre 700.000 y 850.000 € (80% FEDER).

3. Titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras ciclistas ejecutadas

A) LAS VÍAS VERDES

En la ejecución de actuaciones sobre vías verdes por parte del ITREM / CTJD no se generan problemas de índole patrimonial, ya que existe una cesión previa de los terrenos e inmuebles ferroviarios por parte de Adif - ente público titular de los mismos - a otros entes públicos, bien sea el Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia o bien directamente a los ayuntamientos (en el caso específico de los cuatro ayuntamientos que inicialmente configuraron la Vía Verde del Noroeste).

A lo largo del tiempo se han ido sucediendo contratos de arrendamiento de terrenos e inmuebles por parte de Adif al Consorcio para la puesta en marcha de nuevos tramos de vías verdes y equipamientos anejos. La suma de los distintos cánones de Adif asciende a unos 41.000 € anuales. Cada Ayuntamiento aporta su cuota correspondiente, ya sea directamente a Adif en el caso de los cuatro municipios de la primera fase de la Vía Verde del Noroeste, o bien sea al Consorcio el resto de los municipios. El importe específico de cada canon municipal viene fijado por Adif en función de

los kilómetros de trazado y la población, no existen cuotas fijas. El promedio de la suma de todos los cánones asciende a unos 400 € por kilómetro, siendo el importe medio por municipio de unos 2.700 €.

Así pues, la CTJD consigue la certificación de la disponibilidad patrimonial de los terrenos a través de los ayuntamientos, como integrantes del Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia al que pertenece también la CTJD, y es al Consorcio a quien se entregan posteriormente las vías verdes acondicionadas para su gestión y mantenimiento.

En el caso de que el titular de los terrenos sea otra administración pública (Confederación Hidrográfica, carreteras...) se realiza una autorización por parte de ésta, siendo esta fórmula suficiente para la ejecución de obras de la vía verde. No se considera necesario la firma de un convenio porque implicaría una inversión por ambas partes firmantes, cuando realmente es la CTJD la única parte que invierte fondos, siendo la otra parte la beneficiaria de las actuaciones, y porque la tramitación de los convenios suele ser un proceso largo que demora la puesta en marcha de las obras.

En todos estos casos queda solventado el problema patrimonial, ya que la Ley contempla que es suficiente la existencia de una cesión de terrenos entre administraciones públicas (véase el [Informe 13/09 de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa](#)). La posibilidad de cesión para la disponibilidad entre administraciones viene de lejos (Texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas), y ahora sigue recogida en el art. 236.3 de la [nueva Ley de Contratos del Sector Público](#): “En los casos de cesión de terrenos o locales por Entidades públicas, será suficiente para acreditar la disponibilidad de los terrenos, la aportación de los acuerdos de cesión y aceptación por los órganos competentes”.

Caso diferente sería en las ocasiones en que la vía verde discurre en algún tramo por terrenos cedidos por un particular, donde sí podría haber problemas patrimoniales para la intervención de la CTJD con fondos públicos según la legislación vigente. Por ello, cuando existen tramos privados que han autorizado el paso de la vía verde, el ITREM se limita a dar continuidad al itinerario pero no ejecuta actuaciones en esos tramos.

En cuanto al **mantenimiento** y mejora de las infraestructuras y equipamientos de las vías verdes, hasta 2017 la CTDJ a través del ITREM realizaba pequeños contratos anuales de vigilancia y de mantenimiento de la Vía Verde del Noroeste, lo cual constituía su aportación económica al Consorcio. El gasto anual oscilaba entre 20.000 y 30.000 €, a lo que se añadía un gasto similar en pequeñas actuaciones puntuales de arreglo o renovación, también asumido por el ITREM. Puntualmente algún Ayuntamiento también hacía – y sigue haciendo - alguna pequeña actuación. A partir de entonces, la CTJD dotó al Consorcio con una subvención de 100.000 € (que en el año 2020 ya son 150.000 €), y es el Consorcio el que licita y contrata con empresas privadas la vigilancia y mantenimiento anual de las vías verdes, en un solo contrato. En la sección del perfil del contratante de la [página web del Consorcio](#) se publican los correspondientes pliegos de prescripciones técnicas y de cláusulas administrativas particulares.

En el caso de actuaciones de emergencia por daños de gran envergadura ocasionados por inundaciones y otras contingencias, se ha contado puntualmente con la colaboración del Programa Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, como ha sucedido en 2019 en la Vía Verde del Noroeste, donde ha ejecutado obras de reparación por importe de unos 800.000 €.

El Consorcio cuenta con diversas herramientas que contribuyen a optimizar sus labores de gestión, como son las [Ordenanzas](#) que regulan el uso y funcionamiento de las Vías Verdes de la Región de Murcia, que fueron aprobadas definitivamente en enero de 2019. (Véase **ANEXO 4**).

Del máximo interés ha sido la instalación de una serie de 8 contadores automáticos de usuarios en sus vías verdes, que suministran información estadística sobre el nivel de uso que están teniendo éstas a lo largo de las 24 horas de los 365 días del año. Estos contabilizadores automáticos discriminan el tipo de usuarios (caminantes, ciclistas), el horario y la dirección del recorrido. (Véase **ANEXO 5**).

El Consorcio ha puesto en marcha diversas iniciativas adicionales que contribuyen al mantenimiento y mejora de las vías verdes, mediante la colaboración del sector privado y otras fórmulas imaginativas, como son:

- [Vía compromiso](#): promueve la colaboración de empresas a través de sus proyectos de responsabilidad social para actuaciones de restauración y mejora de la Vía Verde del Noroeste, la más veterana de la Región de Murcia. (Véase **ANEXO 6**).
- [Convenio con la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias](#) (Ministerio del Interior) permite el cumplimiento de penas de trabajo en beneficio de la comunidad en tareas de mantenimiento y mejora de las Vías Verdes de la Región de Murcia. Desde el año 2016 en que se firmó el convenio, el Consorcio ha contado con unos 300 trabajadores por este sistema, con diversa duración de los días trabajados en función de las penas de cada cual. (Véase **ANEXO 7**)

En cuanto a la **comunicación y promoción** de las Vías Verdes de Murcia, tanto el Consorcio como el ITREM desarrollan desde hace años múltiples actuaciones, muchas de ellas en colaboración con otros entes de coordinación nacional e internacional como son el Programa Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Programa Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), de la cual es socio el Consorcio. En la [página web del ITREM](#) figuran las actuaciones realizadas con fondos FEDER: folletos editados, videos, carteles informativos y carteles temporales de obras, anuncios y noticias aparecidos en los medios, actividades y actos públicos.

Algunas de las actuaciones FEDER han sido distinguidas como buenas prácticas al cumplir los criterios establecidos en la Estrategia de Comunicación del P.O. FEDER.

En la [página web del Consorcio](#) se informa ampliamente de las acciones divulgativas generales de las Vías Verdes de Murcia, como es la participación en ferias y en congresos, y también de las actuaciones específicas de cada una de ellas, especialmente de la Vía Verde del Noroeste, la más veterana de la Región, en cuyo apartado están disponibles algunos materiales en PDF muy interesantes: folletos, dossieres, [guía de accesibilidad para personas con discapacidad](#), exposiciones, plantaciones, convocatorias ciudadanas, campamentos escolares municipales de verano, acciones ciudadanas en los Días nacionales y europeos de las Vías Verdes, etc.

Destaca por su interés el proyecto europeo [“Our Way: Preservation And Promotion Of Cultural And Natural Heritage Through Greenways”](#), financiado por FEDER en el marco del Programa INTERREG Europa con 810.000 € del importe de 967.000 € al que asciende su presupuesto total. Lidera el proyecto la Región de Murcia, que aporta 40.000 € y participa a través del ITREM y de tres direcciones generales diferentes, la de Medio Natural, la de Administración Local y la de Unión Europea, Acción Exterior y Cooperación. El proyecto se desarrolla entre 2018 y 2022, contando con socios de diversos países, entre ellos la AENV. El objetivo es convertir a las vías verdes en un recurso para las comunidades locales y en un medio para proteger y promover el patrimonio cultural y natural del territorio. Especial interés reviste el informe que está elaborando la AENV sobre la captación de fondos europeos aplicables a la construcción y desarrollo de vías verdes en Europa.

B) EUROVELO

Tras una cierta controversia suscitada en torno al trazado que debía seguir la Ruta 8 de Eurovelo en la Región de Murcia, por decisión de la Asamblea Regional se ha decidido que sus 220 km discurrirán por la zona litoral y no utilizarán ninguna de las vías verdes existentes. Se desarrollará a través de las motas del río, carriles bici y vías urbanas y, mayoritariamente, por carreteras (con algún tramo de la red autonómica) y caminos locales.

Las actuaciones se financiarán con fondos propios de la Región de Murcia. Está previsto invertir en torno a 300.000 €: 100.000 en señalización, y 150.000 en mejora de firme de dos tramos importantes, y además se solicita a los ayuntamientos alguna pequeña actuación urbana de coste poco significativo.

Para llevar a cabo las actuaciones, la CTJD firma acuerdos con los ayuntamientos beneficiarios que son básicamente una muestra de voluntad de colaboración por ambas partes, en los que generalmente la CTJD se compromete a realizar las actuaciones así como a su posterior mantenimiento. Algún ayuntamiento ha preferido asumir las tareas de mantenimiento de los tramos ejecutados, especialmente de travesías urbanas, por motivos de operatividad y eficacia.

En los acuerdos firmados entre CTJD y los ayuntamientos se evita expresamente establecer obligaciones económicas para ninguna de las partes, en cuyo caso habría que recurrir a la fórmula de convenio y dotarlo de su correspondiente presupuesto. También se evita incluir referencias a la exención de solicitud de licencia de obras por parte de los ayuntamientos que tiene la CTJD para realizar sus actuaciones, porque podría entenderse la renuncia a ese ingreso como un pago en especie por parte del ayuntamiento. En algunas ocasiones ha bastado con la firma de una simple “declaración de intenciones” entre la CTJD y los ayuntamientos para permitir las intervenciones de la CTJD.

4. Fórmulas de programación de fondos europeos para la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas en los Programas Operativos del marco financiero 2014-2020 y previsión para el 2021-2027

La Región de Murcia encuadró la Red de Vías Verdes en el “Objetivo Temático 6.- Preservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos, y concretamente dentro de la prioridad de inversión 6c- Conservación, protección, fomento y desarrollo del patrimonio natural y cultural” de su Programa Operativo FEDER 2014-2020.

Se intentó inicialmente encuadrarla en el Objetivo Temático 4, dentro del impulso a la movilidad sostenible, pero no fue aceptado.

5. Valoración y observaciones

La valoración de la existencia y gestión realizada por el Consorcio de las Vías Verdes de Murcia es muy positiva, y se considera que es transferible a otros territorios.

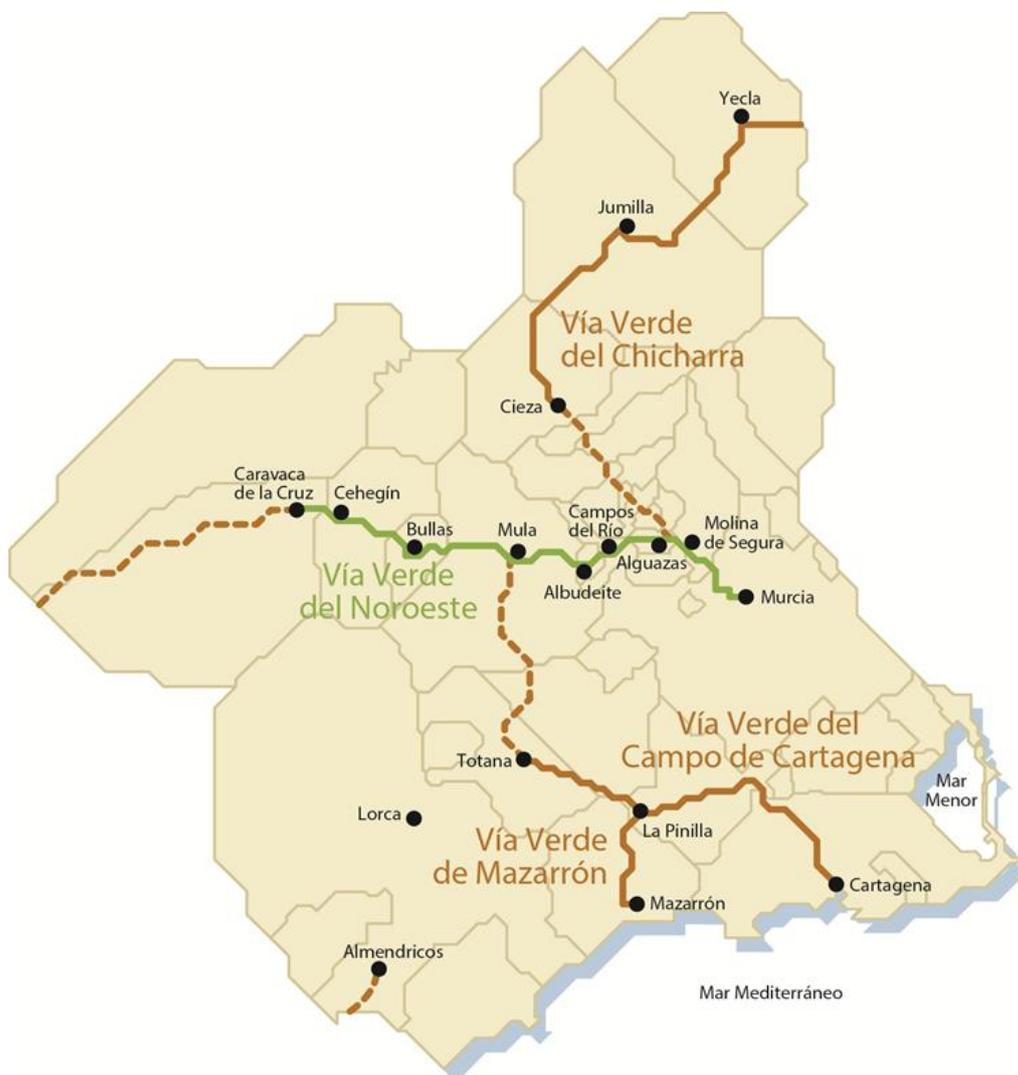
Hay disponible una información muy completa en las páginas web del Consorcio de las Vías Verdes de Murcia y del Instituto de Turismo de la Región de Murcia (ITREM). Los procesos de captación, ejecución y certificación de fondos FEDER se han desarrollado correctamente.

El éxito del Consorcio es fruto del gran apoyo institucional que recibe y de la acción del gerente del Consorcio, intensa y continuada en el tiempo (la misma persona desde 2003) con excelentes resultados: trabajando en red con otras entidades, participando en innumerables eventos nacionales e internacionales, adaptando las buenas prácticas existentes en otros territorios, creando actuaciones imaginativas y eficaces. Forma parte, entre otras redes, de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV). Se ha conseguido la implicación del sector privado y de la ciudadanía.

La disponibilidad de estadísticas detalladas sobre el uso que están teniendo las diferentes vías verdes representa una herramienta valiosísima para una adecuada gestión y planificación. Además, los elevados usos registrados (329.639 en la Vía Verde del Noroeste, 73.066 en la Vía Verde de Cartagena en 2019) proporcionan al Consorcio argumentos objetivos y de peso para solicitar el apoyo económico e institucional de otras administraciones y del sector privado.

6. Mapa de localización

Mapa de las Vías Verdes de la Región de Murcia (Año 2020)



Fuente: Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia

7. Imágenes



INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. [El caso más reciente: la construcción de la Vía Verde del Chicharra \(mayo 2020\)](#)

En mayo de 2020 ya han comenzado las obras de construcción del primer tramo de la Vía Verde del Chicharra en la Región de Murcia, según el [expediente de contratación](#) publicado en el perfil del contratante del ITREM. Se realizará mediante un contrato de obras por procedimiento abierto simplificado, con un presupuesto de licitación neto de

991.470,64 € (adjudicado en unos 853.000 €), que será cofinanciado con fondos Feder al 80% y el resto a cargo de los presupuestos de la Consejería de Turismo, Juventud y Deporte de la Región de Murcia. El plazo de ejecución previsto es de 8 meses.

Esta primera fase se acomete sobre los 13,7 km del municipio de Cieza, cuyo ayuntamiento solicitó en el año 2011 a FEVE, entidad propietaria de la antigua vía, la cesión de los terrenos para acondicionarlos como vía verde. El proyecto actual plantea el acondicionamiento del firme y cunetas, la habilitación de varias áreas de descanso, cartelería y señalización, la plantación de más de 700 árboles y la reposición de una pasarela metálica de unos 40 metros donde existió un puente ferroviario.

Se prevé proseguir con otras dos fases, hasta Jumilla y luego a Yecla, una vez se consiga la disponibilidad de los terrenos por parte de Adif para avanzar. Los tres tramos (Cieza, Jumilla y Yecla) podrían configurar un itinerario de 71 km de longitud (dato que podría variar ya que el trazado está por definir en algún punto) que quedará integrado en la Red de Vías Verdes de la Región de Murcia gestionada por el Consorcio de las Vías Verdes de Murcia. Entonces, la vía verde conectará con la Comunidad Valenciana con el tramo ya operativo de la [Vía Verde del Xixarra](#) (15 km), impulsada desde 2002 por la Diputación de Alicante y que entró en servicio en 2007.

ANEXO 2. [ALVERDES, la Red de Albergues de la Vía Verde del Noroeste.](#)

El Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia acometió durante los años 2009-2011 la rehabilitación y acondicionamiento como albergues de las antiguas estaciones ferroviarias de Caravaca de la Cruz, Cehegín, Alguazas, Campos del Río, La Luz-Mula y Albudeite, a los que se sumó otro albergue de nueva planta en Bullas. La inversión total de las obras ejecutadas por la CTJD ascendió a 4.058.654 €.

Esta Red de Albergues aporta una gran capacidad, tanto de alojamiento (250 plazas) como de restauración, a los visitantes que prefieren una alternativa más económica y grupal, como son familias, jóvenes y colectivos, clubs y asociaciones de todo tipo (escolares, mayores, excursionistas...). Es una oferta de alojamiento muy interesante y apreciada en cualquier itinerario cicloturista y senderista.

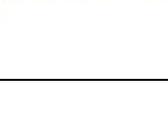
La Red de Albergues de la Vía Verde, "ALVERDES" es gestionada por el Consorcio, mediante la concesión conjunta de la Red a una empresa privada, si bien tras la renuncia al contrato por parte de la concesionaria en diciembre de 2019, el Consorcio ha decidido que realizará concesiones de los albergues de forma individualizada.



Mapa de la Red de Albergues de la Vía Verde del Noroeste, mostrando la ruta que conecta Caravaca, Cehegín, Bullas, La Luz, Albudeite, Campos del Río y Alguazas.

Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia

Plazas de Alojamiento.

ALGUAZAS CAPACIDAD: 48 PERSONAS		
CAMPOS DEL RÍO CAPACIDAD: 16 PERSONAS		
ALBUDEITE CAPACIDAD: 10 PERSONAS		
LA LUZ - MULA CAPACIDAD: 60 PERSONAS		
BULLAS CAPACIDAD: 44 PERSONAS		
CEHEGÍN CAPACIDAD: 48 PERSONAS		
CARAVACA DE LA CRUZ CAPACIDAD: 24 PERSONAS		

ANEXO 3. [Moción sobre Vías Verdes de la Región de Murcia \(Asamblea Regional de Murcia, 12 de febrero de 2014\)](#)

El Grupo Parlamentario Popular presentó la Moción 585 sobre vías verdes de la Región de Murcia (Diario de Sesiones núm. 77 de 12/02/2014) para “instar al Gobierno de la Región de Murcia al acondicionamiento y puesta en marcha de la Red de vías verdes de la Región de Murcia a partir de fondos de financiación europeos”. Consiguió el apoyo unánime de toda la Cámara.

