

## RESUMEN Y CONCLUSIONES

### ENCUENTRO SOBRE LA VÍA VERDE THARSIS-ODIEL Y OTRAS INFRAESTRUCTURAS VERDES DE LA PROVINCIA DE HUELVA COMO RECURSOS PARA LA ORDENACIÓN Y EL DESARROLLO TERRITORIAL

Huelva, 8 de noviembre de 2023 - Día internacional del Urbanismo Sostenible

Organiza: Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.

Colabora: Fundación Caja Rural del Sur

100 asistentes inscritos: técnicos y representantes institucionales de Diputación de Huelva, ayuntamientos y mancomunidades supramunicipales onubenses, así como de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda y de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, Universidad de Huelva, empresarios turísticos, consultores y miembros de colectivos ciudadanos.



#### APERTURA

**Rocío Díaz Jiménez**, Consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.

#### SESIÓN I: ITINERARIOS VERDES PARA LA ORDENACIÓN Y EL DESARROLLO TERRITORIAL

##### Los espacios libres supralocales y su contribución a la ordenación territorial

**África Roche Guzmán**, Jefa de Servicio de Gestión de Planes Territoriales. Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (CFATV). Junta de Andalucía.

**Luis Cobos Fernández**, Jefe de Servicio de Gestión del Medio Natural. Delegación Territorial en Huelva de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul (CSMAEA). Junta Andalucía.

El proyecto de vía verde Tharsis-Odiel es una actuación de espacios libres supralocales en el marco de la planificación territorial. Los espacios libres tienen la característica de ser de uso público, conectando el ámbito urbano con el ámbito rural, el agrícola y el ambiental.

En 2009 se inició la tramitación que no llegó a culminarse del Plan de Ordenación Urbana de la ciudad de Huelva y a través de éste se establecieron los espacios libres supramunicipales y sus conexiones ya que se había percibido que había un déficit en esta materia.

Gracias al Plan Andaluz de la Bicicleta se pudieron empezar a recuperar estos espacios libres, de modo que en 2017 los ayuntamientos de Huelva, Gibraleón y Aljaraque solicitaron la inclusión en la red de supramunicipal de espacios públicos. Esta área donde ese encuentra la Vía Verde de Tharsis-Odiel se caracteriza por tener un importante patrimonio industrial (Muelle de Tharsis, edificios ferroviarios, edificios civiles, central térmica de Corrales) y por un gran patrimonio natural ya que bordea la reserva de la Biosfera de las Marismas del Odiel.



La Vía Verde Tharsis-Odiel cumple con todos los requisitos que se establecen en los espacios supramunicipales: territorio, sociedad y medio ambiente.

La financiación del proyecto de la Vía Verde Tharsis-Odiel ha corrido a cargo de Fondos FEADER, requiriendo una gran coordinación de muchas administraciones.

El proyecto se enclava dentro del marco de anillos verdes que se están llevando a cabo en la UE para las aglomeraciones urbanas. Vitoria Gasteiz y Sevilla (ésta última en su fase inicial) son ejemplos paradigmáticos en este sentido.

La Vía Verde Tharsis-Odiel es un “proyecto semilla” porque servirá, o tiene que servir, para la conexión de otros itinerarios en el futuro.

Antes iniciar las obras de este itinerario hubo que redactar un plan de viabilidad y trabajar minuciosamente la titularidad de los terrenos.

El trazado tiene un carácter acuático, lo que supone una gran ventaja para los usuarios, como es el disfrutar de una menor temperatura ambiental, y el inconveniente de tener un mayor presupuesto de mantenimiento.

### **La Vía Verde Tharsis-Odiel una oportunidad para la Aglomeración Urbana de Huelva**

**Javier López Rivera, Estudio Acta**

La Vía Verde Tharsis-Odiel ha sido un proyecto complejo, que ha requerido de conocimientos de ingeniería, arquitectura, paisaje y territorio, y que ha supuesto promover una mejora en muchos ámbitos: de la salud de los usuarios, ambiental, paisajística, de protección patrimonial y económica.

Tiene una longitud de 30 km, una extensión de 9 hectáreas y afecta a 180.000 habitantes.

