



Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo



DOCUMENTO DE SÍNTESIS

Marzo 2008
Presentado por: MERCADO, COMUNICACIÓN Y DESARROLLO S.L.
Colabora: FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES



DOCUMENTO DE SÍNTESIS

CREACIÓN DEL PRODUCTO DE CICLOTURISMO EN VÍAS VERDES

1. Antecedentes	1
2. Programa de Caminos Naturales-Vías Verdes del Ministerio de Medio Ambiente y de otros existentes	2
2.1. El papel de las empresas ferroviarias en la creación de vías verdes	11
2.2. Una excelente coyuntura política. Hacia una Red de Vías Verdes e itinerarios naturales	12
3. Conclusiones sobre el Uso turístico y Promoción de las vías verdes	15
3.1. Uso turístico	15
3.2. Promoción turística.....	23
3.3. Entrevistas en profundidad a los actores principales.....	26
4. Estudio de Demanda.....	27
4.1. Necesidad de estudios de demanda de las Vías Verdes.....	27
4.2. Conclusiones de la realización de un estudio de demanda en 2 vías verdes concretas: Vía Verde de la Sierra y Vía Verde del Plazaola.....	29
5. Conclusiones sobre la oferta turística	49
5.1. Empresas y productores especializados en cicloturismo.....	54
6. La búsqueda de la calidad	59
7. La importancia de la implicación local y existencia de un órgano de gestión.....	60
8. Necesidad de consolidar la marca Vías Verdes	65
9. Un marco legislativo específico, asignatura pendiente	65
10. Necesidades formativas.....	66
11. Primeros pasos hacia la creación del producto turístico “Cicloturismo en Vías Verdes”.....	67
12. Algunas recomendaciones para la creación del Producto Turístico de Cicloturismo en Vías Verdes y su comercialización.....	69
13. Un futuro prometedor	72



1. Antecedentes

Dentro de los objetivos generales de la política turística, y en concreto del Plan Integral de Calidad del Turismo Español 2000-2006, se encuentran, entre otros: romper con la estacionalidad actual del turismo, buscar mayor distribución geográfica en la demanda, aumentar y mejorar la diversificación de la oferta, implantar en mayor grado el turismo sostenible, y crear empleo de calidad en el sector.

En España desde 1993 el anterior MOPTMA y el actual Ministerio de Medio Ambiente han llevado a cabo un Programa de Caminos Naturales-Vías Verdes consistente en recuperar líneas ferroviarias en desuso y otras infraestructuras lineales para propiciar su uso público con fines recreativos y turísticos. Actualmente hay más de 1.600 km. de “Vías Verdes” que son exclusivamente los itinerarios no motorizados que discurren sobre infraestructuras ferroviarias, existiendo para ellas una marca, denominación y logotipo específico, que tiene debidamente registrados la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, como ente coordinador de estas iniciativas a nivel estatal. Este programa es una actuación de cooperación institucional entre el Ministerio de Medio Ambiente y otros órganos de la Administración Central, Comunidades Autónomas y Entidades Locales, y tiene un gran potencial de crecimiento en el futuro, ya que existen aún 6.000 km de líneas férreas en desuso susceptibles de ser convertidas en Vías Verdes.

Es por ello que la Secretaría General de Turismo se ha propuesto elaborar este proyecto piloto de investigación y diseño del producto cicloturismo en estas infraestructuras, con el fin de valorar las posibilidades de desarrollo de un producto turístico concreto referido a estas vías. Para ello contrató una **consultoría y asistencia con el objeto de investigar la oferta y la demanda de cicloturismo para diseñar el producto cicloturismo en vías verdes**, y analizar las posibilidades de creación del producto, contribuyendo a poner en valor las Vías Verdes y mejorando su aprovechamiento turístico. El presente trabajo ha sido elaborado por la empresa Mercodes en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.