Entre los antecedentes se citaba que ya en diciembre de 1993 el Pleno de esta Cámara aprobó por unanimidad la Moción número 232, sobre recuperación como vía verde de la línea férrea Murcia-Caravaca de la Cruz, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. En desarrollo de ese acuerdo, en noviembre de 1994 se suscribió un convenio de colaboración entre la entonces Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, la Federación de Municipios y la Fundación de Ferrocarriles Españoles, fruto del cual esta última realizó en 1995, además del proyecto de acondicionamiento de la Vía Verde del Noroeste entre Baños de Mula y Caravaca, el estudio de líneas férreas en desuso en la Región de Murcia, que cifraba en unos 250 kilómetros las líneas férreas en desuso en la región.

En el Pleno de esta Cámara del 22 de octubre de 1998 se aprobó, también por unanimidad, la Moción 500 sobre la conversión en vía verde de la antigua línea ferroviaria Cartagena-Totana, formulada por el Grupo Socialista, y la Proposición no de ley 521, sobre recuperación del trazado de la vía férrea Guadalentín-Cartagena para su utilización como vía verde, formulada también por el Grupo Mixto, Izquierda Unida-Los Verdes.

“En definitiva, las vías verdes promueven el crecimiento sostenible e integrador. Precisamente, dos de las tres estrategias inspiradoras de todas las políticas del futuro marco plurianual europeo 2014-2020, que vienen a ser los presupuestos de la Unión Europea para ese periodo. Uno de los cambios más significativos con respecto a periodos anteriores es el que se ha puesto en marcha dentro de la Estrategia europea 2020, puesta en marcha en el año 2010, entre la Unión Europea y sus estados miembros, para mejorar la competitividad y la creación de empleo, decíamos que uno de los cambios más significativos es la concentración de la inversión de este periodo en objetivos temáticos, señorías, y uno de esos objetivos temáticos es el de favorecer el paso a una economía baja en carbón en todos los sectores, siendo una de las prioridades de inversión la movilidad urbana sostenible y el fomento de infraestructuras verdes, con una línea propia de actuación que se denomina Transporte Ciclista y Peatonal, donde, señorías, señor presidente, tendría perfecto encaje la iniciativa que hoy presentamos”.

Culminaba la argumentación con una solicitud del “apoyo unánime de la Cámara para instar al Gobierno regional al acondicionamiento y puesta en marcha de nuestra red, la red de vías verdes de la región, con cargo a ese nuevo periodo operativo 2014-2020 de fondos europeos”.

ANEXO 4. [Ordenanza de las Vías Verdes de la Región de Murcia](#) (Boletín Oficial de Región de Murcia, 29 enero 2019).

ANEXO 5. Ecocontadores en las Vías Verdes de la Región de Murcia

Se han instalado 8 [ecocontadores](#) que registran los usos que tienen las vías verdes ininterrumpidamente: 4 en la Vía Verde del Noroeste (Molina de Segura, Alguazas, El Niño de Mula y Cehegín), 2 en la Vía Verde del Campo de Cartagena (Saladares de Totana y Los Dolores de Cartagena), 1 en la Vía Verde de Mazarrón y 1 en la Vía Verde de Almendricos. Los [datos estadísticos de usuarios del año 2019](#) están disponibles en la página web del ITREM.

En 2019, los ecocontadores de la Vía Verde del Noroeste registraron 329.639 usos, a pesar de que los destrozos ocasionados por las sucesivas tormentas ese año rompieron la evolución creciente en el volumen de visitantes. En 2017 ya se habían alcanzado los 349.690 usos, pese a los graves daños también sufridos por fenómenos meteorológicos ese año, y que afectaron igualmente a las Vías Verdes de Cartagena y Mazarrón, que registraron 73.066 y 15.562 usos respectivamente. Aunque la Vía Verde de Almendricos sufrió también este impacto negativo, alcanzó los 24.468 pasos en 2019, pese a los destrozos en el trazado, a ser la vía verde de más reciente construcción (agosto 2018) y a su escasa longitud (7 km).

ANEXO 6. Proyecto [Vía compromiso](#)

Esta iniciativa promueve la colaboración público-privada en el desarrollo de la Vía Verde del Noroeste, la más veterana de la Región de Murcia. Se ofrece a las empresas que colaboren en la creación y la mejora de aspectos concretos de la vía: señalización, firme, drenajes, protecciones, revegetación y paisajismo, conexiones con pueblos y recursos próximos, actuaciones para garantizar la accesibilidad de personas con discapacidad, áreas de descanso y recreativas, acciones de difusión y dinamización, entre otras.

Con ello, las empresas ganan una imagen vinculada a valores positivos como la sostenibilidad y la vida saludable, además de visibilidad y publicidad.

ANEXO 7. [Convenio para que se realicen en las Vías Verdes de Murcia trabajos en beneficio de la comunidad.](#)

Más información en: [Secretaría General de Instituciones Penitenciarias \(Ministerio de Interior\)](#).

Contacto	
Datos personales	Juan Soria Martínez Gerente
Entidad	Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia
Teléfono	Tel: 608 10 53 39
Correo electrónico	gerencia@viasverdesregiondemurcia.es info@viasverdesregiondemurcia.es jsoriamartinez@hotmail.com
Web	www.viasverdesregiondemurcia.es
Comunidad Autónoma	Murcia

Contacto	
Datos personales	Juan Pedro Marín Fernández Jefe de Área de Infraestructuras
Entidad	Instituto de Turismo de la Región de Murcia Consejería de Turismo, Juventud y Deportes Gobierno de la Región de Murcia
Teléfono	Tel: 968 27 76 99
Correo electrónico	juanp.marin@carm.es
Web	www.itrem.es
Comunidad Autónoma	Murcia

*Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción
del cicloturismo financiadas con fondos europeos*

Contacto	
Datos personales	Fidel Palacios Muñoz Técnico ejecutivo de Infraestructuras
Entidad	Instituto de Turismo de la Región de Murcia Consejería de Turismo, Juventud y Deportes Gobierno de la Región de Murcia
Teléfono	Tel: 968 27 77 34
Correo electrónico	fidel.palacios@carm.es
Web	www.itrem.es
Comunidad Autónoma	Murcia

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Iniciativas exitosas en la gestión y dinamización de las redes e itinerarios cicloturistas		
Título	CONSORCIO DE LAS VÍAS VERDES DE GIRONA	
Ámbito territorial	Provincia	Girona
	Comunidad Autónoma	Cataluña

1. Descripción general

El Consorcio de las Vías Verdes de Girona es una entidad pública de carácter asociativo y de naturaleza institucional y local, creada en 2003 para la gestión de las distintas rutas que componen la red de vías verdes de Girona. Está integrado por la Diputación de Girona y una serie de municipios y consejos comarcales, que se elevan respectivamente a 50 y 7 en el año 2020. Sus principales objetivos son el mantenimiento y mejora de la infraestructura, la promoción de su uso y la ampliación de la red, que ya alcanza en 2020 los 160 km de longitud a través de 5 comarcas.

Desde 2013 el Consorcio gestiona también la ruta Pirinexus, 353 km *ciclables* que unen Girona con el sur de Francia, atravesando 53 poblaciones y 8 comarcas distintas, combinando trazados de vías verdes con otras rutas *ciclables* como caminos rurales o carreteras con baja intensidad de tráfico. Véase la ficha correspondiente a Pirinexus en este documento.

Los [Estatutos del Consorcio](#) fueron aprobados en abril de 2002, estando publicada su última versión modificada de octubre de 2018. Entre los órganos de gobierno del Consorcio se establece la figura de la gerencia, que cuenta para el desarrollo de sus funciones con un equipo de trabajadores cuyo número en 2020 es de 13, si bien este volumen es variable en función de los proyectos en curso y la disponibilidad presupuestaria.

Las aportaciones anuales de los socios del Consorcio se fijan en función de la población y de la capacidad económica de cada municipio, siendo más elevadas las cuotas correspondientes a los municipios de las vías verdes que los de la ruta Pirinexus, ya que en el primero de los casos es necesario cubrir los costes de conservación de la infraestructura. Del importe total de las cuotas, la Diputación de Girona aporta el 60 % y los entes locales el 40 % restante.

En la web del Consorcio de las Vías Verdes de Girona está disponible la [Normativa de uso](#) de las vías verdes, que recoge el régimen que regula sus usos y los procedimientos para solicitar autorizaciones en los casos en los que sea preciso.

El Consorcio gestiona 4 vías verdes que discurren por antiguos trazados ferroviarios, entre ellas una de las pioneras a nivel nacional, la del Carrilet entre Olot y Girona, que se remonta a comienzos de la década de 1990, coincidiendo con el nacimiento del Programa español de Vías Verdes:

- [Vía Verde del Carrilet \(Olot-Girona\)](#), entre Olot y Girona (54 km)
- [Vía Verde del Carrilet \(Girona-Sant Feliu de Guíxols\)](#), entre Girona y Sant Feliu de Guíxols (39 km).
- [Vía Verde del Hierro y del Carbón](#), entre Ripoll y Ogassa (15 km).
- [Vía Verde del Tren Pinxo](#), entre Girona y Sarrià de Ter (4,5 km).

Además, el Consorcio gestiona otras rutas que no se acogen a la denominación y la marca “vía verde” registrada a nivel nacional por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) por no discurrir sobre una antigua infraestructura ferroviaria:

- [Ruta Termal](#), entre Cassà de la Selva y Caldes de Malvella (14,8 km).
- [Camino de Trashumancia](#), entre Campdevàrol y Sant Llorenç de Campdevàrol (4 km).
- [Tramo de enlace Ruta del Hierro-Carrilet](#), entre Sant Joan de les Abadesses y Olot (22 km). Forma parte de la Ruta Pirinexus.
- [Ruta del Tren Petit](#), entre Palamós y Palafrugell (6 km más pequeños ramales de conexión).

El Consorcio participa activamente en el desarrollo de la Ruta Pirinexus y del proyecto transfronterizo Bicitranscat, contando ambas iniciativas con sendas fichas específicas en el presente documento.

2. Fórmulas para la captación, ejecución y certificación de fondos europeos en la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido

El presupuesto anual del Consorcio supera el millón de euros, sumando a sus fuentes de financiación ordinarias (las cuotas de los socios), los ingresos extraordinarios obtenidos a partir de las ayudas y subvenciones concedidas por los gobiernos central, autonómico y provincial, así como los conseguidos a través de proyectos europeos y por patrocinios del sector privado, principalmente.

Los costes por actuaciones extraordinarias de mantenimiento de las vías verdes que periódicamente debe afrontar el Consorcio, principalmente para reparación de los daños ocasionados por fenómenos meteorológicos, pueden llegar a ser muy elevados. Como referencia, la valoración de las actuaciones necesarias para reparar los estragos causados por la tormenta Gloria y las consiguientes inundaciones a finales de enero de 2020 asciende a 1.150.000 €.

Es reseñable como una excelente práctica la puesta en marcha desde hace años de diversos proyectos para la participación de personas con discapacidad y de personas en riesgo de exclusión social en las labores de mantenimiento y mejora de las vías verdes y de otras rutas del Consorcio. Los contratos suscritos con tres entidades y fundaciones con esta finalidad cuentan con un presupuesto global que ronda los 85.000 € al año.

La participación del sector privado en el Consorcio se realiza a través de un Club de Agentes Económicos constituido por empresas locales de alojamiento, restauración, alquiler de bicicletas y otros servicios turísticos, que se benefician de la rentabilidad que suponen para sus negocios la existencia y la buena gestión de las vías verdes y de Pirinexus. Estas empresas realizan unas aportaciones anuales al Consorcio que oscilan en torno a los 30.000 € en total, que redundan en numerosas actividades promocionales de las que se benefician y en las que participan activamente, como son la presencia en ferias especializadas, la visibilidad en folletos y guías, y la asistencia a talleres y eventos para la promoción y la comercialización turística, entre otros. Los datos avalan la idoneidad de este sistema de cooperación público-privada, ya que el Club ha pasado de contar con 8 empresas en 2004 a las más de 100 participantes en 2020.

Precisamente el Consorcio realizó en 2018 una investigación para medir el impacto económico y social de las rutas gestionadas por el Consorcio de las Vías Verdes de Girona (**ANEXO 1**) así como un estudio sobre la valoración de sus rutas en los mercados internacionales. (Véase **ANEXO 2**).

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

Entre las funciones principales del Consorcio de las Vías Verdes de Girona figura la búsqueda de inversiones para la conservación y mejora de las infraestructuras de las vías verdes que gestiona, así como para la creación de nuevos itinerarios necesarios para optimizar la red ya existente. El sistema de financiación durante años se sustentó en las inversiones del Plan Tejido Verde del Ministerio de Medio Ambiente (con el tiempo convertido en el Programa de Caminos Naturales del MAPA), de la Generalitat de Cataluña y de la Diputación de Girona.

Esta fórmula cambió cuando en el marco del P.O. FEDER de Cataluña 2014-2020 el Consorcio coordinó la presentación de ocho proyectos vinculados a doce municipios con menos de 20.000 habitantes a la convocatoria de subvenciones lanzada por el Departamento de Transportes y Sostenibilidad (DTES) de la Generalitat de Cataluña, de los que fueron aprobados siete. (Véase más información en la ficha correspondiente a la Generalitat de Cataluña de este documento).

El coste subvencionable del conjunto de las siete actuaciones es de 6.892.796,01 euros, importe del cual FEDER aporta el 50 %, es decir, 3.446.398,03 euros.

Las actuaciones presentadas se encuadran en los objetivos específicos del Eje prioritario 4: inversiones para favorecer el paso a una economía baja en carbono en todos los sectores, y dentro de la línea 1 de la subvención: vías ciclistas urbanas e interurbanas destinadas a la movilidad cotidiana.

Los municipios que se han beneficiado de esta subvención son, mencionados por proyectos, los siguientes:

- ✓ Platja d'Aro y Sant Antoni de Calonge
- ✓ la Vall d'en Bas
- ✓ Sant Joan de les Abadesses y Vall de Bianya
- ✓ Celrà y Girona
- ✓ Bescanó y Sant Gregori
- ✓ Aiguaviva y Vilablareix
- ✓ Cassà de la Selva, Campllong, Fornells y Llambilles.

El siguiente cuadro desglosa las actuaciones de cada proyecto, los costes subvencionables y la subvención del FEDER:

Actuación	Coste subvencionable	Subvención
Proyecto de vía verde entre los núcleos urbanos de Platja d'Aro y Sant Antoni de Calonge	637.426,85 €	318.713,43 €
Red ciclista de conexión de los núcleos de la Vall d'en Bas. Sector Verntallat – El Mallol y Sant Esteve d'en Bas – Els Hostalets	483.530,74 €	241.765,37 €
Proyecto de conexión de la vía verde desde Sant Joan de les Abadesses hasta la Vall de Bianya. Tramo: Sant Joan – puente del Planàs	1.562.471,64 €	781.235,82 €
Conexión del carril bici de Celrà a Girona	915.805,60 €	457.902,80 €
Conectividad entre las rutas del valle del Ter y el valle del Llémena (Bescanó y Sant Gregori)	703.021,21 €	351.510,61 €

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

Conexión del municipio de Aiguaviva con Vilablareix y con el aeropuerto de Girona	1.090.539,97 €	545.269,99 €
Vía Verde Cassà de la Selva – Campllong – Fornells – Llambilles y mejoras a la vía verde del Carrilet	1.500.000,00 €	750.000,00 €

Esta fórmula de cofinanciación representa un cambio de paradigma en la financiación de las obras de construcción de 65 km de nuevos tramos de la infraestructura promocionada por el Consorcio, ya que anteriormente habían sido asumidas al 100% por la Administración Central o Autonómica.

En relación con estas subvenciones obtenidas, se suscribió un [Convenio de Colaboración](#) en 2017 entre la Diputación de Girona, el Consorcio de las Vías Verdes de Girona y los trece ayuntamientos implicados, que regula las condiciones de ejecución y entrega de las obras, y establece que el Consorcio y los ayuntamientos firmantes autorizan a la Diputación de Girona a realizar su contratación y adjudicación.

3. Titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras ciclistas ejecutadas

Las rutas gestionadas por el Consorcio de las Vías Verdes de Girona son el resultado de un complejo sumatorio de inversiones de las más diversas procedencias y cuantías a lo largo de casi tres décadas. Precisamente, la existencia de un ente gestor específico para la gestión de esta red creciente de vías verdes y rutas ciclistas ha permitido que se produjera este flujo continuado de inversiones y el desarrollo de las consiguientes actuaciones, obras, publicaciones y todo tipo de iniciativas promocionales. Sirvan como ejemplo los [proyectos de vías ciclistas presentados en 2016](#) que permitirían la actuación en los siguientes 5 años sobre 143 nuevos kilómetros de vías ciclistas que afectan a 36 municipios.

En cuanto a la disponibilidad patrimonial, las actuaciones sobre terrenos públicos se gestionan mediante autorizaciones de los correspondientes titulares, mientras en el caso de los terrenos que no son públicos se suscriben documentos de cesión durante 25 años o mientras perdure el uso actual no motorizado de la infraestructura. En relación con la ruta Pirinexus y el proyecto Bicitranscat, véanse sus respectivas fichas en este documento.

La **comunicación y promoción** turística de las rutas es considerada un factor esencial por el Consorcio de las Vías Verdes de Girona, y a ello dedica grandes esfuerzos produciendo un sinfín de espléndidos materiales divulgativos, educativos y de guías turísticas, así como la publicación de reportajes en medios de comunicación y la edición de aplicaciones para dispositivos móviles.

Más allá de realizar las acciones habituales para la promoción y comercialización de las rutas como productos turísticos (asistencia a ferias especializadas y eventos turísticos de ámbito nacional e internacional), el Consorcio se ha destacado por desarrollar también otras fórmulas muy imaginativas y exitosas. Así, ha organizado eventos deportivos con gran afluencia de asistentes, como la [Maratón Vías Verdes de Girona](#), la [360 Challenge](#) (que propone el recorrido de la ruta Pirinexus y de las Vías Verdes de Girona (340 km) en una jornada), la [Sea Otter Girona](#) y la carrera solidaria [Oxfam Trailwalker](#).

Entre las acciones impulsadas por el Consorcio que inciden directamente en beneficio del sector privado destaca el sistema de distintivos [Bed & Bike](#) lanzado por el Consorcio para promocionar los alojamientos que cumplan una serie de [características](#) específicas dirigidas a los clientes que practican turismo en bicicleta.

Por otro lado, es muy interesante la iniciativa promovida desde el Consorcio para facilitar el transporte de bicicletas a bordo de los autobuses que prestan el servicio de transporte interurbano en las localidades cercanas a las vías verdes de la provincia de Girona, mediante convenios con las empresas concesionarias, y que cuenta con el respaldo e implicación de la Generalitat de Cataluña. (Véase **ANEXO 3**).

4. Fórmulas de programación de fondos europeos para la construcción, gestión y promoción de vías ciclistas en los Programas Operativos del marco financiero 2014-2020 y previsión para el 2021-2027

El Consorcio de las Vías Verdes de Girona participa en proyectos de cooperación a nivel europeo y solicita subvenciones que están financiadas con fondos FEDER, pero que se gestionan desde otras administraciones, fundamentalmente por la Generalitat de Cataluña. Así ha sucedido con los proyectos enmarcados en el POCTEFA.