En la infraestructura se ha tenido que trabajar constantemente con el agua, siendo un condicionante de lo que debería ser la actuación, ya que la dotación económica ha sido muy justa.

El primer paso del proyecto fue recorrerla y analizarla entera. Posteriormente, durante la ejecución, se ha trabajado por tramos para poder gestionar mejor el proyecto. El desarrollo del mismo ha consistido en la plantación gran cantidad de especies vegetales, diversos tipos de pavimentos (asfalto, DTS, placas alveolares), en la creación de zonas de sombras, áreas de descanso, el arreglo de caminos, la construcción de un puente de 30 m. de luz, y la instalación de 36 paneles informativos e indicadores de todo tipo.

Ahora que está casi terminada los habitantes tiene la gran responsabilidad de defenderla, cuidarla y mantenerla, amén de disfrutarla.



### **Vías pecuarias y uso público en espacios naturales: sinergias.**

**Inmaculada Ortiz Borrego**, Jefa de la Oficina para el Plan de Vías Pecuarias (CSMAEA).  
Junta de Andalucía.

El gobierno andaluz tiene competencia exclusiva en la gestión de las vías pecuarias. Esta red supera los 30.000 km de longitud, de carácter reticular, de ahí su alta capacidad para realizar conexiones territoriales y con ello facilitar la cohesión ecológica. Desde el año 2000 se está llevando a cabo el Plan de Ordenación y Recuperación de la red andaluza de Vías Pecuarias, aprobado por Consejo de Gobierno, como instrumento de planificación en ésta.



En las ciudades más densamente pobladas se ha implementado el programa de Puertas Verdes, con el objetivo de establecer una nueva relación campo-ciudad, a modo de pasillo verde hacia los espacios naturales y otros espacios libres existentes.

Todos los municipios de más de 50.000 habitantes tienen una Puertas Verdes, para cuyo diseño, se ha tomado como base las determinaciones contempladas en el Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Huelva.

Actualmente se está actuando sobre municipios de 20.000 habitantes.

En la ciudad de Huelva existen tres puertas verdes:

- ✓ Huelva-Gibraleón.
- ✓ Huelva-Rabanales-Moguer.
- ✓ San Juan del Puerto-Niebla.

Otras actuaciones que se están llevando a cabo en esta misma temática son el Camino de Santiago e Implementación la Red de Infraestructura Verde Prioritaria en el Medio Rural, como vías principales de comunicación en el Medio Rural.

**Javier Navarrete Mazariegos**, Jefe de servicio de Uso Público y Ecoturismo en Espacios Naturales (CSMAEA). Junta de Andalucía.

EL proyecto Interreg Ecocicle, que ya fue clausurado, se puso en marcha hace dos años, siendo el socio líder la Diputación de Huelva. Intervinieron las tres Consejerías competentes en Fomento, Medio Ambiente y Turismo.

Los objetivos principales fueron el intercambio de experiencias entre los diferentes agentes que intervienen en el cicloturismo, el diseño de acciones de promoción del cicloturismo y la puesta en valor de la Red Eurovelo que discurre por Andalucía:

- ✓ Ruta 1: Atlántica.
- ✓ Ruta 8: Mediterránea
- ✓ Conexión entre ambas.

El proyecto interreg Ecocicle tiene un presupuesto de 31 millones de euros y tiene como gran objetivo la corrección del déficit de itinerarios ciclables de largo recorrido. Algunos ejemplos de estas actuaciones son la puesta en valor del itinerario verde entre la Sierra Norte de Sevilla y la Sierra de Hornachuelos,

el proyecto de conectar las vías verdes andaluzas, la recuperación de edificios para albergar servicios en vías verdes y rutas, el desarrollo del Corredor Verde Dos Bahías entre Cádiz y Algeciras por vías pecuarias, la creación de la ruta Transnevada y la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla, la actuación que nos ocupa, en el Paraje Natural Marismas del Odiel, la construcción de dos carriles bici por la costa de Huelva.

Cabe citar también la edición de publicaciones específicas, la participación en ferias para la promoción de las rutas y la elaboración de un “catálogo de buenas prácticas en desarrollo y promoción del cicloturismo financiadas con fondos europeos”, este último disponible *online*.