2. Programa de Caminos Naturales-Vías Verdes del Ministerio de Medio Ambiente y de otros existentes

La implicación y puesta en marcha, por parte de la Administración General del Estado, del actual Programa del Ministerio de Medio Ambiente de Caminos Naturales-Vías Verdes es antigua. Comienza en 1992 desde la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial, del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), con los trabajos preparatorios para el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 y con un objetivo claro que se mantiene en la actualidad por el Ministerio de Medio Ambiente a través de su Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad: reutilizar infraestructuras históricas o dominios públicos (vías pecuarias, áreas de servidumbre de los dominios públicos marítimo-terrestre, hidráulico, o de infraestructuras públicas lineales como canales o vías públicas de acceso a infraestructuras hidráulicas, etc.) y, sobre todo en un primer momento, las líneas férreas en desuso, como elementos fundamentales para promover la movilidad sostenible, la educación ambiental, el turismo ecológico y ambiental, alternativo y complementario del turismo de sol y playa, y un desarrollo rural ambientalmente sostenible, absolutamente necesario para la España del siglo XXI.

La Dirección General de Política Territorial y Urbanismo de la señalada Secretaría General del MOPTMA, participó muy activamente en la puesta en marcha de lo que sería inicialmente el “Plan Tejido Verde” en cuyo desarrollo colaboró también activamente la Fundación de las Ferrocarriles Españoles (FFE).

Desde entonces, la FFE viene desempeñando la coordinación y promoción del Programa, según se establecía en el Convenio Marco de Vías Verdes suscrito conjuntamente entre los cuatro entes mencionados: el entonces MOPTMA, Renfe, FEVE y la FFE. Actualmente, el Ministerio de Medio Ambiente está tramitando otro convenio de colaboración similar con ADIF y FFE.

En 1996 con la creación del Ministerio de Medio Ambiente se produjo una sustitución final de la denominación del Programa, que se redefinió como Programa de Caminos Naturales, aunque muchas actividades y su desarrollo continuaban siendo los mismos. En el año 2004 se pone en marcha el actual **Programa Caminos Naturales-Vías Verdes**, sobre el que lo primero que hay que señalar, es que su doble denominación



responde al hecho de que existen dos grandes grupos de actuaciones en la actualidad en el Ministerio. El primero, de dimensión fuertemente creciente, recoge actuaciones en distintos tipos de terrenos públicos (dominios públicos, áreas de servidumbre pública, senderos de montaña, etc.) que no han tenido una finalidad ferroviaria, y para los que su denominación viene asociada al término “Camino Natural de...”. El segundo grupo de actuaciones se centra en la recuperación y transformación de antiguos trazados ferroviarios en desuso; en estos casos, la denominación utilizada es la de “Camino Natural-Vía Verde de...”. Con ello se pretende mantener una diferenciación en el tipo de itinerario, teniendo en cuenta que los Caminos Naturales-Vías Verdes presentan características muy adecuadas para un uso reposado, dadas las características de pendientes y trazado que se exigían para las vías férreas, mientras que el resto de Caminos Naturales, que siguen los cursos de los ríos, de las vías pecuarias u de otro tipo de itinerarios (caminos de montaña de gran o pequeño recorrido, sendas costeras, etc.), suelen presentar una mayor variedad y dificultad en su recorrido.

Al final del 2006, existían 1.334 km de Caminos Naturales-Vías Verdes en funcionamiento; 1.621 km en ejecución y 2.638 km en fase de estudio. El objetivo del Ministerio de Medio Ambiente es pasar de los aproximadamente 1.100 km que existían a principios del 2004 a unos 3.000 km en el 2008, año en el que se inaugurará el Camino del Ebro (1.150 km) en paralelo a la inauguración de la Expo 2008 de Zaragoza.

Asimismo el Ministerio de Medio Ambiente destinará para el año 2008, 22 millones de euros a la adecuación de vías ferroviarias en desuso y otros caminos naturales, con el objetivo de constituir en el año 2012 una trama verde de 5.500 kilómetros que recorra todo el territorio nacional¹.

Desde entonces se ha logrado alcanzar la cifra de casi 1.600 kilómetros de vías verdes operativas, fruto de la conjunción de un gran número de inversiones, proyectos y programas, a los que se ha sumado la iniciativa privada muy activamente.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), es el ente público que, desde su creación en 2005, gestiona como bienes patrimoniales una parte importante de las infraestructuras e inmuebles ferroviarios en desuso– y que, hasta esa fecha, eran



titularidad de la anterior RENFE y del Ministerio de Fomento– el cual ha decidido seguir promoviendo la reutilización de ese patrimonio como vías verdes.