En el caso del proyecto denominado Enllaç, que dio lugar a la ruta Pirinexus, se encuadró en el P.O. 2007-2013 en el Eje 6, conservar y proteger el medio ambiente y la promoción de la eficiencia de los recursos. El proyecto Bicitranscat que actualmente se desarrolla en el P.O. 2014-2020 se encuadra en el Eje 4, Favorecer la transición a una economía baja en carbono. Véanse las fichas correspondientes a Pirinexus y Bicitranscat en el presente documento.

5. Valoración y observaciones

La valoración de la existencia y gestión realizada por el Consorcio de las Vías Verdes de Girona es muy positiva, y se considera que es transferible a otros territorios.

Hay disponible una información muy completa en la página web del Consorcio de las Vías Verdes de Girona, y también en las fichas de este documento relativas a la Generalitat de Cataluña, ruta Pirinexus y proyecto Bicitranscat.

Los procesos de captación, ejecución y certificación de fondos FEDER se han desarrollado correctamente.

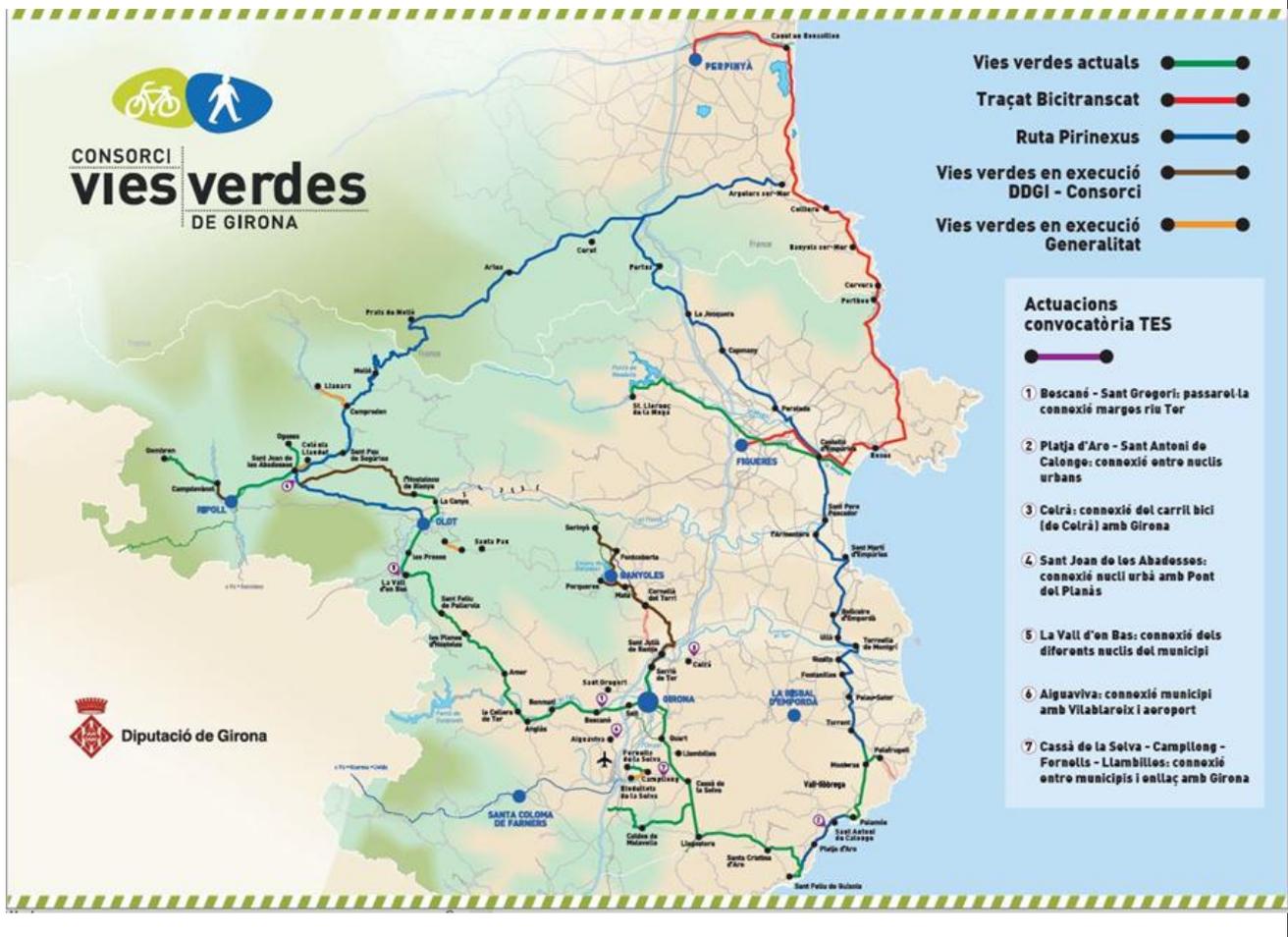
El éxito del Consorcio es fruto de una intensa acción continuada en el tiempo y del gran apoyo institucional que recibe, con excelentes resultados: trabajando en red con otras entidades, participando en innumerables eventos nacionales e internacionales, adaptando las buenas prácticas existentes en otros territorios, creando actuaciones imaginativas y eficaces. Forma parte, entre otras redes, de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV).

Es un factor clave su continuada labor para conseguir la implicación del sector privado y de la ciudadanía.

Es destacable también que el Consorcio siempre ha mostrado una especial sensibilidad por favorecer con sus actuaciones (sea en la acometida de obras constructivas y de mejoras en las infraestructuras, sea en las acciones de implicación ciudadana y promoción turística) la accesibilidad y la universalidad de usuarios en sus vías verdes.

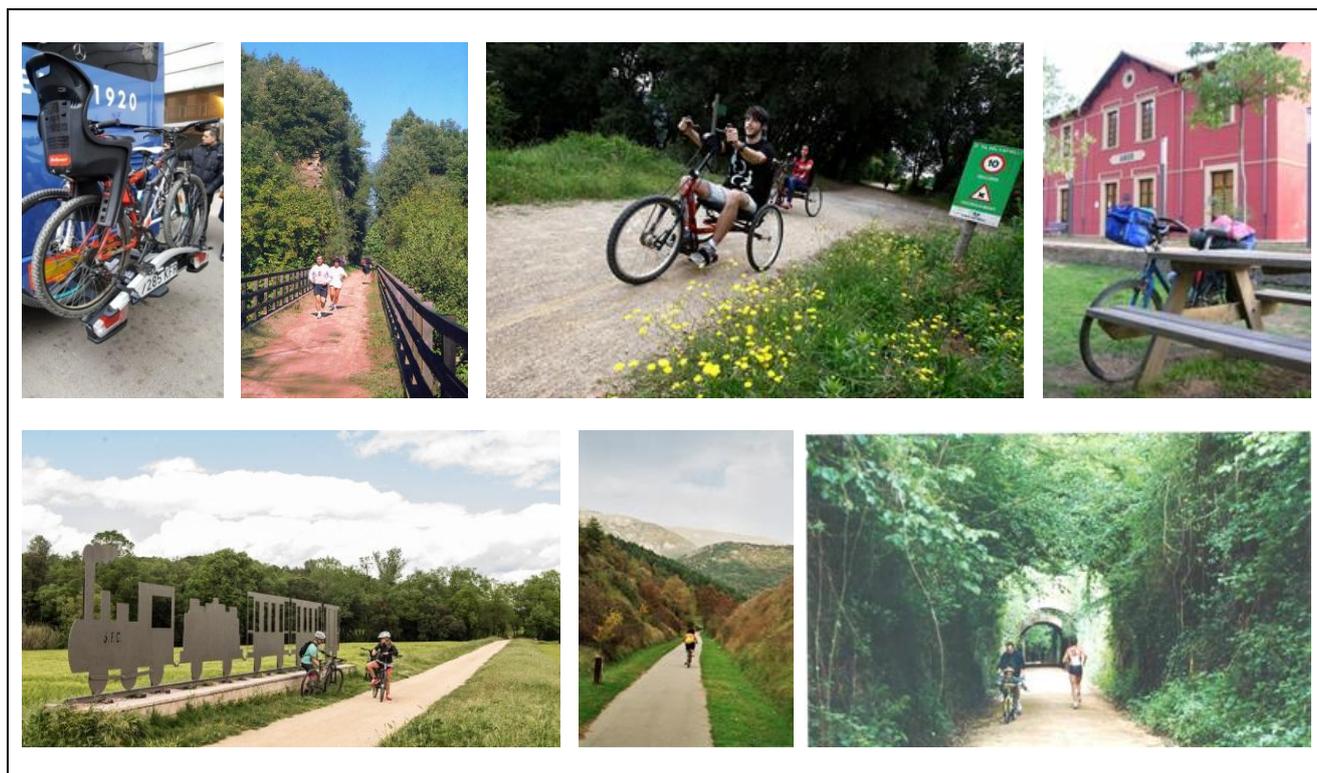
La participación en diversos proyectos europeos y la obtención de numerosas subvenciones de ámbito autonómico le ha permitido reforzar su papel como ente coordinador de las rutas cicloturistas de la provincia de Girona, y le ha hecho merecedor de numerosos [reconocimientos y premios](#).

6. Mapa de localización



7. Imágenes





INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. [Impacto económico y social de las rutas gestionadas por el Consorcio de las Vías Verdes de Girona.](#)

Durante el año 2018 el Consorcio de las Vías Verdes de Girona realizó sendos estudios para conocer el impacto económico y social y el perfil de los usuarios de las vías verdes y la ruta Pirinexus (excluido el tramo francés) que gestiona. Se han basado en 600 encuestas realizadas a usuarios.

Se ha estimado un impacto económico de 3.420.561 €, de 277.795 usuarios (que no “usos”, cuyo volumen sería muy superior) y la generación de 62,6 empleos directos. La restauración y los alojamientos son los sectores más beneficiados del gasto económico de los usuarios. Si además se tiene en cuenta la disminución del coste sanitario en el territorio como resultado del uso de las Vías Verdes por los habitantes locales, el ahorro anual asciende a 164.454 €. Ya en 2009 el Consorcio estimaba en 1.148.957 € el impacto económico directo derivado del uso turístico de las vías verdes de Girona, en una época anterior a Pirinexus. Por aquellas fechas se estimaba que las Vías Verdes de Girona registraban cerca de 1,5 millones de “usos” al año, cifra que triplicaba los 500.000 usos estimados en 2004.

En cuanto al perfil de los usuarios: un 59% son hombres; la media de edad es de 47,5 años y con estudios superiores. El 57% son peatones y el 43% ciclistas. La procedencia de los usuarios es en un 58% del territorio, en un 17% de Barcelona y área metropolitana y en un 25% de otros puntos. Las motivaciones de uso de las rutas se vinculan al deporte, el ocio y la salud principalmente.

Las vías verdes son más conocidas entre la población local, con una utilización turística creciente a partir de los trabajos de creación de producto turístico y promoción. La ruta Pirinexus es más utilizada por usuarios internacionales, como complemento a sus estancias turísticas.

La visión empresarial recoge una falta de colaboración entre los agentes económicos y una baja relación con el Consorcio, a pesar de que este último se percibe como vertebrador de la red provincial y líder de la estrategia en torno al cicloturismo en el destino.

Los puntos más fuertes de la red son: la singularidad y los paisajes, la señalización y el mantenimiento de los trazados y el posicionamiento de mercado que se está adquiriendo.

ANEXO 2. [El Consorcio de las Vías Verdes de Girona realiza un estudio de valoración en los mercados internacionales](#)

El Estudio realizado en 2019 analiza el estado actual de la comercialización internacional de los productos relacionados tanto con las vías verdes de Girona como con Pirinexus. Así mismo, se diseña una metodología para monitorizar las futuras recogidas de datos.

Se han identificado setenta y dos productos comercializados por cuarenta operadores turísticos establecidos tanto en las diferentes comunidades autónomas como en los siguientes países: Alemania, Bélgica, Francia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Estados Unidos. Del total de productos analizados, sesenta y dos correspondían a cicloturismo y los diez restantes a senderismo. Un dato destacable es que la mayoría de los productos comercializados por turoperadores españoles van dirigidos al público internacional.

Los productos de cicloturismo suelen tener una duración de una semana, son autoguiados y se dirigen principalmente a un público adulto. Además, suponen un gasto de más de un 35 % sobre el coste total del producto, destinado a alimentación y compras locales. Los viajes suelen costar entre 500 € y 1.500 € excluidos los vuelos, siendo mucho más caros (hasta 4.000 €) en Estados Unidos. Se programan mayoritariamente entre abril y octubre, con una duración de en torno a una semana.

El impacto directo total estimado sobre el territorio oscila entre 1,4 y 2 millones de euros, en función de las diversas hipótesis manejadas.

El Estudio establece una metodología de recogida y difusión de indicadores con el objetivo de realizar la monitorización de futuras recogidas de datos por parte del Consorcio de las Vías Verdes de Girona. Algunos de estos indicadores son las visitas a equipamientos, demandas de información, seguimiento de redes sociales y eventos, presencia en catálogos turísticos y realización de cuestionarios a empresarios y visitantes.

ANEXO 3. El Consorcio de las Vías Verdes de Girona impulsa el transporte de bicicletas en autobuses interurbanos

El Consorcio de las Vías Verdes de Girona ha establecido convenios de colaboración con las empresas de autobuses que prestan un servicio interurbano en las proximidades de las rutas ciclables que gestiona para favorecer el transporte de bicicletas en sus autobuses. Esta colaboración se inició en 2004 con la empresa Teisa con el objetivo de regular e impulsar el flujo de viajeros ciclistas a lo largo la línea que coincidía con la Vía Verde del Carrilet, entre Olot, Girona y Sant Feliu de Guíxols.

Esta colaboración ha sido ampliada en 2016 y 2017 mediante sendos convenios firmados con el Grupo [Teisa](#) y con la empresa [Sarfa Moventis](#). Ambas son empresas concesionarias de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera de la Generalitat de Cataluña y sus líneas regulares están sujetas a la reglamentación de Transportes Públicos de la Generalitat desde 2014-2015.

En general, tal como recoge la ley, se permite el acceso gratuito de una bicicleta por viajero mientras haya espacio en la bodega del vehículo, con un número total de entre 2 y 5 bicis, y a criterio del conductor, dependiendo de si el vehículo es de 35 o 55 plazas. Si el vehículo no tiene bodega y permite viajeros de pie, se aceptan un máximo de 2 bicis plegadas, y se respeta la prioridad de las personas con movilidad reducida que viajan en silla de ruedas.

En cuanto a los usuarios, que serán responsables de los daños que pueda ocasionar una bicicleta a bordo, tienen que mantener su vehículo en un estado de limpieza y conservación correcto para evitar dañar otros equipajes. Teniendo en cuenta que en caso de que no se puedan cargar todas las bicicletas se da prioridad a los primeros clientes llegados a la parada, se recomienda avisar con antelación a la empresa de transporte o personarse con tiempo en la estación.

Los convenios recogen la voluntad de ambas partes de colaborar en campañas y acciones que favorezcan la intermodalidad bici-bus, la promoción del uso de la bicicleta y la adquisición de bolsas para bicis.

El gran éxito que tuvo esta experiencia del transporte de bicicletas a bordo de los autobuses generó una saturación del servicio por la limitada capacidad de las bodegas de los vehículos. Por ello, el Consorcio inició en 2017 su proyecto BiciBus, una estrategia conducente a que el Departamento de Industria y Energía de la Generalitat de Cataluña homologara el uso de portabicicletas externas en los autobuses. La prueba piloto de este sistema poco extendido en nuestro país la llevó a cabo la Generalitat en las vías verdes de Girona.

En otro gran itinerario catalán, la Vía Verde de la Val de Zafán, que se compone de dos tramos por atravesar dos consejos comarcales diferentes de la provincia de Tarragona ([Terra Alta](#) y [Baix Ebre](#)), también han sido puestas en marcha iniciativas similares para facilitar a sus usuarios transportar las bicicletas en los autobuses que prestan servicio interurbano en la zona.

Contacto	
Datos personales	Àngel Planas Sabater Gerente en funciones
Entidad	Consortio de las Vías Verdes de Girona
Teléfono	972 486 950
Correo electrónico	aplanas@viesverdes.org
Web	www.viesverdes.cat www.pirinexus.cat
Comunidad Autónoma	Cataluña

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Iniciativas exitosas en la gestión y dinamización de las redes e itinerarios cicloturistas		
Título	FUNDACIÓN VÍA VERDE DE LA SIERRA	
Ámbito territorial	Provincias	Cádiz, Sevilla
	Comunidad Autónoma	Andalucía

1. Descripción general

La Fundación Vía Verde de la Sierra fue creada en el año 2000 como ente gestor de la Vía Verde de la Sierra. Es una entidad supramunicipal constituida por las siguientes entidades públicas:

- Diputación de Sevilla
- Diputación de Cádiz
- Ayuntamiento de Puerto Serrano (Cádiz)
- Ayuntamiento de Olvera (Cádiz)
- Ayuntamiento de Coripe (Sevilla)
- Ayuntamiento de Montellano (Sevilla)
- Ayuntamiento de El Coronil (Sevilla)
- Ayuntamiento de Pruna (Sevilla)

Vía Verde de la Sierra: entre Puerto Serrano y Olvera, discurre por el trazado ferroviario inconcluso de Jerez de la Frontera a Almagren (36 km), en las provincias de Cádiz y Sevilla.

Según establecen sus Estatutos, el objeto fundamental de la Fundación, cuya sede se encuentra ubicada en la antigua estación de Puerto Serrano, es *“la conservación, el mantenimiento y la gestión del uso y equipamientos de la Vía Verde de la Sierra, de acuerdo con los fines esenciales del Programa Tejido Verde:*

- *Mantener el dominio público de las Vías Verdes.*
- *Frenar su deterioro una vez abandonados sus usos funcionales.*
- *Potenciar actividades alternativas: culturales, educativas y formativas, recreativas, medioambientales y deportivas.*
- *Fomentar actividades económicas y de creación de empleos, estabilizando la población en su lugar de origen.*
- *Incorporar las infraestructuras en desuso al equipamiento social.*
- *Y otras finalidades análogas a las anteriores.”*

El Programa Tejido Verde mencionado es la figura que antecedió al actual Programa Caminos Naturales y fue lanzado en 1993 por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), incluyendo tanto a vías verdes (que reutilizan antiguos trazados ferroviarios) como a otros tipos de infraestructuras para uso no motorizado.

La Fundación Vía Verde de la Sierra ha recibido numerosos premios nacionales y europeos en reconocimiento a su exitosa labor para la promoción del turismo sostenible e inclusivo a través de la Vía, la cual ha sido declarada “Ruta de interés turístico de Andalucía”. Destacan las muchas distinciones recibidas por sus esfuerzos para garantizar la accesibilidad universal de la Vía Verde para todo tipo de usuarios.

2. Fórmulas para la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido: titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos.

El acondicionamiento de la Vía Verde de la Sierra fue uno de los primeros proyectos acometidos en España (junto con la Vía Verde del Carrilet en Girona) por el entonces recién creado Plan Tejido Verde del MOPTMA. Los terrenos de esta línea de ferrocarril -cuyas obras no llegaron a ser concluidas y nunca entraron en servicio- fueron cedidos gratuitamente por el Ministerio (al que estaban adscritas, pues no llegaron a ser nunca entregadas a Renfe) para su conversión en vía verde. Durante su cuarto de siglo de vida, se ha sucedido un sinfín de inversiones de diferente procedencia para la puesta en valor de la infraestructura y de los inmuebles y equipamientos anejos.