### **Movilidad sostenible, vías verdes, PITMA: sinergias**

**Luis Ramajo Rodríguez**, Jefe de Unidad de Movilidad y Sostenibilidad. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

La Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda tiene competencias en las infraestructuras y movilidad ciclista. Por ello en el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA) se incluyen objetivos y líneas estratégicas de actuación relacionadas con la movilidad activa y la bicicleta. Disponer de una planificación adecuada hasta el 2030 es una condición necesaria para obtener financiación europea.

En este nuevo marco, la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda tiene previsto revisar y actualizar el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020, que ya sobrepasó su año horizonte. El nuevo plan intentará mejorar las conexiones ciclopeatonales en áreas metropolitanas, así como crear una red de infraestructuras de carácter cicloturista, conectando las vías verdes andaluzas y haciendo realidad las dos rutas EuroVelo en Andalucía. Para ello se apoyará en vías pecuarias, caminos rurales, carreteras de bajo tráfico.... También se pretende incentivar el desarrollo de proyectos internacionales.



Un caso reciente en el desarrollo de estos proyectos internacionales es el Interreg POCTEP CICLOSEND\_SUR, de cooperación entre Portugal y España, que tiene como objetivo fomentar el desarrollo local mediante la creación de una red de rutas ciclopeatonales. Su diagnóstico ha permitido identificar una red extensa de rutas de corto y largo recorrido peatonal e itinerarios cicloturísticos,

débilmente conectadas y escasamente promocionadas. Sobre ella se ha propuesto una red de 55 rutas que recorren y conectan el Algarve, Alentejo, Extremadura y Andalucía (Huelva y Sevilla), y se han creado las herramientas necesarias para su promoción conjunta.

CICLOSEND\_SUR ha incluido una serie de actuaciones en infraestructuras, habiéndose podido desarrollar algunas de ellas en la provincia de Huelva, como la Ruta Dehesas de Sierra Morena, o algunos tramos de la EuroVelo1. En la provincia de Huelva la actuación principal era la recuperación de la Vía Verde Litoral, que forma parte de la Red Eurovelo 1, con una inversión de 3 millones de euros, que no ha podido ejecutarse, quedando para una posible extensión del proyecto u otra fuente financiera. Esta Vía Verde fue ejecutada por el Ministerio de Medio Ambiente en los años 90 del pasado siglo, y quedó abandonada estando actualmente en muy mal estado.

El desarrollo de este tipo de proyectos con fondos europeos que incorporan planificación de actuaciones es esencial para obtener posteriormente nueva financiación de la UE.

### **La implicación provincial y municipal en la movilidad sostenible, sistemas de espacios verdes y red cicloturista en la aglomeración urbana de Huelva**

**Esther García Vidal**, Jefa de servicio de Desarrollo Territorial y Fondos Europeos. Diputación de Huelva.

La Diputación de Huelva en materia de caminos tiene por objetivo desde el Servicio de Desarrollo Territorial y Fondos Europeos, la puesta en valor del patrimonio natural y cultural, tanto material como inmaterial y el desarrollo de nuevas oportunidades socioeconómicas en el territorio provincial.

Una parte de sus esfuerzos la ha dedicado a dar a conocer entre la ciudadanía el Camino Jacobeo Sur Huelva-Zafra, un tramo del cual discurre sobre la Vía Verde de Molinos del Agua. Se han llevado a cabo inversiones en infraestructura, señalética, guías, folletos, estudios y acciones de *marketing*, promoción y difusión dentro y fuera de la provincia.

La Diputación de Huelva ha liderado el proyecto Interreg Ecocicle, desarrollando actividades de promoción del cicloturismo y la redacción del Plan Provincial de la Bicicleta.

En lo que se refiere a su participación como socio en el proyecto Interreg Ciclosend se ha centrado en el Plan estratégico para el desarrollo del cicloturismo en la provincia de Huelva, la gestión y promoción transfronteriza de los ciclosenderos, así como en actuaciones de mejora en algunos de estos itinerarios así como su vinculación con otros de carácter transfronterizo y/u otras rutas de interés provincial en los municipios de Berrocal, El Granado, San Silvestre de Guzmán y San Bartolomé de la Torre.



**Adrián Cano González**, Primer Teniente Alcalde y Concejal de Presidencia, Urbanismo, Infraestructuras y Participación Ciudadana. Ayuntamiento de Aljaraque.