Se evidencia en este trabajo que en la fase de construcción de estas infraestructuras el ente inversor más destacado ha sido, indudablemente, el Ministerio de Medio Ambiente, aún cuando también hay ejemplos de proyectos abordados directamente por ayuntamientos, diputaciones y comunidades autónomas. Es en la fase de mantenimiento, gestión y promoción donde se produce una mayor implicación de otros niveles de la Administración Pública, con una amplia diversificación de entes inversores, y con la incorporación de la iniciativa privada.

Vías Verdes con Proyectos Constructivos redactados y pendientes de ejecución en el periodo 2005-2007 que están tramitando Convenios de Cesión de uso con Adif

Nombre	Provincia	Km.
Vía Verde del Noroeste II	Murcia	30
Vía Verde de la Sierra de Baza	Granada	55
Vía Verde de la Campiña, tramo Marchena	Sevilla	12
Vía Verde del Aceite-tramo Lucena-Puente Genil	Córdoba	8
Vía Verde del Segura (*)	Jaén	29
Vía Verde Santander-Mediterráneo (II)	Burgos	106
Vía Verde de La Jara (**)	Toledo	52
TOTAL		292

(*) Vía Verde con proyecto en fase de redacción.

(**) Vía Verde inaugurada en 2000. En la actualidad aún no cuenta con convenio de cesión de uso de los terrenos. La formalización de este convenio de cesión de uso resulta prioritario e imprescindible para el desarrollo del *“Plan de Dinamización de Producto Turístico Vía Verde de La Jara”* presentado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha a la Secretaría General de Turismo para su aprobación, con un presupuesto de 750.000 euros.

Fuente: Datos del Ministerio de Medio Ambiente, Adif y FFE

1 según declaraciones de la propia Ministra de Medio Ambiente durante la presentación de la serie sobre vías verdes “Vive la Vía” en la sede de la FFE el pasado 1 de Octubre de 2007

Futura Red de Itinerarios Naturales del Ministerio de Medio Ambiente



Fuente: Ministerio de Medio Ambiente

El Ministerio de Medio Ambiente exige para poder financiar la construcción de una vía verde la existencia de un organismo o administración territorial que se comprometa con su mantenimiento en condiciones adecuadas, con el establecimiento de un seguro para los posibles usuarios del mismo, y con la promoción de actividades que permitan entroncar la vía verde con procesos de desarrollo local sostenible.

Pero además de este Ministerio, también han dedicado fondos a la construcción de infraestructuras no motorizadas otros estamentos de la Administración Pública - como se constata en el cuadro que se presenta -, en la construcción de diversas Vías Verdes



Vías Verdes españolas acondicionadas. 1993 – 2007				
	VÍAS VERDES DE ANDALUCÍA	Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
1	Vía Verde de La Sierra	Cádiz – Sevilla	36	Ministerio de Medio Ambiente
2	Vía Verde del Litoral	Huelva	47	Ministerio de Medio Ambiente
3	Vía Verde Sierra Norte de Sevilla	Sevilla	15	Junta de Andalucía
4	Vía Verde de Itálica (tramo Camas)	Sevilla	2	Ministerio de Medio Ambiente
5	Vía Verde de la Campiña (I)	Córdoba	28	Ministerio de Medio Ambiente
6	Vía Verde de la Campiña (II y III) (*)	Sevilla	63	Ministerio de Medio Ambiente
7	Vía Verde de Linares	Jaén	6	Junta de Andalucía
8	Vía Verde del Aceite	Jaén	55	Ministerio de Medio Ambiente
9	Vía Verde de la Subbética	Córdoba	56	Ministerio de Medio Ambiente
10	Vía Verde del Guadiana	Huelva	17	Ministerio de Medio Ambiente
11	Vía Verde de los Molinos del Agua	Huelva	36	Ministerio de Medio Ambiente
12	Vía Verde de Olula	Almería	1,6	Junta de Andalucía
	TOTAL		362,6	
	VÍAS VERDES DE MURCIA	Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
13	Vía Verde del Noroeste	Murcia	48	Ministerio de Medio Ambiente
	TOTAL		48	
	VÍAS VERDES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
14	Vía Verde de Ojos Negros (I)	Castellón-Valencia	70	Generalitat Valenciana
15	Vía Verde Xurra	Valencia	15	Generalitat Valenciana
16	Vía Verde de La Safor	Valencia	7	Ministerio de Medio Ambiente
17	Vía Verde Maigmó	Alicante	22	Ministerio de Medio Ambiente
18	Vía Verde de Alcoi	Alicante	12	Ministerio de Medio Ambiente
19	Vía Verde de Las Salinas	Alicante	7	Generalitat Valenciana / Iberdrola
20	Vía Verde del Xixarra (Las Virtudes (Villena)-Biar)	Alicante	15	Diputación de Alicante
	TOTAL		148	
	VÍAS VERDES DE CASTILLA LA MANCHA	Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura



21	Vía Verde de La Jara	Toledo	52	Ministerio de Medio Ambiente
22	Vía Verde de Poblete	Ciudad Real	5	Ayuntamiento de Ciudad Real y Diputación de Ciudad Real
23	Vía Verde de la Sierra de Alcaraz	Albacete	77	Junta de Castilla - La Mancha (Ruta Don Quijote): 50 km / Ministerio de Medio Ambiente: 27 km
	TOTAL		134	
	VÍAS VERDES EN EXTREMADURA	Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
24	Vía Verde de las Vegas del Guadiana y las Villuercas	Cáceres Badajoz	- 56	Ministerio de Medio Ambiente
	TOTAL		56	
	VÍAS VERDES DE MADRID	Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
25	Vía Verde del Tajuña	Madrid	49	Comunidad de Madrid
26	Vía Verde del Tren de los 40 Días	Madrid	13	Comunidad de Madrid
27	Vía Verde de la Gasolina (*)	Madrid	3	Ayuntamiento de Madrid
	TOTAL		65	
	VÍAS VERDES DE CASTILLA Y LEÓN	Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
28	Vía Verde de la Sierra de la Demanda	Burgos	54	Ministerio de Medio Ambiente
29	Vía Verde Santander – Mediterráneo (tramo Modubar)	Burgos	9	Ayuntamiento de Burgos; Junta de Castilla y León y Diputación de Burgos
30	Vía Verde del Esla	León	11	Ministerio de Medio Ambiente
31	Vía Verde de Tierra de Campos	Valladolid	4,5	Sociedad Estatal Aguas del Duero (dependiente del Ministerio de Medio Ambiente)
32	Vía Verde de Laciana	León	6	Junta de Castilla y León
	TOTAL		84,5	
	VÍAS VERDES DE ARAGÓN		Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
33	Vía Verde de Ojos Negros (II)	Teruel	92,5	Diputación General de Aragón (43 km) / Ministerio de Medio Ambiente (49 km)
34	Vía Verde de Val de Zafán	Teruel	29,5	Ministerio de Medio Ambiente
	TOTAL		122	



VIAS VERDES DE LA RIOJA		Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
35	Vía Verde del río Oja	La Rioja	28	Ministerio de Medio Ambiente
36	Vía Verde del Cidacos	La Rioja	34	Ministerio de Medio Ambiente / Gobierno de La Rioja
37	Vía Verde de Préjano	La Rioja	5	Gobierno de La Rioja
	TOTAL		67	
VÍAS VERDES DE CATALUÑA		Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
38	Vía Verde del Carrilet Olot-Girona	Girona	54	Ministerio de Medio Ambiente
39	Vía Verde del Carrilet Girona-Costa Brava	Girona	39	Ministerio de Medio Ambiente
40	Vía Verde del Ferro i de Carbó	Girona	12	Ministerio de Medio Ambiente
41	Vía Verde de Terra Alta	Tarragona	23	Ministerio de Medio Ambiente
42	Vía Verde del Baix Ebre	Tarragona	26	Ministerio de Medio Ambiente
	TOTAL		154	
VÍAS VERDES DE ASTURIAS		Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
43	Vía Verde de la Senda del Oso (hasta Tuñón)	Asturias	33	Principado de Asturias
44	Vía Verde de la Senda del Oso (Valdemurio)	Asturias	11	Ministerio de Medio Ambiente
45	Vía Verde de Fuso La Reina (Fuso-Oviedo)	Asturias	9	Sociedad Cinturón Verde de Oviedo
46	Vía Verde de La Camocha	Asturias	7	Ayuntamiento de Gijón
47	Vía Verde del Tranqueru	Asturias	1,2	Principado de Asturias
48	Vía Verde del Valle de Turón	Asturias	17	Principado de Asturias
	TOTAL		78,2	
VÍAS VERDES DE GALICIA		Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
49	Vía Verde del Eo (Galicia-Asturias)	Asturias-Galicia	12	Ayuntamiento San Tirso de Abres
	TOTAL		12	
VÍAS VERDES DE CANTABRIA		Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
50	Vía Verde del Pas	Cantabria	34	Ministerio de Medio Ambiente
51	Ramal de Cabárceno	Cantabria	2	Gobierno de Cantabria