Los principales servicios que actualmente presta la Fundación Vía Verde de la Sierra son los siguientes:

- **Rehabilitación de inmuebles en el trazado de la Vía Verde de la Sierra.** A lo largo de los años muchos edificios anejos a la Vía Verde han sido rehabilitados y puestos en uso como restaurantes, alojamientos y centros de interpretación. La Fundación se encarga de la búsqueda de financiación a través de programas y subvenciones tanto públicas como privadas, de la ejecución de las obras y de su puesta en funcionamiento.
- **Gestión de estaciones en la Vía.** La Fundación gestiona mediante concesión administrativa a empresas privadas las tres [antiguas estaciones](#), que fueron rehabilitadas con fondos públicos y puestas en uso como alojamientos y restaurantes en Coripe, Puerto Serrano y Olvera, así como sus equipamientos anejos: ocho bungalós junto a la estación de Puerto Serrano; un bungaló y un edificio de usos múltiples (aseos, duchas y barbacoa) junto a la estación de Coripe; cuatro bungalós con forma de vagón de tren y piscina, un centro de interpretación y un aparcamiento de autocaravanas en el entorno de la estación de Olvera. Además, gestiona un centro de interpretación y observatorio de aves en la estación de Zaframagón y una cantina, varias aéreas de descanso, puntos de información y aparcamientos en los accesos a la Vía.
- **Mantenimiento:** la Fundación tiene contratadas dos empresas privadas que prestan de lunes a viernes los servicios de mantenimiento de la Vía Verde, que son esencialmente limpieza, reparación del firme, reforestación, cuidado de las áreas recreativas,...
- **Información y vigilancia:** servicios que presta durante los fines de semana la denominada "[Patrulla verde](#)", formada por cuatro jóvenes de los municipios atravesados por la Vía Verde de la Sierra que son personal contratado directamente por la Fundación, encargados de atender e informar a los usuarios, de controlar el paso de vehículos a motor y del cumplimiento de las [normas de uso](#) de la Vía Verde.
- **Autorizaciones de paso:** está prohibido el paso de vehículos a motor por las vías verdes exceptuando los autorizados, encargándose la Fundación Vía Verde de la Sierra de gestionar estas autorizaciones. Existen dos tipos de pases: permanentes, destinados únicamente a los propietarios de fincas colindantes a la Vía y temporales, que se entregan de forma puntual a personas que vayan a realizar algún trabajo en la Vía. En ambos casos es necesario presentar unos formularios de solicitud acompañados de documentación acreditativa para justificar la concesión del pase.
- **Promoción y sensibilización:** actuaciones para difundir la Vía Verde y promover su utilización, garantizar un uso adecuado y optimizar su capacidad como recurso turístico dinamizador del territorio. Véase el apartado 4.
- **Instalación y gestión de ecocontadores automáticos** de usuarios de la Vía Verde. Véase el **ANEXO 1**.

3. Fórmulas para la financiación de las actuaciones en las vías ciclistas

La Fundación Vía Verde de la Sierra cuenta actualmente con tres fuentes principales de financiación:

- ✓ Aportaciones anuales de los socios
- ✓ Ingresos de los cánones anuales que cada estación abona por la concesión del servicio de hotel-restaurante.
- ✓ Ayudas de las administraciones públicas locales, autonómicas y centrales, así como de las obras sociales de diferentes entidades para ejecutar proyectos sobre turismo, medioambiente, empleo, accesibilidad,...

A lo largo de los años la Fundación Vía Verde de la Sierra ha suscrito numerosos [convenios de colaboración](#) con la Diputación de Cádiz para formalizar la recepción de ayudas destinadas a proyectos variados para la mejora y embellecimiento de la Vía Verde. Entre los más recientes se halla el Convenio firmado en septiembre de 2018 con el objeto de conceder una subvención directa para el "arreglo de daños en la Vía Verde de la Sierra en el túnel de Olvera", con un importe de 50.000 € y un plazo de ejecución de dos meses. Se contribuía así a paliar los graves daños ocasionados por un temporal en marzo de 2018, exponiéndose en el Convenio los motivos que justificaban el "interés público" de esta actuación.

No se trata de un caso aislado, ya que en noviembre de 2018 la firma de un [convenio entre la Diputación de Cádiz y el Ayuntamiento de Rota](#) permitió la concesión de una ayuda económica por un importe de 40.200 € para el proyecto "Adecuación de la Vía Verde de Rota", consistente en la reparación de algunas pasarelas de la Vía que estaban en un estado de deterioro peligroso para los usuarios.

La Fundación Vía Verde ha participado como entidad colaboradora y/o socia en diversos proyectos europeos que le han permitido recibir algunas ayudas económicas, así como desarrollar eventos de cooperación internacional y realizar viajes técnicos a otros países, siempre. Véase el **ANEXO 2**.

Impacto económico: Los municipios de las comarcas de Sevilla y Cádiz por los que discurre la Vía Verde de la Sierra (Coripe, El Coronil, Montellano, Pruna, Puerto Serrano y Olvera), reúnen una población de unos 31.523 habitantes, siendo su tasa de paro superior al 20%. En este entorno socioeconómico, la Vía Verde supone un importante motor de desarrollo y de creación de empleo tanto directo como indirecto. La Fundación aplica el criterio de priorizar a las empresas y personal de las localidades atravesadas en su contratación de servicios y obras.

Empleos directos en los servicios y equipamientos de la Vía Verde de la Sierra

Actividad	Empleos directos
Hotel restaurante estación de Olvera	4
Hotel restaurante estación de Coripe	3
Hotel restaurante estación de Puerto Serrano	4
Servicio de Patrulla verde	4
Servicio de Mantenimiento y limpieza	5
Administración y proyectos	4

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

Observatorio de aves de Zaframagón y Centro de Interpretación de la Vía Verde en Olvera	3
Empresas de alquiler de bicicletas y taxi	7
Total	34

En cuanto a los **empleos indirectos** que la Vía Verde de la Sierra genera, en el sector turístico se estima que el número de empleos indirectos que se originan a partir de la creación de empleos directos está en proporción de uno a uno. No obstante, en el caso de la Vía Verde de la Sierra se considera que puede ser aún mayor, dado el gran impulso que representa para la economía local la gran afluencia de turistas que visitan la Vía Verde y que acuden también a los pueblos cercanos, utilizando los servicios que prestan sus empresas, como son:

- Empresas de turismo activo: guías medioambientales, alquiler de bicicletas, rutas gastronómicas, observación de aves,...
- Empresas de hostelería: incrementan de forma considerable su clientela gracias al gran volumen de usuarios de la Vía Verde -principalmente los fines de semana- por lo que han de contratar personal adicional.
- Empresas de transporte: además de los taxis locales (una de las empresas de taxi, en Coripe, fue creada expresamente para satisfacer la demanda de los usuarios de la Vía Verde), hay empresas de autobuses que desplazan a los escolares de los más de 100 colegios que visitan la Vía Verde de la Sierra a lo largo del año, procedentes de las provincias de Cádiz, Sevilla y Málaga.
- Fábricas de productos típicos de las localidades cercanas: que cuentan con puntos de venta en los hoteles y en el observatorio de buitres de la Vía Verde, alcanzando un considerable volumen de ventas. Se trata de aceite, chacinas, queso, repostería y productos de belleza artesanales, entre otros.
- Empresas de construcción: que han incrementado su volumen de trabajo gracias a los trabajos de adecuación de la Vía Verde de la Sierra, y han llevado a cabo numerosas obras de construcción destinadas al acondicionamiento y reparación de la traza, rehabilitación de edificios, construcción de centros de interpretación y de unidades de alojamiento, construcción de un aparcamiento de autocaravanas,...
- Otros servicios: informadores turísticos en la oficina de turismo de Olvera (punto de entrada más importante a la Vía Verde), diseñadores de materiales promocionales y didácticos, gestores informáticos, colaboradores puntuales para actividades festivas y deportivas con gran afluencia de público (monitores, servicios de restauración, alquiler de sillas y mobiliario,...).

Cabe reseñar que se estima la contratación de más de 500 personas para formar parte de los proyectos formativos de la Fundación (talleres de empleo, escuelas taller, programas de interés general y social).

4. Fórmulas para la comunicación y promoción de vías ciclistas

La Fundación Vía Verde de la Sierra ha sido durante 20 años, y sigue siéndolo, especialmente activa en la realización de acciones de sensibilización dirigidas tanto a la población local como a los usuarios foráneos sobre la necesidad de cuidar la vía y respetar las normas de uso, principalmente en lo que a la restricción del paso de vehículos a motor se refiere. Asimismo vienen desarrollando innumerables acciones para la promoción turística de la Vía Verde, organizando o participando en numerosos eventos, como ferias especializadas, congresos, talleres, viajes de

periodistas y turoperadores,...Elabora material informativo y promocional de toda índole sobre la Vía Verde de la Sierra ([audiovisuales](#), guías turísticas, mapas, [folletos](#) en castellano y varios idiomas), así como produce regularmente materiales publicitarios (camisetas, gorras, mochilas...).

También ha puesto en marcha iniciativas para conseguir la fidelización de los usuarios, como es la [Tarjeta Verde](#), que permite obtener descuentos en los precios de los establecimientos locales de entre 5 y 20 %. Especial alcance tienen también los programas de visitas escolares organizados – en ocasiones con la colaboración de las diputaciones de Cádiz y Sevilla- para desarrollar actividades de [educación ambiental](#), tanto en la propia Vía Verde como en las aulas de sus centros de procedencia, gracias a unos espléndidos materiales didácticos elaborados sobre la Vía Verde con la colaboración de Ecologistas en Acción.

5. Valoración y observaciones

La valoración de la actividad desarrollada por la Fundación de la Vía Verde de la Sierra es sumamente positiva. Se ha convertido en un referente por su extraordinario dinamismo como ente promotor de la Vía Verde de la Sierra, siempre compartiendo sus experiencias en eventos nacionales e internacionales. La existencia de un ente gestor de forma continuada a lo largo tantos años –en 2020 celebra su 20º aniversario-, en el que además ha habido continuidad de personas entusiastas y profesionales en su equipo gerente y técnico, ha sido la causa principal del éxito alcanzado por la Vía Verde. Destacan entre los gestores de vías verdes de todo el país por su vocación de trabajo en red (es socia de la Asociación Europea de Vías Verdes, y miembro de su comité de dirección) y cooperación con sus colegas españoles e internacionales, lo que contribuye a su espíritu innovador y a la adopción de buenas prácticas de otros territorios.

Los datos avalan el éxito de esta experiencia en cuanto a la implicación de la ciudadanía del entorno rural, donde se ha logrado evolucionar desde un cierto rechazo por parte de algunos colectivos a los que se prohibía el paso con vehículos a motor –como los cazadores y recolectores- a un sentimiento generalizado de pertenencia a un territorio común y de orgullo ante un recurso propio que todos los visitantes admiran. Los esfuerzos continuados durante años en su gestión y promoción han generado un gran impacto socioeconómico en la zona, convirtiéndose la Vía Verde en un importante motor dinamizador y generador de empleo en el territorio circundante.

A pesar de los impactos positivos tangibles que genera la actividad de la Fundación en el territorio, ésta adolece de un frágil apoyo institucional, que se hace más evidente en momentos difíciles, especialmente cuando se producen graves daños en la infraestructura de la Vía Verde que requieren elevadas inversiones para su reparación. Resulta extraño encontrar reticencias y falta de empatía por parte de algunos interlocutores de ciertas administraciones públicas (diputaciones, ayuntamientos, consejerías) que contribuyen a cubrir los presupuestos de la Fundación respecto a la rentabilidad de estas inversiones públicas, lo que denota un profundo desconocimiento de la realidad de la Vía Verde y de su extraordinaria capacidad para dinamizar socioeconómicamente el entorno.

La Fundación está impulsando la prolongación de la Vía Verde sobre el mismo trazado ferroviario en dirección a Jerez de la Frontera, en respuesta a la demanda realizada por los municipios afectados y con la colaboración de la Diputación de Cádiz. Se está tramitando la firma de un convenio de arrendamiento de terrenos con Adif por parte de los municipios de Arcos de la Frontera, Bornos y Villamartín. Y la Fundación ya ha suscrito un convenio de colaboración con este fin con la Diputación de Cádiz y con estos tres ayuntamientos gaditanos, a los que se han sumado los de Puerto Serrano y Jerez de la Frontera, y una plataforma ciudadana que demanda esta prolongación.

Por el extremo opuesto de la Vía Verde (Olvera) también se está impulsando su conexión mediante caminos y carreteras locales de bajo uso con la Vía Verde del Aceite en Puente Genil, con el objetivo de lograr un itinerario ciclista continuo de unos 280 km, para captar un mayor volumen de cicloturistas de itinerancia. No obstante, pese a su

escasa longitud y gracias fundamentalmente a la labor de la Fundación Vía Verde de la Sierra, esta Vía se ha situado entre las ofertas habituales de muchos turoperadores y agencias de viajes de turismo en bicicleta de toda Europa. Lo que constituye una demostración más de la extraordinaria importancia de contar con una buena gestión y promoción de un itinerario cicloturista, y de disponer de una red de servicios turísticos en el entorno (alojamiento, restauración, equipamientos culturales y de ocio), más allá del adecuado acondicionamiento y del atractivo paisajístico de la infraestructura.

6. Mapa de localización

Mapa de la Vía Verde de la Sierra



Fuente: elaboración propia

7. Imágenes





INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. Ecocontadores automáticos de usuarios de la Vía Verde de la Sierra

La Fundación ha instalado 4 contadores automáticos de usuarios en la Vía Verde de la Sierra que funcionan de forma ininterrumpida las 24 horas del día durante los 365 días del año, y que permiten discriminar por tipos de usuarios (ciclistas, caminantes, coches). Los resultados de 2019 suman 325.637 usos, dato que no debe ser confundido con “usuarios” distintos.

Total de pasos registrados por contador (Año 2019)

CONTADOR	VISITAS	%
CORRIPE TÚNEL	120.118	36,9
CORRIPE VIADUCTO	45.307	13,9
OLVERA	81.520	25
PUERTO SERRANO	78.692	24,2
TOTAL	325.637	100

Total de pasos registrados por tipo de usuario (Año 2019)

TIPO DE USUARIO	VISITAS	%
SENDERISTAS	189.012	58
CICLISTAS	106.163	32,6
COCHES (*)	30.462	9,4
TOTAL	325.637	100

(*) *El número de vehículos a motor registrado fue muy elevado porque en 2019 se realizaron obras de reparación de gran envergadura en algunas infraestructuras (túneles, terraplenes, trincheras...) que obligaron a cerrar la Vía entre semana a sus usuarios para facilitar el paso de camiones y vehículos con los trabajadores. Cada uno de ellos, al igual que los habituales vehículos de mantenimiento y otros autorizados, es contabilizado en diversos ecocontadores por duplicado, en el trayecto de ida y en el de vuelta.*

Esta información -y más aún cuando se dispone de una serie estadística de varios años- permite a la Fundación optimizar sus labores de planificación, mantenimiento y dinamización de la Vía. El análisis de estos datos es muy interesante para evaluar el impacto que tienen sus acciones de promoción y de implicación ciudadana, cuantificar la afluencia de visitantes a los eventos y acciones deportivas, culturales y festivas organizadas (medias maratones, marchas cicloturistas,...) y medir las variaciones en el volumen de usuarios generadas por las incidencias y daños sufridos en la Vía a partir de fenómenos meteorológicos o de otra índole (derrumbes, graves deterioro de la infraestructura...).

Al tratarse de un equipamiento de uso al aire libre, la situación climatológica de cada período del año tiene un reflejo inmediato en el flujo de usuarios y en las franjas horarias de mayor utilización. También es interesante conocer cómo se comporta el reparto modal entre ciclistas y caminantes a lo largo del día y del año. En general, la utilización por parte de caminantes es superior a la de ciclistas, si bien los porcentajes entre ambos grupos son más similares en los meses de otoño.

Los ecocontadores también ofrecen datos que requieren un análisis más profundo para ser bien entendidos y utilizados por parte de los gestores de la Vía, como es el hecho de que el lunes se esté convirtiendo en uno de los días de la semana de mayor frecuentación de la Vía Verde, junto con festivos y fines de semana.

En el año 2019 el día que más pasos registraron los ecocontadores fue el domingo 27 de octubre, con un total de 3.518, si bien es el mes de mayo el que registró un mayor número de usos, 51.233, superior ampliamente a los restantes meses. Aparte de la idoneidad de ese mes para la práctica del senderismo y el ciclismo, ese incremento demuestra el éxito de participación ciudadana que la Fundación de la Vía Verde de la Sierra alcanza con las múltiples actividades organizadas en torno al [Día nacional de las Vías Verdes](#), convocado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) desde hace ya 22 años, y que en la Vía Verde de la Sierra se convierte en todo un mes repleto de propuestas.

Otra fuente de información que ayuda en la cuantificación del volumen de usuarios de la Vía Verde es el número de visitas registradas en el Observatorio de buitres de la Reserva Natural de Zaframagón y en el Centro de Interpretación de Olvera, que ascendieron respectivamente a 4.755 y 1.577 en 2019.