La creación la Vía Verde Tharsis-Odiel ha supuesto grandes avances para el municipio de Aljaraque. Los tres aspectos más destacables han sido la descontaminación de terrenos, la recuperación de elementos de alto valor sentimental para el municipio (Corrales) y el acercamiento al entorno natural de Marismas del Odiel.



Hoy en día la ruta es un museo al aire libre en la que se puede disfrutar del casino, la antigua central eléctrica con su chimenea centenaria, la antigua Estación, el malacate y el muelle de Tharsis.

El Ayuntamiento de Aljaraque apuesta por la movilidad sostenible y agradece a la Junta de Andalucía todas las actuaciones relacionadas con la Vía Verde que ha realizado en su municipio.

## La Red de Vías Verdes de Andalucía

**Carmen Aycart Luengo**, consultora en Vías Verdes

Existen 763 kilómetros de Vías Verdes en Andalucía y 35 edificaciones ferroviarias rehabilitadas, en el marco del Programa Vías Verdes creado en 1993 (con 3.400 km a nivel nacional). Quedan 800 km de ferrocarril en desuso en Andalucía, siendo la mayor parte susceptibles de convertirse en nuevas vías verdes.

En las infraestructuras verdes es necesario actuar en varios niveles complementarios:

- ✓ Infraestructura
- ✓ Servicios
- ✓ Gestión y mantenimiento
- ✓ Promoción y dinamización
- ✓ Producto turístico



El factor clave es que las instituciones y la sociedad civil se impliquen para que generen empleo.

- ✓ Algunos ejemplos de Vías Verdes andaluzas son:
- ✓ VV del Ferrocarril Guadix- Almendricos (Granada, Almería, Murcia), 122 km.
- ✓ VV del Aceite (Córdoba, Jaén), 128 km, superó 1 millón de pasos de usuarios en el tramo de Jaén (55 km) en 2022.
- ✓ VV de Segura (Jaén), 27 km, se prolonga 97 km por la provincia de Albacete.
- ✓ VV de Linares (Jaén), 6,6 km, construida por la Consejería de Medio Ambiente.
- ✓ VV del Guadiato y Los Pedroches (Córdoba), casi 50 km, se prolonga 18 km por la provincia de Badajoz.
- ✓ VV de los Molinos del Agua (Huelva), 36 km.
- ✓ VV Litoral (Huelva), 54 km, actualmente descatalogada por su deficiente mantenimiento.
- ✓ VV de la Sierra Norte de Sevilla, gestionada por el Parque Natural Sierra Morena de Sevilla.
- ✓ VV de la Campiña (Córdoba, Sevilla), 91,4 km.
- ✓ VV de la Sierra (Cádiz, Sevilla), 36 km. Ha generado 35 empleos directos. En 2021 registró más de 307.000 pasos de usuarios.

Para que una vía verde tenga éxito es necesario que sea promovida y mantenida por un ente gestor constituido por los entes locales y supramunicipales, así como por el sector empresarial local, que se ocupe activamente de su mantenimiento, dinamización y promoción. Es importante aplicar mecanismos fiables de obtención de datos (encuestas, dispositivos de conteo,...) para una mejor planificación y gestión del itinerario.

Algunas estrategias a seguir:

- Construir itinerarios más largos y recuperar trazados ferroviarios abandonados. El PITMA 2021-2030 recoge actuaciones en Vías Verdes, que “deben orientarse a conseguir tramos de la mayor longitud posible, conectados entre sí o con otras vías cicloturísticas”.
- “Diseñar los itinerarios para la minoría”, es decir, accesibles al 100% de la población.
- Preservar el patrimonio ferroviario como marca identificativa de las vías verdes
- Propiciar la construcción de equipamientos, principalmente servicios de alquiler de bicicletas y áreas de autocaravanas.
- Promover la accesibilidad y la intermodalidad.

- Fomentar actividades de implicación ciudadana.

La Asociación Vías Verdes de Andalucía tiene previsto desarrollar un Observatorio de Vías Verdes.