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

ANEXO 2. Proyectos europeos en los que ha participado la Fundación Vía Verde de la Sierra

La Fundación Vía Verde ha participado en diversos proyectos europeos, siempre como entidad colaboradora y/o socia del proyecto, entre los cuales se enumeran los principales a continuación:

Nombre	Año	Organismo responsable	Actuaciones ejecutadas	Importe ayuda FVVS	Importe total del proyecto
Cultur.Cad	2006	Instituto de Empleo y Desarrollo Socioeconómico y Tecnológico (IEDT). Diputación de Cádiz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acondicionamiento de la casa del guarda de la estación de Puerto Serrano como oficina de turismo y sede de la Fundación. ▪ Construcción de un centro de interpretación y un salón de celebraciones en la estación de Olvera. ▪ Construcción de un centro de interpretación y dotación de infraestructuras en "La Toleta" ▪ Creación de un centro de interpretación y dotación de infraestructuras al poblado de Zaframagón. 	1.202.000,00 €	-- P.O. 2000-2006 FEDER 75%
Juntos POCTEFEX (*)	2010	IEDT Diputación de Cádiz	Mejoras en el equipamiento y accesibilidad en el Centro de interpretación y observatorio de buitres del Peñón de Zaframagón.	49.947,64 €	-- P.O. 2008-2013 FEDER 75%
Namae POCTEFEX	2012	IEDT Diputación de Cádiz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instalación de luminarias led en 12 túneles de la Vía Verde, sustituyendo el cableado y las baterías y placas solares de 2 túneles. ▪ Acción de sensibilización sobre energía sostenible: intercambio con expertos de una universidad de Marruecos. 	45.000,00 €	-- P.O. 2008-2013 FEDER 75%
Greenways Product	2013-2014	Fundación de los Ferrocarriles Españoles (coordinador)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Workshops de intercambio de buenas prácticas, ▪ Reuniones entre empresas locales y gestores públicos, y diseño de diversos paquetes 	11.248,26 €	278.951,11 € 75% cofinanciado por el

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

			<p>turísticos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Varios Fam trip/press trip, un informe sobre turoperadores europeos interesados en cicloturismo, y material sobre Eurovelo y su conexión con las vías verdes. ▪ Conferencia en la North Sea Cycle Route (Noruega). ▪ Guía de Buenas prácticas de Intermodalidad entre el Transporte público y Vías Verdes de Europa. ▪ Estudio del impacto socioeconómico de las vías verdes en el territorio. 		Programa Marco de Competitiv. e Innovación de la Unión Europea
Greenways Outdoor	2015	Asociación Europea de Vías Verdes (coordinador)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acciones de divulgación y promoción conjunta de actividades a escala europea a través de varios workshops y conferencias. ▪ Participación en ferias especializadas. ▪ Mejora de la competitividad de las pymes involucradas en vías verdes promoviendo su integración en productos turísticos. ▪ Catálogo de Productos Turísticos en base a Vías Verdes de Europa "Greenways Outdoor": incluye 131 paquetes turísticos con ofertas de 15 países europeos. 	19.959,00 €	329.590,00 € 75 % cofinanciado por el Programa COSME de la Unión Europea
Greenways 4all	2016	Fundación de los Ferrocarriles Españoles (coordinador)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diseño de 4 paquetes turísticos plenamente accesibles. ▪ 2 workshop y visitas técnicas; ▪ Firma de un pacto local por la accesibilidad ▪ Formación en turismo accesible ▪ Test de accesibilidad a las empresas de la Vía Verde ▪ Promoción y comunicación: difusión en internet, campañas de sensibilización en redes 	7.563,00 €	166.148,60 € 75 % cofinanciado por Programa COSME de la EASME (Executive Agency for Small and Medium-sized

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

			sociales, edición de folleto y boletines. <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 Conferencias. 		Enterprises) de la Unión Europea
(*) Programa de Cooperación Transfronterizo España Fronteras Exteriores 2008-2013 (POCTEFEX) que cuenta con financiación de FEDER					

Contacto	
Datos personales	María Jiménez Rodríguez Gerente
Entidad	Fundación Vía Verde de la Sierra
Teléfono	956 13 63 72
Correo electrónico	gerencia@fundacionviaverdedelasierra.com
Web	www.fundacionviaverdedelasierra.es
Comunidad Autónoma	Andalucía

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Iniciativas exitosas en la gestión y dinamización de las redes e itinerarios cicloturistas		
Título	ASOCIACIÓN VÍA VERDE DEL ACEITE	
Ámbito territorial	Provincias	Córdoba, Jaén
	Comunidad Autónoma	Andalucía

1. Descripción general

La Vía Verde del Aceite se configura con sus 128 km como una de las más largas entre las vías verdes españolas y es la de mayor longitud de las andaluzas. Discurre sobre el antiguo Ferrocarril Linares-Jaén-Puente Genil, a través de 14 municipios de las provincias de Jaén (5) y de Córdoba (9).

[Vía Verde del Aceite](#), entre la ciudad de Jaén y la estación de Campo Real (Puente Genil), con un ramal entre Luque y Baena (128 km).

A pesar de que se trata de un itinerario continuo sobre una misma antigua línea ferroviaria, durante décadas esta infraestructura estuvo gestionada y promocionada de forma independiente como si se tratase de 4 vías verdes diferentes, con distinta denominación y sin coordinación entre sus respectivos entes gestores y promotores.

- Vía Verde del Aceite (Jaén), de Jaén al río Guadajoz (55,3 km)
- Vía Verde de la Subbética (Córdoba), del río Guadajoz a Lucena (57 km)
- Vía Verde del Aceite (Córdoba), de Lucena a Puente Genil (7,9 km)
- Vía Verde de Guadajoz-Subbética (Córdoba), de Luque a Baena (7,8 km)

En febrero de 2016 la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) impulsó con la colaboración de las diputaciones de Córdoba y de Jaén y de la Mancomunidad de la Subbética Cordobesa la celebración de una reunión con el objetivo de aunar esfuerzos en pro de la gestión y la promoción conjunta de los cuatro tramos de la Vía Verde del Aceite. El propósito era optimizar su enorme potencial y convertirla en uno de los itinerarios ecoturísticos más importantes de Andalucía y de España, para lo cual era indispensable generar una gestión y promoción coordinada del itinerario en su totalidad, así como conseguir una activa implicación del empresariado turístico local.

En aquel encuentro inicial, que tuvo lugar en la localidad cordobesa de Doña Mencía, se organizaron dos reuniones en paralelo. Una de carácter institucional, que congregó a los máximos responsables políticos de los 14 ayuntamientos y de las dos diputaciones provinciales, en la que se dedicó la primera hora a diversas intervenciones técnicas de la FFE y de los gestores locales, que ilustraron sobre la capacidad de las vías verdes como motores de dinamización socioeconómica y sobre el potencial que tenían los 4 tramos independientes que componían lo que podría convertirse en la gran Vía Verde del Aceite. La otra reunión, que era exclusivamente de carácter empresarial y coordinada por un experto consultor en materia de cicloturismo, contó con un nutrido grupo de empresarios turísticos locales que prestaban servicios vinculados a la Vía Verde.

A continuación, se realizó una reunión conjunta entre ambos grupos para la puesta en común de sus respectivas posiciones, que dio lugar a un compromiso y un cronograma para constituir una “Asociación para la promoción y desarrollo de la Vía Verde del Aceite”, compuesta por las diputaciones de Córdoba y Jaén, todos los ayuntamientos implicados y los empresarios locales.

En las siguientes reuniones, celebradas en Baena y Alcaudete en abril y mayo de 2016 respectivamente, se elaboraron,

debatieron y consensuaron los Estatutos de la Asociación y se acordó la tramitación por parte de cada socio de su aprobación en sus respectivos órganos competentes. En [abril de 2017](#) se constituía en el Ayuntamiento de Cabra (Córdoba) esta asociación, con carácter público-privado y con la adhesión de las Diputaciones provinciales de Córdoba y Jaén, y de los municipios de Baena, Cabra, Doña Mencía, Luque, Puente Genil y Zuheros, a la espera de que se sumaran paulatinamente todos aquellos otros municipios por los que discurre la Vía Verde.

La Asociación no llegó a ser formalmente registrada, al detectarse la necesidad de introducir un cambio en los Estatutos, que nunca fue realizado, lo que paralizó el proceso de su aprobación en los plenos de los restantes ayuntamientos.

Esa paralización se prolongó hasta [marzo de 2020](#), cuando la Mancomunidad de la Subbética reactivó la constitución de la Asociación de la Vía Verde del Aceite, en la cual se contempla la incorporación del sector privado a través de la [Asociación de Empresarios de la Vía Verde del Aceite](#) creada en septiembre de 2019 a instancias del [Centro Cicloturista Subbética](#). Dado el tiempo transcurrido, se tomó la decisión de partir de cero para crear la Asociación y actualizar sus estatutos para adaptarlos al marco normativo vigente.

2. Fórmulas para la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido: titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos.

La Vía Verde del Aceite fue desarrollada a lo largo de unos 12 años como cuatro tramos diferentes que fueron construidos en sucesivas fases, dotados de distinta denominación y señalización, adoleciendo de una ausencia total de coordinación entre los entes responsables de su mantenimiento, gestión y promoción.

A pesar de la paralización del proceso de constitución de la Asociación para la promoción y desarrollo de la Vía Verde del Aceite, en los últimos años se están realizando gestiones para la coordinación de las actuaciones de conservación y mantenimiento de la Vía Verde del Aceite entre los diferentes agentes intervinientes en las dos provincias, siendo especialmente estrecha esa relación de cooperación entre la Diputación de Jaén, Diputación de Córdoba (tanto desde el área de medio ambiente como desde el Patronato Provincial de Turismo de Córdoba) y la Mancomunidad de la Subbética. Para mayor información véanse las fichas correspondientes a la **Diputación de Córdoba** y la **Diputación de Jaén** en este documento.

a) Vía Verde del Aceite (Jaén), de Jaén al río Guadajoz (55,3 km)

El mantenimiento de la Vía Verde del Aceite en el tramo de la provincia de Jaén es realizado por el Área de Agricultura, Ganadería, Medio Ambiente y Cambio Climático de la Diputación de Jaén, si bien desde hace años existe un Consorcio de la Vía Verde del Aceite, formado por los 5 ayuntamientos cuyos municipios recorre la vía y por la propia Diputación. Cada uno de los miembros del consorcio tiene una aportación anual que, en el caso de los ayuntamientos, es proporcional a su población y a los kilómetros de vía que tiene.

Los terrenos de este tramo jiennense de la Vía Verde fueron arrendados por Adif a la Diputación de Jaén mediante un Convenio suscrito en 1996 (con la empresa Renfe) cuya vigencia finaliza en 2026.

b) Vía Verde de la Subbética (Córdoba), del río Guadajoz a Lucena (57 km)

La Mancomunidad de la Subbética –constituida por 14 municipios– es el ente responsable de la gestión de la vía verde a partir de que en 2018 se liquidase el Consorcio de la Vía Verde de la Subbética, el cual había sido constituido exclusivamente por los 5 municipios atravesados por la vía verde y por la Diputación de Córdoba con la única finalidad de encargarse de la vía verde. La Diputación de Córdoba colabora en su mantenimiento y mejora desde 2009 a través de fondos PROFEA.

Los terrenos de este antiguo trazado ferroviario de Adif fueron arrendados en 1999 (por Renfe, empresa titular previa a la creación de Adif) por un plazo de 30 años a la Mancomunidad de la Subbética. En 2012 se firmó una adenda al convenio ampliando el plazo de vigencia hasta el 31/3/2029.

En sus contratos de arrendamiento de terrenos de líneas en desuso, Adif da un tratamiento diferente a la traza y a los recintos de las estaciones, situados respectivamente en suelo rústico y en suelo urbano por lo general, siendo habitual que sean objeto de contratos separados y fijándose unos cánones diferentes en cada caso. Además, “Adif se reserva expresamente el uso y disfrute del suelo y del subsuelo correspondiente al suelo objeto de arrendamiento” y el derecho a realizar las autorizaciones pertinentes en los supuestos de que se trate de acometer alguna obra de canalizaciones, tendidos de líneas eléctricas u otras que afecten a los suelos arrendados.

En algunas ocasiones Adif enajena sus edificaciones, como ha sucedido en el municipio de Lucena. Tras años de negociaciones, en 2017 se suscribió un [Acuerdo entre el Ayuntamiento de Lucena y Adif](#) para la adquisición por parte del primero de algunos terrenos, entre ellos los recintos de las antiguas estaciones de Lucena y Las Navas del Sempillar (esta última ubicada en una pedanía bastante alejada del casco urbano).

La Mancomunidad de Municipios de la Subbética certifica mediante una Resolución de su Presidencia la disponibilidad de los terrenos y concede una autorización anual a la Diputación de Córdoba para la realización de sus obras de mantenimiento con cargo al PROFEA.

c) Vía Verde del Aceite (Córdoba), de Lucena a Puente Genil (7,9 km)

Desde 2013 el área de medioambiente de la Diputación de Córdoba realiza tareas de mantenimiento en el tramo de la Vía Verde que atraviesa la comarca de la Campiña Sur cordobesa, con cargo al programa PROFEA.

Los terrenos de este antiguo trazado ferroviario de Adif fueron objeto de un contrato de arrendamiento suscrito en 2009 por parte de la Diputación de Córdoba, con un canon anual superior a los 8.500 € y un plazo de 20 años. Con posterioridad, en 2015, la Diputación acordó mediante un [convenio con los tres ayuntamientos](#) afectados (Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil) que sean éstos los que asuman el pago del canon de Adif como contraprestación por los servicios de mantenimiento realizados por la Diputación. El referido convenio venció en 2019, estando en trámites su renovación.

d) Vía Verde de Guadajoz-Subbética (Córdoba), de Luque a Baena: 7,8 km.

El mantenimiento de este antiguo ramal ferroviario, que conecta la localidad de Baena con la Vía Verde del Aceite en las inmediaciones de la estación de Luque, es llevado a cabo desde el Ayuntamiento de Baena –que es propietario de los terrenos-, no realizándose actuaciones del PROFEA sobre este trazado.

3. Fórmulas para la financiación de las actuaciones en las vías ciclistas

En lo que se refiere a financiación de la Vía Verde del Aceite, las obras para el acondicionamiento de los 3 tramos que discurren por la provincia de Córdoba y Jaén fueron ejecutados en diferentes años en el marco del Plan Tejido Verde y del posterior Programa de Caminos Naturales impulsados por los sucesivos Ministerios con competencias en medio ambiente y agricultura. Si bien en los años posteriores se ha venido realizando un sinfín de inversiones adicionales con fondos de diversas procedencias para la mejora continua de estas infraestructuras.

- Vía Verde del Aceite (Jaén) en 1999-2002: 2.303.244 €
- Vía Verde de la Subbética (Córdoba) en 2000-2002: 3.347.033,93 (se llevaron a cabo las obras en dos fases correspondientes a dos tramos diferentes, que confluían en el municipio de Luque)
- Vía Verde del Aceite (Córdoba), [de Lucena a Puente Genil](#), en 2011: 1,2 millones de €

Distinto fue el caso del ramal entre Baena y la estación de Luque, cuyas obras de acondicionamiento se realizaron en dos fases, con financiación del propio Ayuntamiento de Baena y de fondos FEDER:

- Vía Verde de Guadajoz-Subbética (Córdoba), en 2007 y en 2010: 558.995 €, financiados con el proyecto Baniata, cofinanciado en un 70 % con fondos FEDER y el 30 % restante con fondos del propio Ayuntamiento de Baena.

4. Fórmulas para la comunicación y promoción de vías ciclistas

En 2016, a partir de la primera reunión de 2016 mantenida para la creación de la Asociación de la Vía Verde del Aceite se generó una activa coordinación entre todos los socios implicados, bajo el liderazgo del Patronato Provincial de Turismo de Córdoba dependiente de la Diputación cordobesa, la Mancomunidad de la Subbética y la Diputación de Jaén, que se ha mantenido pese a la paralización de carácter administrativa del proceso de creación de la Asociación.

El dinamismo en cuanto a la divulgación y promoción de la Vía Verde en el tramo que discurre por la provincia de Jaén se ha impulsado especialmente desde el área de Agricultura, Ganadería, Medio Ambiente y Cambio Climático de la Diputación de Jaén, que es la responsable de la gestión y mantenimiento de todas las vías verdes jiennenses, contando también con la implicación activa del área responsable de turismo del ente provincial. En el pasado y durante bastantes años fue precisamente el departamento de turismo de la Diputación el responsable de la gestión de la Vía Verde del Aceite.

Este clima de cooperación ha permitido la puesta en marcha de diversas iniciativas para la promoción conjunta del itinerario en su totalidad y bajo la denominación única de "Vía Verde del Aceite".

Así, se han editado diversos materiales promocionales, como han sido varios folletos divulgativos en diversos idiomas, cofinanciados por las tres entidades promotoras ya referidas, que han colaborado también en su posterior distribución en ferias, eventos y oficinas de turismo, amplificando así el alcance de su divulgación:

- [Folleto Vía Verde del Aceite](#) (2016) en castellano: cofinanciaron el diseño la Mancomunidad de la Subbética y la Diputación de Jaen, asumiendo el Patronato Provincial de Turismo de Córdoba la impresión de un total de 20.000 ejemplares en dos tiradas sucesivas. El folleto fue presentado en un acto conjunto por los Presidentes de las diputaciones de Córdoba y de Jaen en la feria turística FITUR (Madrid, enero 2017), acompañados de numerosos alcaldes, convocando una rueda de prensa en la que mostraban su disposición a cooperar en la gestión y promoción de la Vía Verde.
- [Folleto "Olive Oil Greenways"](#) (2018) editado e impreso (7.000 ejemplares) directamente en inglés por la Diputación de Jaén. El Patronato Provincial de Turismo de Córdoba asumió su reedición (10.000 ejemplares) y encargó su traducción a varios idiomas, que también disponibles online en PDF, y una primera tirada en papel en francés (500), alemán (500) y holandés (500), aparte de otros 2.000 ejemplares adicionales en inglés.
- [Guía turística de la Vía Verde del Aceite-tramo de Córdoba](#) (2017) editada por el Patronato Provincial de Turismo de Córdoba (1.000 ejemplares), el cual realizó una edición especial de 8.000 ejemplares para su

distribución gratuita con el Diario de Córdoba, acompañada de una intensa campaña divulgativa en este medio de comunicación. Se celebró un [acto de presentación](#) de la Guía en la estación de Doña Mencía, presidido por el presidente de la Diputación de Córdoba, que propició una amplia participación de alcaldes y diputados provinciales de Córdoba y de Jaén.

Se aprovechó el acto para presentar también un [video de la Vía Verde del Aceite](#) realizado por el Patronato, el cual también editó posteriormente la Guía en [inglés](#) y [alemán](#), versiones que están disponibles también *online* en PDF.

- [Guía turística de la Vía Verde del Aceite-tramo de Jaén \(2019\)](#): editada por la Diputación de Jaén, disponible en papel y *online*.
- Folleto Vía Verde del Aceite (2019), traducción, rediseño y edición (2.000 ejemplares) en castellano por parte del Patronato Provincial de Turismo de Córdoba del folleto “Olive Oil Greenways” editado en 2019 en inglés.
- La anterior Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio elaboró con la colaboración de la Asociación Vías Verdes de Andalucía (AVVA) en 2017 una [Guía paisajística](#) del entorno de la Vía Verde del Aceite, un [Cuaderno de campo](#) para niños sobre “El paisaje en el entorno de la Vía Verde del Aceite” y un [Folleto interpretativo](#) del paisaje en el entorno de la Vía Verde del Aceite. Estos materiales fueron presentados por el Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Martos y Lucena en sendos actos en la primavera de 2018.

Aparte de la edición de materiales divulgativos, en estos últimos años se han realizado acciones promocionales de la Vía Verde del Aceite muy diversas como las tres ediciones del [Bike Festival](#) organizadas por la empresa Subbética Bike Friends con el apoyo de diversos patrocinadores en Doña Mencía y la [Marcha ciclista para profesionales del sector turístico](#) por la Vía Verde del Aceite organizada por la Mancomunidad de la Subbética en mayo de 2019.

También se han realizado desde la Diputación de Jaén y la Mancomunidad de la Subbética muchas actividades para la implicación de la ciudadanía, algunas de ellas en el marco del Día nacional de las Vías Verdes: concursos de dibujos y de relatos, carreras nocturnas, marchas cicloturistas y senderistas, experiencias de astroturismo (observación de estrellas) y actividades divulgativas sobre el Geoparque Sierras Subbéticas desde la Vía Verde.

Entre las actuaciones más importantes de cara a homogeneizar la imagen identificativa de la Vía Verde como un itinerario único en toda su longitud figura el diseño de un logotipo. Realizado en julio de 2019 mediante un [concurso](#) de ideas, ya se ha venido utilizando en algunos materiales divulgativos y en la nueva señalización informativa colocada en la Vía Verde.

La Vía Verde del Aceite ha sido promocionada estos últimos años como un itinerario Cicloturista de larga longitud en diversas ferias turísticas nacionales e internacionales, habiéndose realizado varios viajes de familiarización para turoperadores, agentes de viajes, periodistas y comunicadores (*fam trips* y *press trips*) tanto de ámbito nacional como internacional. Se ha constatado que la promoción en ferias especializadas (FITUR en Madrid, ITB en Berlín, Fiets Vandelbeurs en Utrecht y Gante, World Travel Market en Londres...) de un itinerario cicloturista y senderista de una gran longitud como es la Vía Verde del Aceite despierta una expectación muy superior a la que generaba en años anteriores la oferta de sus diversos tramos por separado, con una longitud muy inferior.