### **Implicación municipal en el desarrollo de la Vía Verde del Aceite**

**Francisco Casas Marín**, concejal de Agricultura, Turismo y Promoción Exterior, Deportes, Patrimonio y Presidencia. Ayuntamiento de Cabra (Córdoba)

En el trazado de lo que hoy es la Vía Verde del Aceite en su tramo subbético se planteó hace años la construcción de un ferrocarril turístico, idea que se abandonó por insostenible.

El Ayuntamiento de Cabra es propietario del edificio de la estación y de 2 km de trazado a ambos lados del recinto. En un principio se realizó la remodelación de la estación como restaurante y centro de interpretación del Tren del Aceite, siendo transformado este último posteriormente en un albergue.

Los depósitos de locomotoras han sido rehabilitados y cedidos a clubes y asociaciones ciclistas y de ocio activo.

Considera que la Vía Verde es una infraestructura para su municipio es esencialmente deportiva, que la gente usa a diario. Es por ello que el Ayuntamiento ha construido otros elementos paralelos que se complementan con la Vía Verde: rocódromo, parque de calistenia y parques infantiles.



Actualmente tienen previsto construir en otro de los edificios ferroviarios vacíos un centro BTT.

Se observa una creciente afluencia de visitantes con bicicletas eléctricas, lo que amplía el área de influencia turística de la Vía Verde.

Otros elementos y servicios del municipio que se han ofrecido como atractivo para la Vía Verde es la presencia del hospital comarcal, la piscina municipal cubierta, un auditorio al aire libre, el área de autocaravanas y la ruta del nacimiento de Río Cabra. Por último, se ha hecho pasar el camino mozárabe sobre un tramo de la misma Vía Verde del Aceite.

### **Dinamización turística de la Vía Verde del Aceite**

**Cati Molina Rodríguez**, técnica de turismo. Mancomunidad de Municipios de la Subbética

La Vía Verde del Aceite, la más larga de Andalucía con sus 128 km está gestionada por 4 entidades distintas en tantos otros tramos:

- ✓ Jaén (55 km), por un Consorcio formado por Diputación de Jaén y los 5 municipios implicados.
- ✓ Subbética (57 km), por Mancomunidad de la Subbética

- ✓ Ramal Luque-Baena (7,5 km), por Ayuntamiento de Baena
- ✓ Campiña Sur (7,8 km), por Mancomunidad Campiña Sur de Córdoba

En 2022 fue constituida la Asociación para la promoción y desarrollo de la Vía Verde del Aceite (AVVA) por las diputaciones de Córdoba y de Jaén, 13 de los 14 municipios atravesados por la Vía (8 de ellos cordobeses) y la Asociación de Empresarios de la Vía Verde del Aceite. En 2023 la AVVA ha encargado el Plan Estratégico de la Vía Verde del Aceite, la página web de la Asociación de empresarios, material promocional, han participado en viajes de periodistas y turoperadores y han acudido a ferias de turismo.

En relación con la Vía Verde, que se entiende globalmente (infraestructuras, servicios, promoción,...) la Mancomunidad de Municipios de la Subbética trabaja en su mantenimiento, en coordinación con otras instituciones, así como también la promoción y homogenización (logos, señalética) de la ruta en su conjunto, incluyendo a los tramos externos a la Mancomunidad. Sólo 5 de los 14 municipios de la Mancomunidad están atravesados por la Vía Verde.

La Mancomunidad abona el canon de arrendamiento de terrenos a Adif, que repercute a los ayuntamientos, de los que recibe un pago adicional anual de 8.100 euros. Realiza el mantenimiento con el parque de maquinaria de la Mancomunidad y con los Planes PROFEA.



El Geoparque Sierras Subbéticas complementa a la Vía Verde del Aceite y viceversa.

La zona circundante se ha convertido en un área de autocaravanas, con 5 distribuidas por el territorio cercano. Antes que hacerse la competencia, se complementan.

Respecto a los eventos específicos que se organizan en torno a la Vía Verde, conceden permisos y autorizaciones de paso.

Se ha contabilizado el paso promedio de 400 usuarios diarios en la Vía Verde.

La Mancomunidad ha conseguido un Plan de Sostenibilidad Turística en Destino del que va a destinar unos 820.000 euros a la mejora y promoción de su tramo de Vía Verde.

### **Centro Cicloturista Subbética y Asociación de Empresarios Vía Verde del Aceite**

**María Camacho Mesa**, presidenta de la Asociación de Empresarios Vía Verde del Aceite

El Centro Cicloturista Subbética nació en 2013 gracias a la colaboración público-privada con el Ayuntamiento de Doña Mencía. En 2015 el Ayuntamiento dona un edificio ferroviario como sede del Centro Cicloturista, con el compromiso de que debía ser un centro de información turística.

Disponen de un gran volumen de todo tipo de bicicletas, también eléctricas. Los servicios que ofrecen a los usuarios de la Vía Verde y del Geoparque Sierras Subbéticas son:

- ✓ Alquiler de bicicletas y ciclopedales.
- ✓ Traslado de clientes.

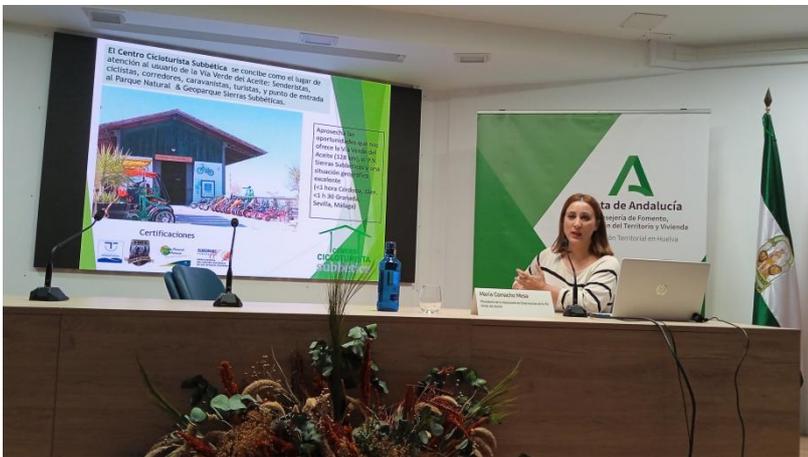
- ✓ Traslado y recogida de equipajes.
- ✓ Rutas guiadas.
- ✓ Actividades para grupos.

El negocio ha evolucionado en continuo crecimiento, salvo en el período afectado por el covid, superando en 2022 los 3.300 alquileres de bicicletas.

Claves del modelo de negocio:

- ✓ Colaboración público-privada.
- ✓ Privada-privada.
- ✓ Aplicación de un nuevo concepto de territorio.
- ✓ Creación de un producto diversificado.

Gestionan el Área de esparcimiento y caravanas de titularidad pública situada junto al Centro Cicloturista en la Vía Verde del Aceite. En 2022 utilizaron sus servicios 17.000 personas y hubo 5.500 pernoctaciones.



Crean y comercializan productos turísticos en torno a la Vía Verde del Aceite en colaboración con 15 agencias y turoperadores nacionales, así como con 5 turoperadores extranjeros y otras 14 empresas turísticas.

Han impulsado la creación de la Asociación de Empresarios de la Vía Verde del Aceite, que cuenta ya con 22 socios, y cuya presidencia ostenta.

### **Vía Verde del Guadiato y Los Pedroches: la importancia de la ciudadanía**

**Rubén Cañamaque López**, presidente de la Asociación La Maquinilla

La Asociación La Maquinilla se fundó en 2010 con el objetivo de lograr la recuperación de los trazados ferroviarios abandonados como vía verde en la comarca del Guadiato, que fue en el siglo XIX y principios del XX una de las áreas industriales más importantes de Andalucía. La creación de la vía verde era la forma más eficaz, económica y segura de poner en valor el patrimonio industrial de edificios y paisajes.

En un principio actuaron con reivindicaciones y manifestaciones, pero pronto comprendieron que tenían que ir de la mano de sus ayuntamientos para sacar el proyecto adelante. De modo que organizaron talleres con escolares y adolescentes con diferentes acciones:

- ✓ Plantación de árboles en trazados ferroviarios abandonados.
- ✓ Paneles turísticos.
- ✓ Paneles informativos.
- ✓ Protectores para árboles.
- ✓ Construcción de un carril bici urbano entre dos tramos de vías verdes para conectarlas a través del plan Impulsa de la Junta de Andalucía.