Igualmente, en la página web oficial de las Vías Verdes españolas (www.viasverdes.com) la Vía Verde del Aceite se convirtió en unos de los itinerarios más visitados y con mayor número de descargas de su información entre todas las vías verdes españolas una vez que se inició su divulgación como gran recorrido.

También se han publicado reportajes y notas publicitarias en medios especializados y generalistas y se han organizado acciones divulgativas en diversos espacios tanto en España como en otros países. En la divulgación de la Vía Verde del Aceite ha jugado un papel muy destacado el activismo mostrado por la iniciativa privada de un empresario de Doña Mencía que ha apostado por instalar su negocio del Centro Cicloturista Subbética en la antigua estación, contando con la colaboración del Ayuntamiento.

5. Valoración y observaciones

La iniciativa de creación de una Asociación para el Desarrollo y Promoción de la Vía Verde del Aceite ha sido sumamente positiva porque ha contribuido a una mayor sensibilización de los responsables políticos y técnicos de los ayuntamientos y de las dos diputaciones implicadas sobre la importancia de que exista una coordinación en la gestión y, sobre todo, en la promoción de la Vía Verde como un itinerario de gran longitud. No obstante, es reseñable que 4 años después de la reunión de Doña Mencía de 2016 la Asociación aún no haya sido constituida formalmente, y trasluce la dificultad de consolidar este tipo de iniciativas de cooperación interinstitucional.

Otras experiencias similares en otros territorios demuestran la importancia de contar con una entidad -incluso, más concretamente, una persona- que sea la responsable de dirigir y agilizar todo el proceso de constitución del ente gestor, desde el inicio hasta su conclusión, especialmente si hay tantas entidades locales implicadas y, en este caso, de dos provincias distintas.

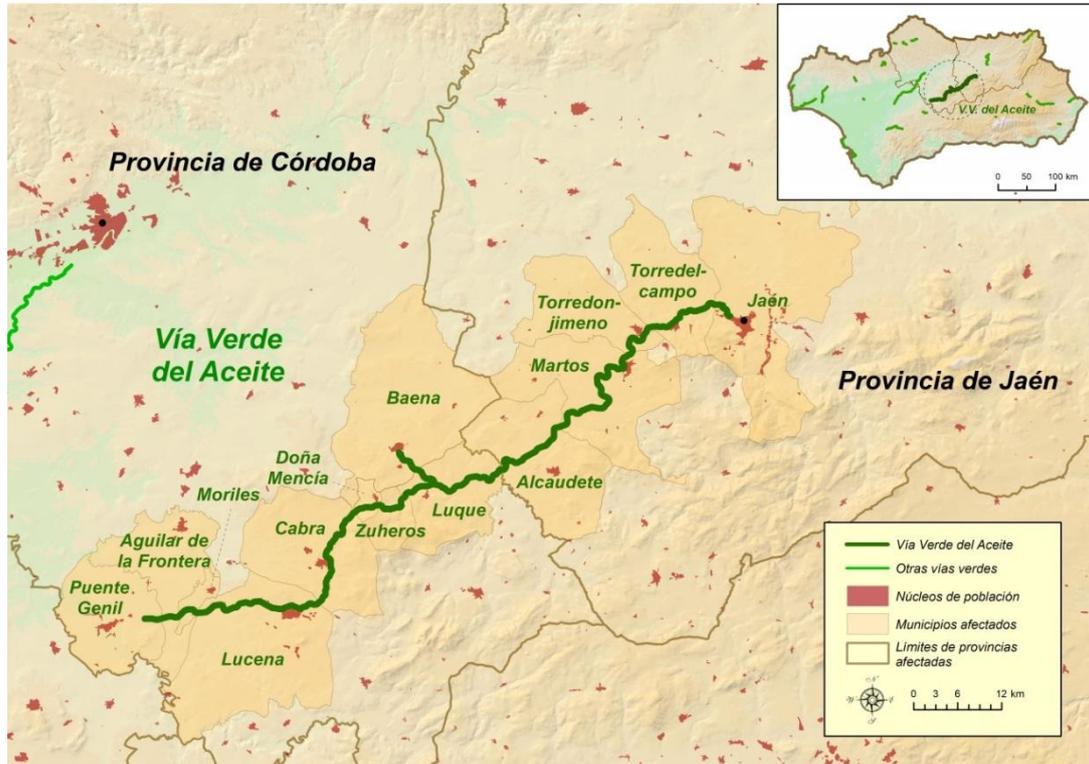
La ausencia a fecha de hoy de un ente gestor con capacidad real de actuación sobre toda la Vía Verde en su conjunto se refleja en la existencia de señalética muy dispar y contradictoria en los diferentes tramos, donde se recogen informaciones contradictorias, basadas en una denominación, kilometraje e información cartográfica referida sólo a pequeños tramos, no a la Vía Verde en su integridad.

Sólo el tramo de la Vía Verde del Aceite que atraviesa la comarca cordobesa de la Subbética ha logrado un verdadero desarrollo turístico de la Vía. La ausencia de un tejido empresarial turístico local que preste servicios (alojamiento, restauración, alquiler de bicicletas...) a los usuarios de la Vía Verde del Aceite en los restantes tramos de Jaén, Campiña Sur cordobesa y ramal a Baena resta oportunidades a la Vía Verde en su conjunto. Es un hecho demostrado por la Vía Verde del Aceite que la existencia de una infraestructura cicloturista no es suficiente por si misma –por muy atractiva, segura, accesible y larga que sea- para generar un producto turístico. Para ello es preciso desarrollar servicios para los usuarios y realizar una óptima labor de información y promoción, además de una conservación adecuada que garantice la calidad del itinerario.

De igual manera, es imprescindible realizar campañas de sensibilización e información para dar a conocer el recurso de la vía verde o de cualquier otro itinerario Cicloturista dirigidas expresamente a la población local y del entorno territorial más próximo para conseguir su utilización regularmente. El éxito de un itinerario cicloturista también se mide a través del nivel de implicación de los vecinos, ellos son los mejores prescriptores e informadores hacia los usuarios foráneos.

6. Mapa de localización

Mapa de la Via Verde del Aceite



Fuente: elaboración propia

7. Imágenes





INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. Centro Cicloturista Subbética

En el desarrollo turístico de la Vía Verde del Aceite ha desempeñado un papel muy importante el Centro Cicloturista Subbética, ubicado en el edificio del muelle de la antigua estación ferroviaria de Doña Mencía, casi en el centro geográfico del itinerario de la Vía. Es un espacio en el que se prestan servicios para todos los visitantes de la Vía, y constituye un perfecto referente de los resultados que puede generar una efectiva colaboración público-privada.

Este Centro surgió como una iniciativa de la empresa local DxOcio S.L., que en 2012 instaló un remolque con 16 bicicletas en el recinto de la estación de Doña Mencía para su alquiler a los visitantes de la Vía Verde. Mediante un acuerdo con el Ayuntamiento de Doña Mencía, a partir de 2013 se fue rehabilitando el edificio del muelle de la estación (el edificio de viajeros está explotado como bar-restaurante desde hace años por otro empresario) para ubicar su negocio de alquiler de bicicletas, servicio de transfer, apoyo logístico y rutas guiadas. También para desempeñar las funciones de oficina de información local, donde se promueve la Vía Verde y todos los recursos y atractivos culturales y naturales del entorno, además de vender productos locales (aceite, vino y vinagre...) y deportivos.

En 2019 el Centro ya contaba con 85 unidades de bicicletas y coches a pedales, y realizó 2.037 alquileres anuales de bicicletas y 1.395 de coches a pedales. La modalidad de alquiler más habitual es la de media jornada, fundamentalmente para familias que realizan un trayecto de ida y vuelta hasta Luque y Cabra, situadas a 10 y 13 km de Doña Mencía respectivamente. También se ha ido incrementando el tipo de clientes que alquilan bicicletas por 1 ó 2 horas para dar un paseo y el alquiler por jornadas completas, e incluso por varios días y semanas. Entre estos últimos destacan por su volumen creciente los turistas extranjeros que disfrutan de sus vacaciones en alojamientos rurales en la zona.

Esta empresa local de DxOcio participa activamente en redes profesionales, son miembros vocales de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía, del Centro de Iniciativas Turísticas (CIT) de la Subbética y promotores de la Asociación de

Empresarios de la Vía Verde del Aceite constituida a finales de 2019 (la cual no ha fijado cuotas a los socios, previendo realizar aportaciones sólo para financiar proyectos o acciones concretas). También ha participado como socio en el proyecto europeo “Greenways Outdoor”, coordinado por la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV).

El Centro Cicloturista Subbética desarrolla sus servicios de forma corporativa para poder ofrecer paquetes turísticos, manteniendo acuerdo -a inicios de 2020- con ocho agencias de viajes nacionales y con cuatro internacionales (de Reino Unido y Holanda), además de emplear otros canales de venta *online*. Además, el Centro está certificado con el Sistema Integral de Calidad Turística en Destinos (SICTED), como Centro de acogida BTT *premium* por la International Mountain Bicycling Association (IMBA) y como centro colaborador del Geoparque Sierras Subbéticas.

ANEXO 2. Nivel de uso de la Vía Verde del Aceite.

La Vía Verde del Aceite cuenta con diversos ecocontadores que permiten contabilizar el paso de usuarios ininterrumpidamente durante todo el año, y que discriminan el sentido del recorrido y el tipo de usuarios (ciclistas, caminantes).

En el tramo cordobés hay un ecocontador instalado en Cabra, en las inmediaciones de su antigua estación ferroviaria, en el que se registraron en 2019 algo más de 20.000 usos en el mes de mayo, el de mayor afluencia de visitantes de todo el año, estando muy igualado el reparto modal entre caminantes y ciclistas.

En el caso del tramo jiennense, la Diputación de Jaén instaló 5 ecocontadores, uno en cada uno de los municipios atravesados por la Vía Verde del Aceite en la provincia de Jaén. Una correcta evaluación de los datos ha de tener en cuenta la población de cada localidad y la distancia existente entre éstas y la Vía Verde. Sólo la localidad de Alcaudete se encuentra a una cierta distancia (3 km), pero con un pronunciado desnivel, lo que unido a su menor población redundará en las cifras relativamente inferiores registradas por su ecocontador.

Número de pasos registrados en los municipios de la Vía Verde del Aceite (tramo de Jaén) en 2019

	Torredonjimeno	Torredelcampo	Jaén	Martos	Alcaudete
TOTAL	102.246	109.853	191.985	111.522	32.878
Media Mensual	8.520	9.154	15.999	9.293	2.740
Media Diaria	280	301	526	306	90

Población en los municipios de la Vía Verde del Aceite (tramo de Jaén) en 2019

	Torredonjimeno	Torredelcampo	Jaén	Martos	Alcaudete
Habitantes	6.441	7.228	14.338	7.323	1.172

ANEXO 3. El área de caravanas de la estación de Doña Mencía

En el amplio recinto de la antigua estación del Tren del Aceite, el Ayuntamiento de Doña Mencía ha creado un área de estacionamiento de caravanas que es gestionada desde el Centro Cicloturista Subbética, otra excelente práctica sobre la colaboración público-privada que viene implementándose entre las sucesivas corporaciones municipales y la empresa DxOcio S.L., que destaca por su espíritu emprendedor. Este espacio que acoge al Centro Cicloturista, el área

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

de caravanas y un restaurante (además de equipamientos infantiles y merenderos) recibe un flujo continuo de visitantes, aprovechando su estratégica ubicación a pie de la Vía Verde del Aceite, del Geoparque Sierras Subbéticas, de la Autovía del Olivar (A-318) y a la entrada del pueblo de Doña Mencía, al que se accede mediante un paso inferior bajo la autovía y un carril bici cuya construcción impulsó su ayuntamiento hace unos años.

Este equipamiento propicia la afluencia de los caravanistas, un perfil de usuarios amantes del turismo activo y de naturaleza muy idóneo para las vías verdes y otros itinerarios cicloturistas en general, que suelen destacar por su talante respetuoso con el entorno y un nivel socioeconómico medio-alto.

Este área de caravanas cuenta con 12 parcelas delimitadas por acerado y 38 parcelas sin delimitar, punto de agua, fregaderos, alumbrado público, punto de vaciado de aguas grises y negras, aseos públicos, merenderos, parque infantil, zona de aparcamientos y otros servicios de carácter privado ofrecidos por el Centro Cicloturista Subbética como duchas, punto de luz y botiquín de primeros auxilios.

La cifra de vehículos residenciales que han pernoctado en el área ha experimentado una notable evolución en los últimos tres años, llegando en 2019 a las 3.169 caravanas registradas. Mientras que en 2017 y 2018 se contabilizaron 1.128 y 1.787 caravanas, respectivamente, lo que supone un incremento de un 280%. Y esta tendencia se acentuaba en 2020, ya que hasta el 14 de marzo se habían alcanzado unas 1.200 pernoctaciones. Los meses de junio, julio y agosto constituyen marcadamente el período de temporada baja para el turismo de autocaravanas en la Vía.

El Ayuntamiento estableció una nueva Ordenanza Municipal reguladora del Área de Esparcimiento/Pernocta de la Antigua Estación de Doña Mencía para Caravanas, autocaravanas y *campers* a partir de enero de 2020, implantando una tasa de 3 € el día, 7 € el fin de semana o 15 € la semana. El gasto medio por estancia se estima entre 50 y 100 €, según recogen las encuestas de los usuarios del área.

Contacto	
Datos personales	Coordinador/a
Entidad	Mancomunidad de la Subbética
Teléfono	957 70 41 06
Correo electrónico	coordinacion@subbetica.org
Web	www.turismodelasubbetica.es
Comunidad Autónoma	Andalucía

Contacto	
Datos personales	Sonia Bermúdez Jefa de Servicio de Medio Ambiente y Sostenibilidad
Entidad	Área de Agricultura ,Ganadería, Medio Ambiente y Cambio Climático Diputación Provincial de Jaén
Teléfono	953 60 52 33
Correo electrónico	sonia.bermudez@dipujaen.es
Web	www.dipujaen.es
Comunidad Autónoma	Andalucía

*Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción
del cicloturismo financiadas con fondos europeos*

Contacto	
Datos personales	Antonio Camacho Director técnico
Entidad	Centro Cicloturista Subbética
Teléfono	658 964 568 – 672 60 5 088
Correo electrónico	info@centrocicloturistasubbetica.com
Web	www.centrocicloturistasubbetica.com
Comunidad Autónoma	Andalucía

FICHA DE BUENA PRÁCTICA: Estrategias nacionales para favorecer el uso de la bicicleta		
Título	LA TRAYECTORIA DE FRANCIA	
Ámbito territorial	País	Francia

1. Descripción general
<p>Las políticas a favor del uso de la bicicleta en Francia –y, particularmente del cicloturismo- vienen de antiguo y han dado elocuentes resultados con el paso de los años, fruto de una estrategia continuada, bien planificada y sostenible en el tiempo, que es considerada a nivel internacional como un exitoso ejemplo de gobernanza y de cooperación entre las diferentes administraciones territoriales.</p> <p>En 1994 fue creado el Comité Interministerial de Seguimiento de Políticas a Favor de la Bici, a iniciativa del Ministerio de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente y del Ministerio del Equipamiento, Transportes y Vivienda (competente en turismo), a los que se sumó, en 1997, el Ministerio de la Juventud y Deportes. Además de estos tres ministerios, el Comité Interministerial incluyó a representantes de un sinfín de entidades y organizaciones: centros de estudios técnicos, colectivos territoriales de ciudades y regiones (<i>Club des Villes Cyclables, Association des Départements Cyclables</i>), asociaciones de usuarios, la empresa pública de ferrocarriles (SNCF), las Vías Navegables de Francia, la Agencia del Medio Ambiente y del Control de la Energía (ADEME) y los fabricantes de bicicletas, entre otros. (Véase la Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa editada en 2000 por la Asociación Europea de Vías Verdes-AEVV).</p> <p>Los trabajos del Comité dieron como resultado la propuesta de un <i>Schéma national Véloroutes et Voies Vertes</i> (Esquema nacional de Rutas Ciclistas y Vías Verdes), que fue adoptado por el Comité Interministerial de Ordenación del Territorio (CIADT) en 1998. El Esquema tenía por objeto desarrollar en el país cerca de 8.000 kilómetros de itinerarios ciclistas de larga distancia en condiciones de continuidad y seguridad, que estarían conectados a los grandes recorridos europeos y también a los itinerarios regionales, departamentales y locales ya existentes o en proyecto. Esta red debía ser realizada en gran parte sobre itinerarios con plataforma reservada (antiguas vías férreas, caminos de servicio de canales,...) pero también sobre caminos rurales y vecinales o pequeñas carreteras de poco tráfico. Se establecieron las condiciones técnicas de referencia destinadas a los directores de obras que ejecutasen estos itinerarios: aspectos técnicos, viabilidad, señalización, áreas de descanso para ciclistas, servicios,...</p> <p>El objetivo del Esquema era promover un cambio de mentalidad y de hábitos de los ciudadanos a favor del desplazamiento cotidiano por medios no motorizados. Asimismo, se esperaba obtener un retorno económico significativo, en términos de creación de empleo, y una contribución al desarrollo local y turístico importante. El Estado francés animó en 2001 a las regiones a desarrollar rutas para las bicicletas y vías verdes en el marco general de este Esquema, que fue actualizado por el CIADT en 2010.</p> <p>En 2006 se constituyó una figura institucional novedosa cuya finalidad era asumir la coordinación interministerial del desarrollo de la utilización de la bicicleta en Francia, y que desempeñaba la función de enlace entre todos los entes y departamentos vinculados a la bicicleta en los diferentes ministerios e instituciones del Estado francés. Este coordinador -conocido popularmente como "<i>Monsieur / Madame Velo</i>"- es también el interlocutor más adecuado para propiciar la participación todos los actores franceses implicados en la utilización de la bicicleta.</p> <p>En 2014 se puso en marcha un Plan de Acción por la movilidad Activa-PAMA (Plan d'action national pour les mobilités actives) en el que se establecían 6 ejes de trabajo y 25 medidas que se aplicarían antes de finales de 2014:</p>



- Eje 1: Desarrollar la intermodalidad entre el transporte público y los modos activos de movilidad.
- Eje 2: Compartir el espacio público y asegurar los modos activos de movilidad.
- Eje 3: Promover las inversiones económicas ligadas al uso de la bicicleta.
- Eje 4: Tener en cuenta las políticas de movilidad activa en la planificación urbana, la vivienda y, especialmente, la vivienda social.
- Eje 5: Desarrollar las rutas ciclistas para el ocio y el turismo.
- Eje 6: Redescubrir los beneficios de caminar y desplazarse en bicicleta.

Resultado del PAMA fue la publicación en julio de 2015 de un Decreto cuya aplicación se concretó a través de una serie de [fichas](#) (sobre seguridad de los ciclistas en carretera, señalización,...) y en el lanzamiento en 2015 de una segunda fase del PAMA.

En el éxito de todo este proceso de implantación de una estrategia nacional a favor de la movilidad ciclista en Francia ha sido esencial la implicación de las asociaciones que congregan a administraciones regionales y locales. Ya en la década de 1990 existía un fuerte movimiento asociacionista a favor de la bicicleta en Francia impulsado por el *Club des Villes Cyclables* (que por entonces aglutinaba a más de 300 ciudades) y la asociación *Départements et Régions Cyclables*, compuesta por departamentos con políticas activas de promoción del uso de la bicicleta. Ambas organizaciones han jugado un papel clave a lo largo de estos años para promover la movilidad ciclista en Francia y para alcanzar el actual nivel de posicionamiento del país como un destino privilegiado para el turismo en bicicleta a nivel internacional. Hoy día ambas asociaciones mantienen una posición relevante en este sentido.

El *Club des Villes Cyclables* – que agrupa hoy a más de 750 municipios, entre ellos algunas grandes metrópolis, dos departamentos y una región, representando a 14 millones de habitantes- acaba de recibir el encargo del gobierno francés de elaborar una [estrategia de creación de carriles bici temporales](#) dentro y fuera de las ciudades, con el fin de que los ciudadanos puedan moverse de forma segura y sostenible tras el confinamiento por la COVID-19 a partir de mayo de 2020. En el desarrollo de esta idea están colaborando vendedores y reparadores de bicicletas así como asociaciones de peatones; en total, unas 500 personas.

Por su parte, la asociación *Départements et Régions Cyclables* se ha convertido en [Vélo & Territoires](#), el ente coordinador de la red nacional de ciclismo que reúne actualmente a más de 100 entidades locales francesas, incluidas 11 regiones, 64 departamentos y alrededor de treinta autoridades intermunicipales. Desde 2007 ayudó a establecer, en asociación con el Ministerio de Transportes, la coordinación del Esquema nacional de rutas ciclistas y del proyecto Eurovelo. A raíz del lanzamiento del *Plan Velo* en 2018, *Vélo & Territoires* –que participa en el comité de seguimiento del Plan- puso en marcha un proceso participativo entre sus socios, con el apoyo del Ministerio de Transición Ecológica y Solidaria para la actualización del [Mapa del Esquema Nacional de Rutas ciclistas](#), que fue publicado en abril de 2020. Ha sido el fruto de 18 meses de trabajo colaborativo, otro ejemplo más de gobernanza, cooperación y transparencia a nivel territorial.

Cabe mencionar la importancia que se ha dado en las estrategias nacionales a favor del uso de la bicicleta a la intermodalidad con el sistema ferroviario, siendo muy destacable que la SNCF (la empresa pública que presta el servicio ferroviario, equiparable a la Renfe española) ha participado desde antiguo de forma activa y decida favoreciendo el uso de la bicicleta como complemento al transporte público. Además de crear y promover servicios y facilidades para ciclistas tanto en las [estaciones](#) como a bordo de los [trenes](#), la SNCF promociona el turismo en bicicleta y participa en eventos y congresos especializados para aumentar su clientela ciclista.

En 2020 el estado de desarrollo del [Esquema nacional de rutas ciclistas](#) arroja las siguientes cifras:

- 58 itinerarios inscritos (10 de ellos son rutas EuroVelo)
- 25.408 km de longitud total de vías ciclistas
- Porcentaje en operación: 69% para las rutas nacionales y 92% para el EuroVelo francés.
- Pendiente de completar para 2030: 7.894 km de rutas nacionales, incluidos 731 km de EuroVelo.
- El 46% del Esquema nacional se desarrolla en vías autónomas, de uso exclusivo.

El proyecto de rutas ciclistas transeuropeas EuroVelo cobra un gran protagonismo en Francia, cuyo territorio está atravesado por un total de 10 rutas Eurovelo, de las que a inicios de 2020 ya habían sido desarrollados 8.915 km (92% de su longitud total prevista).

2. Fórmulas para la construcción y gestión de vías ciclistas de largo recorrido: titularidad y situación patrimonial de los terrenos, competencias y modelos.

En Francia, muchas rutas ciclistas se organizan en [Comités de Itinerarios Ciclables](#) con el fin de desarrollar una ruta entre los socios territoriales implicados. Aprovechando su experiencia a escala nacional, *Vélo & Territoires* ha participado durante los últimos diez años en el lanzamiento o incluso en la ejecución de algunos de ellos (en 2019, en 3: la EuroVelo 3 - El Escandinavo, EuroVelo 4 - El Vélomaritime y la Moselle-Saône en bicicleta). Esta experiencia acumulada por el equipo técnico de *Vélo & Territoires* resulta muy útil para propiciar la transferencia de las buenas prácticas detectadas a otros itinerarios del conjunto de la red.

La eficacia demostrada por este método de trabajo de los Comités de Itinerarios ha impulsado la aparición de una treintena de iniciativas por todo el país. Se han dado algunos casos de regiones o departamentos que participan en más de cinco comités de itinerarios, lo que requiere una continua dedicación de recursos humanos y económicos por su parte. Se ha evidenciado que es más operativo crear sinergias y vías de colaboración entre los diferentes proyectos, compartiendo informaciones y experiencias que son de interés común para muchos de los proyectos, como son las cuestiones de la intermodalidad, la comunicación y promoción,...

Por ello, *Vélo & Territoires* inició, en el marco del proyecto Interreg [AtlanticOnBike](#) en 2019, una reflexión sobre la optimización y la sostenibilidad de los comités de itinerarios, que condujo a la puesta en marcha del "Club de Coordinadores" en 2020. Este Club, que es un foro para compartir las mejores prácticas, estructurará y alimentará los debates nacionales y europeos sobre la gobernanza y la financiación de los Comités de Itinerarios.

Por otro lado, *Vélo & Territoires* constituye el centro de coordinación nacional de Eurovelo en Francia, así como también forma parte del Consejo Eurovelo de la *European Cyclist's Federation* (ECF), otro aspecto más de su polifacética y exhaustiva implicación en el desarrollo de las estrategias ciclistas del país.

Francia cuenta desde hace años a nivel nacional con dos herramientas muy interesantes y útiles que contribuyen al diseño de una adecuada estrategia de gestión, mantenimiento y promoción del Esquema nacional de rutas ciclistas:

- [Observatoire national des véloroutes et voies vertes-ON3V](#) (Observatorio nacional de las rutas ciclistas y las vías verdes), puesto en marcha en 2005 por *Vélo & Territoires* en colaboración con el Ministerio de Transición Ecológica y Solidaria con el propósito de hacer seguimiento del grado de implantación del Esquema director, visualizando y midiendo los avances en el aumento de la red. *Vélo & Territoires* ha creado un sistema informático interactivo para facilitar la utilización y actualización de los datos del ON3V. Este ["WebSIG"](#) permite la interacción con las fuentes de información de los datos suministrados desde el territorio, así como la retransmisión automatizada de los datos del ON3V a otros sistemas de tratamiento y distribución de datos.

El funcionamiento del ON3V se sustenta sobre la colaboración entre todos los actores implicados e interesados en la existencia y utilización de esta herramienta. La información es transmitida por parte de los gestores de las rutas ciclistas a nivel regional y local, siguiendo una [norma](#) que fija unos parámetros para hacer posible la incorporación de datos homogéneos en el sistema informático nacional.

Los datos del ON3V están disponibles para su consulta y para su publicación a nivel profesional. La herramienta de visualización es accesible para que cualquier persona pueda consultar y exportar datos del *Plan Velo*, de EuroVelo y de las rutas ciclistas locales, siendo posible imprimir sus propios mapas.

- [Plateforme Nationale des Fréquentations](#) –PNF (Plataforma Nacional de Frecuentación) es un dispositivo técnico gestionado por *Vélo & Territoires* que permite la puesta en común, la agregación y la comunicación de datos del recuento de circulación de bicicletas a nivel nacional sobre la base de los datos recogidos a nivel local. Lanzado en septiembre de 2013, el PNF reúne en 2019 903 ecocontadores de bicicleta situados sobre los itinerarios ciclistas compartidos por 90 autoridades locales que son propietarias de los medidores. Son 13 contribuyentes y 200 contadores más respecto a 2018. Este proyecto está cofinanciado por la Coordinación Interministerial para el Desarrollo del Uso de la Bicicleta y fue apoyado por ADEME en su lanzamiento.

Este sistema permite el acceso a los datos estadísticos de los medidores a las entidades contribuyentes y miembros de *Vélo & Territoires*, que pueden así desarrollar fácilmente indicadores para medir su propio potencial y comparar sus cifras con las de otros territorios. Por otro lado, los datos de la PNF están abiertos y a disposición de cualquier persona interesada, así como también los Informes estadísticos anuales de 2014 a 2020.

3. Fórmulas para la financiación de las actuaciones en las vías ciclistas

Con el paso de los años se sucedieron iniciativas gubernamentales a favor de la movilidad ciclista en Francia, revistiendo especial interés el lanzamiento en 2018 del [“Plan Vélo et des mobilités actives”](#) (Plan de la Bicicleta y movilidad activa), dotado con 350 millones de euros para invertir en 7 años, que propone 25 medidas para aumentar del 3 al 9% de la cuota modal de ciclismo para 2024. Se contemplan actuaciones como la realización de adaptaciones del Código de Carreteras y de las normas de tránsito relativas al estatus de las vías verdes, el estacionamiento seguro de bicicletas, incentivos para enseñar habilidades de conducción en bicicleta en las escuelas, y la eliminación de las discontinuidades y de los lugares peligrosos en las infraestructuras ciclistas.

En la primera convocatoria de ayudas lanzada a finales de 2018 se seleccionaron 153 proyectos entre 275 candidaturas recibidas, dotándoles de un total de 43,7 millones de euros para desarrollar infraestructuras ciclistas seguras y continuas.

Entre febrero y mayo de 2020 se abrió una [segunda convocatoria](#) del *Plan Vélo* dotada con 50 millones de euros para financiar proyectos destinados a solucionar las discontinuidades y los puntos conflictivos de los itinerarios estructurantes de la red ciclista aprobada por el Esquema Director. Para las intervenciones se establece una longitud máxima de 3 km en los tramos rurales, que se reducen a 2 km en los tramos urbanos. Las ayudas pueden cubrir un máximo del 20% del importe total del proyecto, excluidos impuestos, porcentaje que podría incrementarse hasta el 40%, en los proyectos localizados en áreas poco pobladas. El importe máximo total de la ayuda para cada entidad que actúe como jefe de proyecto es de 5 millones, fijándose también un límite mínimo de 50.000 € por proyecto.

La situación generada por la pandemia del COVID19 ha provocado la reacción del Gobierno de Francia con una nueva [medida de urgencia](#) que se ha puesto en marcha en el período de *desconfinamiento* en mayo de 2020, dirigida a favorecer la utilización de la bicicleta frente al previsible uso masivo que podría producirse del automóvil privado. Esta [iniciativa del Ministerio de Transición Ecológica y Solidaria](#) -dotada con un presupuesto total de 20 millones de euros- consiste en facilitar ayudas gubernamentales para la puesta en circulación de los 30 millones de bicicletas existentes en el país, destinadas a sufragar la reparación y compra de bicicletas, la instalación de carriles-bici y aparcamientos temporales y el adiestramiento para circular con seguridad en bicicleta, entre otras.

Para alentar a los franceses a utilizar la bicicleta en este período, se prevé también conceder ayudas al sector privado que permitirán a los empleadores cubrir hasta 400 euros de gastos de viaje de sus empleados en su trayecto de casa al trabajo en bicicleta (o mediante el uso compartido del coche u otros servicios de movilidad), como continuación al subsidio ya existente por kilómetro recorrido en bicicleta. Igualmente, se ha editado un [video](#) para promover el uso de la bicicleta entre los franceses en el período de *desconfinamiento*.

Se ha demostrado la utilidad y rentabilidad no sólo social y ambiental sino también económica de las inversiones aplicadas al sector de la bicicleta en Francia. Así se deduce del Estudio "Impacto económico y potencial de desarrollo del uso de la bicicleta en Francia", que ha salido a la luz en abril de 2020, tras varios meses de trabajo colectivo. Los redactores del Estudio, que hace un balance de los diversos usos de la bicicleta en Francia y su evolución a lo largo de los últimos 10 años, estiman que el sector de la bicicleta tiene hoy día una incidencia económica directa en Francia de 8,2 mil millones de euros al año y 80.000 empleos.

Los resultados básicos del [Estudio completo](#) se recogen en el [comunicado de prensa](#). (Véase el **ANEXO 1**).

4. Fórmulas para la comunicación y promoción de vías ciclistas

Existe un volumen extraordinario de información en torno al mundo de la bicicleta en Francia, siendo especialmente recomendable la utilización de dos páginas web esenciales para adentrarse en el tema específico del turismo en bicicleta:

- [Velo&Territories](#) dirigida a un uso profesional: ofrece una información del máximo interés, exhaustiva y muy bien estructurada, con la que se puede cubrir además un largo período de tiempo si se desea conocer los antecedentes históricos sobre la movilidad ciclista en Francia (Véase el **ANEXO 2**). La web se compone de varias secciones generales, que se van ramificando en numerosas opciones y abriendo innumerables vías para seguir navegando y profundizando en cualquier asunto:
 - [Políticas ciclables](#)
 - [Esquema director nacional, regional y europeo \(Itinerarios Eurovelo\)](#)
 - [Observatorio nacional de rutas ciclables y vías verdes](#)
 - [Noticias de actualidad](#)
 - [Eventos pasados y programados](#)
 - [Publicaciones](#), que abre las secciones de [publicaciones de interés](#), [publicaciones de Vélo & Territoires](#), [Revista Velo&Territoires](#), [documentos técnicos](#).
- **France Vélo Tourisme**: destinada a los usuarios interesados en practicar el turismo en bicicleta en Francia, contiene toda la información necesaria para poder elegir destino. *France Vélo Tourisme* es una asociación compuesta por los operadores públicos y privados que participan en la promoción del turismo en bicicleta.

Los datos que aporta sobre su contenido la propia página web son los siguientes:

- 16 000 km de itinerarios descritos
- 21 itinerarios propuestos
- 2,4 M de visitas en la web en 2019
- 18.000 seguidores en su [página de Facebook](#)
- 1 grupo Facebook
- 4.000 proveedores de servicios *Accueil Vélo*. (Véase el **ANEXO 3**).
- 70 territorios socios

La página web se compone de diversas secciones:

- Mapa de itinerarios: donde es posible seleccionar el destino del viaje en función de la dificultad, la duración o la temática paisajística del entorno (castillos, canales, circuitos, marítimos...).
- Destinos: regiones y ciudades que se pueden visitar en bicicleta.
- Consejos: sobre la elección del itinerario, propuesta de alojamientos adheridos al programa *Accueil Vélo*, recomendaciones para viajar con niños y un navegador sobre Google para hallar el mejor itinerario para ir de un punto a otro.
- Testimonios: comentarios y opiniones de otros viajeros, a modo de inspiración para los nuevos usuarios.
- Paquetes organizados por agencias de viajes, incluyendo el alquiler de las bicicletas, la reserva de alojamientos y otros servicios turísticos.

Cuenta también esta web con un [espacio de prensa](#), donde se puede descargar el [dossier de prensa de 2020](#), que ofrece una visión general sobre la oferta del turismo en bicicleta de Francia, resumiéndola en algunas cifras: es el segundo destino a nivel mundial del turismo en bicicleta, 21 millones de franceses montan en bici durante sus vacaciones y el 5% de ellos lo hace con viajes itinerantes en bicicleta, entre otros datos. En esta sección del portal web se aporta también información cuantitativa sobre el nivel de utilización de varios itinerarios ciclistas de Francia, el mapa nacional general de las rutas, y un video promocional. Para mayor información sobre el impacto de la bicicleta en Francia, véase el Estudio que acaba de ser publicado en abril de 2020 (**ANEXO 1**).

La página web de *France Vélo Tourisme*, registraba 4,9 millones de páginas vistas en 2018, 1,5 millones de visitas y 1 millón de visitantes únicos, con un aumento anual del 15%. Como referencia, en el mismo año, la página web oficial de las Vías Verdes españolas (www.viasverdes.com) alcanzó más de 4 millones de páginas vistas y más de 625.000 visitantes únicos. Prosiguiendo con este análisis comparativo, en mayo de 2020 los seguidores en Facebook de *France Vélo Tourisme* ascienden a 18.000 (son ya 24.300 según su perfil), mientras que se registran 39.000 seguidores en el perfil de Facebook de las Vías Verdes españolas y 4.800 en el de las Vías Verdes de Andalucía.

5. Valoración y observaciones

La experiencia de Francia en cuanto a promoción de la movilidad ciclista y del turismo en bicicleta en los últimos 20 años ha sido sumamente positiva y es tomada como referente a seguir en otros países y regiones de Europa. Su posicionamiento como segundo destino internacional del turismo en bicicleta es fruto de una estrategia consciente muy bien planificada y ejecutada durante las últimas dos décadas. Ha dado estos resultados gracias a la estrecha colaboración interinstitucional de todos los niveles de la administración pública, las asociaciones de usuarios y los empresarios del sector de la bicicleta, que han unido esfuerzos y trabajo en la consecución de un objetivo común.

La expresión “turismo en bicicleta” utilizada en Francia –frente al concepto del “cicloturismo” que tiene mayores connotaciones deportivas - denota claramente que apuestan por utilizar la bicicleta como un medio para realizar actividades turísticas. De ahí que hayan abarcado todas las facetas del turismo en bicicleta, desde la planificación y ejecución de una red nacional de infraestructuras basada en la coordinación y la cooperación interadministrativa, hasta la estrategia de promoción a escala nacional, sin olvidar el necesario impulso a la intermodalidad. Todo ello, potenciando las conexiones con las grandes rutas ciclistas internacionales y aprovechando la ventaja estratégica que supone la proximidad geográfica a los grandes mercados emisores centroeuropeos.

El exitoso caso francés es un magnífico ejemplo de gobernanza, cooperación y voluntad política. Desde hace años, el Gobierno central, las regiones, los departamentos y los municipios han invertido en políticas a favor de la bicicleta, de la mano de profesionales expertos y de asociaciones territoriales (*Vélo&Territoires, France Velo Tourisme*) que han jugado un papel decisivo en todo el proceso. La continuidad de ciertas personas al frente de estas organizaciones a lo largo de los años ha propiciado una acumulación de experiencia y conocimiento en torno al turismo en bicicleta que ha permitido avanzar de forma más rápida y eficaz.