La Maquinilla ha acompañado a sus gestores públicos en multitud de reuniones y en la redacción de proyectos para obtener financiación para recuperar nuevos tramos y mejorar los ya recuperados. Todo este trabajo de sensibilización y pedagogía ha dado como resultado que en el Norte de Córdoba se hayan construido en la última década unos 40 km de vías verdes.

Actualmente este colectivo colabora con los ayuntamientos en el mantenimiento de la Vía Verde, realizando riegos, labores de patrulla verde, podas, arreglo de mobiliario e informando sobre las nuevas necesidades de la infraestructura. Además, ha rehabilitado una antigua caseta guardavía en Peñarroya-Pueblonuevo que han equipado como centro de recepción de visitantes.

Por otro lado, la Vía Verde se encuentra en la delicada fase de rentabilización económica, porque está empezando a recibir visitantes foráneos. Por ello, La Maquinilla ha firmado un convenio con el Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo para la recuperación de la Estación de Peñarroya como centro de dinamización de la Vía Verde, que contará con alquiler de bicicletas, un área de autocaravanas, una biblioteca ferroviaria y un pequeño albergue.



En este sentido, hay ya algunos edificios ferroviarios de la Vía Verde que han sido recuperados para albergar servicios: la estación de Belmez, como restaurante y la estación de Villanueva del Duque como alojamiento rural.

## **CONCLUSIONES Y CLAUSURA**

**José Andrés Moreno Gaviño**, director general de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.

El conjunto de intervenciones que se han sucedido durante la jornada ha sido muy diverso, interesante e ilustrativo. El planteamiento de experiencias de éxito en las diferentes presentaciones ha servido como aprendizaje para la selección de actuaciones de interés a realizar en torno a las infraestructuras verdes.

Las infraestructuras verdes alcanzan una gran rentabilidad, consiguiéndose el máximo retorno de las inversiones en diversos aspectos:

- **social:** utilizadas como infraestructura turística, deportiva y de movilidad.
- **económica:** aportan dinamización socioeconómica, constituyen un soporte para actividades económicas, fijan población en el medio rural, crean empleo.
- **ambiental:** se desarrollan en parques naturales y en vías pecuarias, promueven la recuperación de suelos contaminados y la regeneración de bordes urbanos.

- **cultural y patrimonial:** impulsan la conservación de Bienes de Interés Cultural y la preservación de lugares singulares de la memoria colectiva, como los caminos jacobeos y el patrimonio ferroviario e industrial.

Este tipo de proyectos requiere del entusiasmo de la sociedad, las administraciones locales y



territoriales. Así se ha puesto de manifiesto en estas jornadas a través de las intervenciones de los representantes de Cabra, Mancomunidad de la Subbética, empresariado y ciudadanía, como también de los funcionarios de la Delegación Territorial, de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, de la Agencia de Obra Pública y de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

El éxito de las intervenciones en las infraestructuras verdes se apoya sobre cuatro pilares básicos, además del referido entusiasmo:

- **Planificación:** es muy importante una planificación que posibilite captar fondos europeos y que dé coherencia a las nuevas actuaciones, buscando la conexión en red. Hablamos de planificación sectorial (PITMA, vías pecuarias,...) y de planificación territorial como instrumento de coordinación de las políticas sectoriales (con la red Eurovelo y otros itinerarios), siempre desde una necesaria visión supralocal.
- **Proyecto:** es fundamental seleccionar buenos proyectos, como se ha conseguido en la Vía Verde Tharsis-Odiel, contando con un profundo conocimiento del espacio donde se interviene y de los materiales tradicionales, aplicando sobre ellos una visión contemporánea. Los proyectos deben ser multidisciplinares. Son proyectos de ingeniería, arquitectura y paisaje.
- **Coordinación y cooperación interadministrativa:** es esencial para desarrollar y dar estabilidad a los proyectos de vías verdes, algo que no siempre es fácil. Es necesaria la coordinación y cooperación interadministrativa en la ordenación, ejecución, conservación y promoción.
- **Rentabilización** de las infraestructuras verdes: requiere la participación de los grupos de desarrollo local (asociaciones), la colaboración público-privada, una visión empresarial y la creación de la marca, como se ha mostrado con la experiencia de la Vía Verde del Aceite.

\* \* \* \* \*