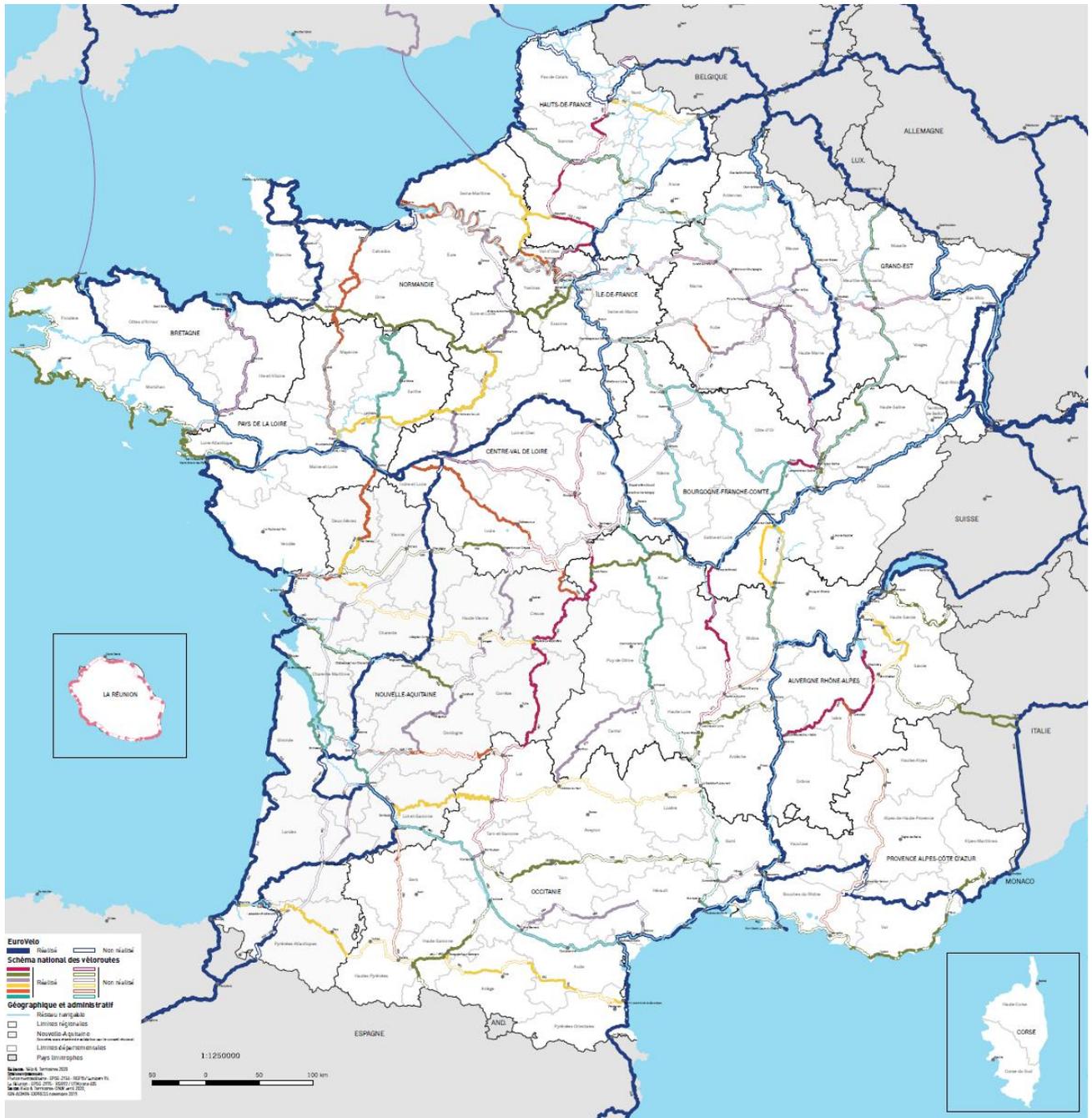
El Estudio de impacto económico del sector de la bicicleta en Francia publicado en abril de 2020 aporta cifras contundentes que avalan los avances que se han producido en los últimos años, pero los analistas que lo han elaborado apuntan las claves para proseguir con éxito hacia la consecución del 9% de cuota de usuarios de la bicicleta propuesta para 2030:

- Incrementar las inversiones públicas en la construcción de infraestructuras ciclistas (se cita como buen ejemplo a Sevilla, que pasó del 0,6 al 6% de usuarios ciclistas a raíz de la inversión en su red de carriles bici).
- Ampliar las inversiones en vías ciclistas a todo el territorio nacional especialmente a las áreas rurales, en lugar de concentrarlas en las grandes ciudades como hasta ahora.
- Impulsar la gestión conjunta de los proyectos en torno a la bicicleta de los municipios y entes regionales en pro de una mayor eficacia y operatividad.
- Potenciar la intermodalidad tren + bicicleta, dotando a las estaciones ferroviarias de estacionamientos seguros, alquiler de bicicletas y otros servicios para los usuarios ciclistas.
- Reducir las inversiones y el espacio que se concede al automóvil.
- Impulsar la fabricación nacional de bicicletas eléctricas y su utilización en las áreas periurbanas y rurales.
- Desarrollar sesiones de adiestramiento y acompañamiento para quienes se inician en el uso de la bicicleta.
- Favorecer el uso de la bicicleta por las mujeres, como prescriptoras familiares y sociales de su utilización.
- Incentivar el uso de la bicicleta entre los niños, sea mediante caminos seguros al colegio, sea a través de vías verdes para la práctica de un ocio seguro y activo.
- Promover el turismo en bicicleta tanto en el medio rural como urbano.
- Situar a la salud pública como el argumento básico para promover el uso de la bicicleta.

Se configura así una hoja de ruta que muchos otros territorios podrían seguir, siempre y cuando exista la voluntad política que el país vecino ha sabido demostrar con hechos contundentes: en 2019, el 85% de las regiones francesas contaban con una estrategia en torno a la bicicleta, y habían incrementado en torno al 25% los presupuestos por habitante destinados a estas estrategias respecto a 2014.

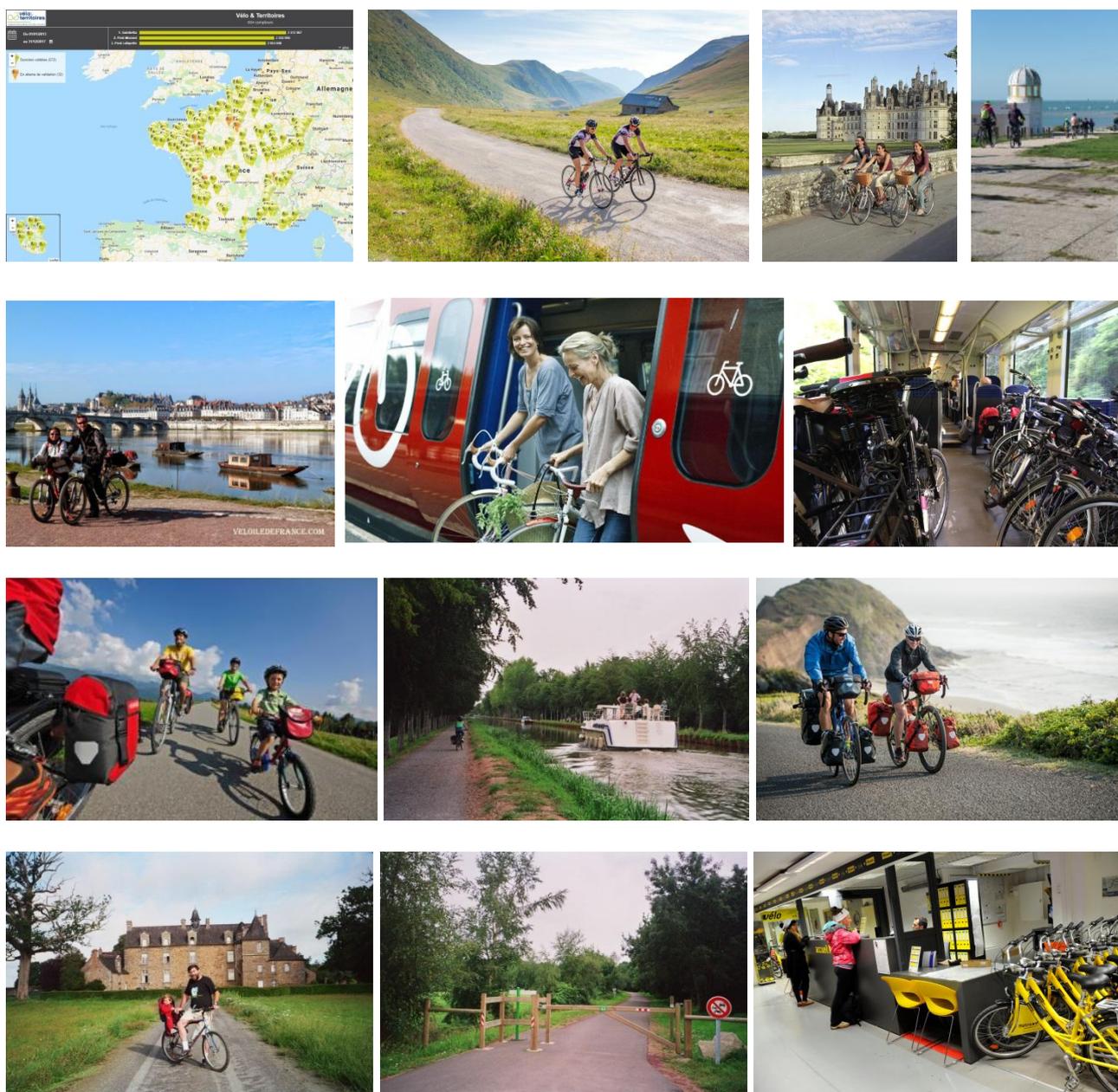
6. Mapa de localización

Mapa de rutas ciclistas de Francia (Año 2020)



Fuente: [Velo&Territoires](#)

7. Imágenes



INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO 1. Estudio sobre el impacto económico y potencial de desarrollo del uso de la bicicleta en Francia

En abril de 2020 ha sido publicado un “Estudio sobre el impacto económico y potencial de desarrollo del uso de la bicicleta en Francia”, impulsado conjuntamente desde diversas áreas de la administración francesa, lo que es una muestra más de la implicación multidisciplinar que suscita la promoción de la bicicleta en Francia: la Dirección General de Empresas, la Agencia de la Transición Ecológica-ADEME, la Dirección General de Infraestructuras, Transportes y del Mar y la Federación Francesa de Ciclismo.

Los objetivos de este exhaustivo Estudio son básicamente:

- medir la evolución y el desarrollo actual de la utilización en Francia de la bicicleta bajo sus diferentes facetas (movilidad cotidiana, uso deportivo, turismo en bicicleta,...).
- medir el impacto económico directo, inducido y las externalidades que genera la bicicleta.
- emitir recomendaciones prácticas para los decisores públicos y privados en relación con el uso de la bicicleta.

Se han analizado en profundidad 4 sectores de actividad, de los cuales se ha cuantificado los impactos económicos directos, indirectos e inducidos que generan:

- Producción y distribución de bicicletas y accesorios
- Servicios (reparación, alquiler,...).
- Dinamización y eventos
- Construcción de infraestructuras: vías ciclistas, aparcamientos,...

Se trata de una nueva edición realizada a lo largo del año 2019 del estudio realizado en 2009 y cuyos resultados habían quedado totalmente obsoletos, lo que permite extraer unas interesantes conclusiones sobre la evolución del uso de la bicicleta en estos 10 años en Francia:

- El retorno del ciclismo al centro de las principales ciudades: aumento del 30% de la práctica regular en París entre 2010 y 2018, más del 10% de aumento promedio por año en Lyon, un incremento superior al 50% en Burdeos entre 2015 y 2019.
- Un fuerte aumento en la práctica de ir en bicicleta al trabajo.
- Un notable incremento del número de usuarios de la bicicleta.
- Un espectacular incremento de la bicicleta eléctrica (más del 51 % en 10 años), especialmente en zonas rurales y periurbanas para cubrir desplazamientos superiores a los realizados con bicicletas clásicas, sustituyendo al automóvil particular.
- Un aumento en la fabricación francesa de bicicletas y repuestos, cuya facturación aumentó un 57% en 10 años, pasando de 344 a 539 M €.
- Un incremento del 40% en 10 años en la inversión de las autoridades locales en políticas de ciclismo, de 328 a 468 M €, tanto en áreas urbanas como en rutas ciclistas y vías verdes.
- Crecimiento muy significativo en el impacto económico del cicloturismo: superior al 46% en 10 años a razón de 5,1 mil millones de euros por año; se trata de un turismo con un elevado retorno económico y bajo impacto ambiental. El turismo deportivo en bicicleta también está experimentando un crecimiento espectacular. Francia es ahora el segundo destino turístico en bicicleta del mundo, justo detrás de Alemania.

A pesar de estos buenos resultados, se considera que la situación de la bicicleta en Francia todavía deja mucho margen de mejora y que presenta ciertas debilidades:

- El retraso de Francia respecto a otros países europeos en el uso de la bicicleta: su 5% de utilización cotidiana de la bicicleta está aún lejos de los datos del promedio europeo y, particularmente de algunos países como Italia (13%), Bélgica (15%), Alemania (19%) y muy lejos de Dinamarca (30%) o los Países Bajos (43%).
- Una importante división territorial en la práctica de la movilidad ciclista, que ha aumentado considerablemente en los centros de las grandes ciudades (que congregan a menos del 20% de la población), pero continúa disminuyendo en las periferias y en las zonas rurales.

- Se ha reducido el uso de la bicicleta entre niños y jóvenes.

No obstante, los esfuerzos que se vienen realizando invitan al optimismo respecto al futuro del sector:

- Las estrategias a favor de la bicicleta de las comunidades locales están dando sus frutos, ya que aquéllas que invierten en infraestructuras ciclistas están incrementando la tasa de usuarios de la bicicleta. En este sentido, es importante fortalecer la coordinación intermunicipal que permita garantizar la continuidad de los ejes ciclistas para los usuarios.
- Existe un potencial considerable para la transferencia modal: en viajes cortos, donde la bicicleta podría ser más eficiente, predomina fuertemente la participación modal del automóvil privado. Por tanto, se debe continuar trabajando para desarrollar la multimodalidad de los nodos de transporte, en particular en las estaciones de tren, que deben estar equipadas con estacionamientos seguros para bicicletas para aumentar su uso.
- La bicicleta eléctrica constituye una herramienta importante para reducir las fracturas sociales y territoriales, especialmente en municipios periféricos y con dispersión de núcleos de población. Incide en poblaciones mayores y más femeninas, que no practican mucho el ciclismo, impulsando una transferencia del automóvil a la bicicleta eléctrica para desplazamientos cotidianos.
- El potencial del turismo en bicicleta en Francia es particularmente elevado, con un alto valor agregado y una fuerte incidencia en empleos que no pueden ser deslocalizados. Aún deben realizarse esfuerzos de inversión en la costa mediterránea, donde se registra una muy alta densidad de alojamiento. El ciclismo deportivo en bicicleta de carretera y todoterreno en las zonas de montaña también ha demostrado un impacto muy fuerte y se beneficiaría de una mayor y mejor promoción. El segmento del turismo urbano en bicicleta también tiene un futuro brillante en las ciudades francesas, y la reactivación del sector turístico en el verano de 2020 podría ser, en particular, una oportunidad para desarrollar estas prácticas.

En la actualidad, los beneficios económicos directos de la utilización de la bicicleta en Francia se estiman en 8.200 millones de euros al año y cerca de 80.000 empleos.

Teniendo también en consideración las actividades indirectas e inducidas y los beneficios para la salud, el impacto socioeconómico del ciclismo asciende hoy en día a 29.500 millones de euros para una cuota modal de apenas el 3%. El logro del objetivo del *Plan Vélo et des Mobilités Actives* (Plan de la Bicicleta y de Movilidad Activa) de alcanzar una cuota modal del 9% de la bicicleta en los desplazamientos diarios, permitiría duplicar estos beneficios.

Para el horizonte del año 2030, una ambiciosa cuota modal del 24% representaría más de 130.000 millones de euros en beneficios socioeconómicos.

Para mayor información, véase el informe completo del Estudio "[Impacto económico y potencial de desarrollo del uso de la bicicleta en Francia](#)" (375 págs.) o bien su [Documento de síntesis](#) (14 págs.). También hay un breve resumen al inicio del Estudio (págs. 13 a 17).

ANEXO 2. Relación [histórica](#) de los principales acontecimientos de las estrategias francesas a favor del uso de la bicicleta, según *Velo&Territoires*:

- 2019 – *Promulgation de la Loi d’orientation des mobilités*
- 2019 – *Ouverture du deuxième appel à projets du Fonds mobilités actives « Continuités cyclables »*
- 2019 – *Nomination de Thierry du Crest, nouveau coordonnateur interministériel pour le développement de l’usage du vélo*
- 2019 – *Annonce des territoires lauréats du premier appel à projets « Continuités cyclables »*
- 2019 – *Travaux d’actualisation du Schéma national des véloroutes*
- 2018 – *Lancement du premier appel à projets du Fonds mobilités actives « Continuités cyclables »*
- 2018 – *Lancement de l’appel à projets Vélo & Territoires de l’Ademe*
- 2018 – *Présentation du Plan national vélo assorti d’un fonds vélo de 350 millions d’euros*
- 2017 – *Assises nationales de la mobilité en préparation de la Loi d’orientation des mobilités*
- 2016 – *Nomination de Sylvie Banoun, nouvelle coordonnatrice interministérielle pour le développement de l’usage du vélo*
- 2015 – *Lancement des travaux du PAMA II*
- 2015-2016 – *Évolutions réglementaires faisant suite au PAMA I*
- 2014 – *PAMA I du gouvernement Ayrault sous l’égide de Frédéric Cuvilier, ministre des transports*
- 2012 – *Création du Club des Parlementaires pour le vélo*
- 2012 – *Plan vélo du gouvernement Fillon sous l’égide de Thierry Mariani, secrétaire d’Etat en charge des Transports*
- 2012 – *Nomination de Dominique Lebrun, deuxième coordonnateur interministériel pour le développement de l’usage du vélo*
- 2010 – *Actualisation du Schéma national des véloroutes et voies vertes en CIADT*
- 2006 – *Nomination d’Hubert Peigné, premier coordonnateur interministériel pour le développement de l’usage du vélo*
- 2001 – *Création d’une mission nationale des véloroutes et voies vertes*
- 1998 – *Validation du premier Schéma national des véloroutes et voies verte en CIADT.*

ANEXO 3. La evolución de la red [Accueil Vélo](#)

Accueil Vélo es una red de operadores turísticos de Francia que proveen de servicios adaptados específicamente a los cicloturistas. Esta marca de calidad creada en 2012 certifica a empresas agrupadas en siete categorías de actividad vinculadas con el turismo en bicicleta:

- Alojamiento
- Restaurantes
- Empresas de alquiler de bicicletas
- Reparadores de bicicletas
- Oficinas de turismo
- Lugares turísticos
- Puertos fluviales

La marca se otorga por tres años, y el proveedor de los servicios debe abonar una cuota total de 300 € (hasta diciembre de 2019 era de 200 €). El empresario se beneficia de la visibilidad que le confiere la marca, ya que *France Vélo Tourisme* (copropietario de la marca *Accueil Vélo* con el *Comité Régional du Tourisme Centre-Valle del Loira*) se

Catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos

encarga de promocionarles a través de sus herramientas digitales, folletos y otras publicaciones, mediante su presencia en ferias especializadas y transmitiendo su oferta a los operadores turísticos y a la prensa..

La red tenía 2.000 miembros en 2015, 2.300 en 2016 y más de 4.000 miembros hoy en día. El 70% de los miembros son proveedores de alojamiento y el 12% son oficinas de turismo. La red es muy fuerte en el este de Francia. En 2017, el Loira en bicicleta y la Vélodyssée representaron casi el 40% de los miembros de esta etiqueta de calidad.

En la web de *France Vélo Tourisme* se aporta más información sobre la [fórmula de adhesión](#) para los negocios interesados, que deben estar situados a menos de 5 km del itinerario ciclista.

Contacto	
Datos personales	Nicolas Mercat Consultor experto
Entidad	Territoires, aménagement & mobilités INDDIGO
Teléfono	+33 4 79 69 89 69
Correo electrónico	N.MERCAT@inddigo.com
Web	www.inddigo.com
País	Francia

Contacto	
Datos personales	Camille Thomé Directrice
Entidad	Vélo & Territoires
Teléfono	+33 9 72 56 85 05
Correo electrónico	info@velo-territoires.org
Web	www.velo-territoires.org
País	Francia

Contacto	
Datos personales	Florent Tijou Prensa
Entidad	France Vélo Tourisme
Teléfono	+33 2 53 35 38 35
Correo electrónico	florent.tijou@francevelotourisme.com
Web	www.francevelotourisme.com
País	Francia



European Union
European Regional
Development Fund