52	Vía Verde Piquillo	Cantabria	1,5	Gobierno de Cantabria
	TOTAL		37,5	
	VÍAS VERDES DEL PAÍS VASCO	Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
53	Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro (I)	Álava	23	Diputación Foral de Álava
54	Vía Verde del Zadorra	Álava	15	Diputación Foral de Álava
55	Vía Verde de Arrazola	Vizcaya	5	Diputación Foral de Vizcaya
56	Vía Verde de Atxuri	Vizcaya	5	Diputación Foral de Vizcaya
57	Vía Verde de Galdames	Vizcaya	15	Ministerio de Medio Ambiente / Diputación Foral de Vizcaya
58	Vía Verde de Urola	Guipuzcoa	22,5	Diputación Foral de Guipúzcoa
59	Vía Verde de Arditurri	Guipuzcoa	11,5	Ayuntamiento de Oiartzun / Diputación Foral de Guipúzcoa
60	Vía Verde Amara-Ibaeta (*)	Guipuzcoa	3	Gobierno Vasco / Ayuntamiento de San Sebastián
	TOTAL		100	
	VÍAS VERDES DE NAVARRA	Provincia	Longitud (km)	Ente inversor en la infraestructura
61	Vía Verde del Bidasoa	Navarra	29	Acondicionado parcialmente por los ayuntamientos de la zona
62	Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro (II)	Navarra - Alava	25	Ministerio de Medio Ambiente / Consorcio TEDER - Tierra Estella (18 km)
63	Vía Verde del Plazaola	Navarra Guipuzcoa	- 41	Diputación Foral de Gipuzcoa / Ayuntamiento de Andoain (4 km) / Ministerio de Medio Ambiente (20 km)
64	Vía Verde del Tarazonica	Navarra Zaragoza	- 22	Ministerio de Medio Ambiente
	TOTAL		117	
	TOTAL Vías Verdes Españolas		1.585,8	
	(*) En obras:		115	

Fuente y Elaboración: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2007

Cabe destacar que a finales de 2007 de los cerca de 1.600 kilómetros de Vías Verdes acondicionadas existentes, 582 kilómetros han sido acondicionados por otras instancias de la administración. Esto, supone el 36,7% de los kilómetros acondicionados distribuidos en 36 vías verdes² (es decir, el 56% de los itinerarios), lo que supone que las inversiones de la administración local y autonómica recaen fundamentalmente en recorridos de menor longitud.

En el siguiente mapa se muestra la distribución geográfica de las Vías Verdes españolas. Como se puede apreciar todas las Comunidades Autónomas peninsulares cuentan con algún itinerario de este tipo.



² Algunas de las vías verdes contabilizadas como fruto de la inversión de la administración local y autonómica cuentan también con tramos acondicionados por el Ministerio de Medio Ambiente como la Vía Verde del Plazaola, la Vía Verde de Ojos Negros (tramo Aragón), la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz, la Vía Verde del Cidacos o la Vía Verde de Galdames.



En un reciente Inventario elaborado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se registraron más de 35.000 kilómetros de infraestructuras no motorizadas³, entre las cuales se incluyen las propias Vías Verdes. Se ha constatado, por otro lado, una verdadera proliferación, en todos los niveles de la Administración Pública y por toda la geografía española, de proyectos dirigidos a prolongar y unir entre sí las infraestructuras ya existentes, configurando redes e itinerarios de gran longitud. Junto a esta, quizás el proyecto más ambicioso de ellos sea el que se inició en el 2002, el Proyecto de la Red Verde del Mediterráneo Occidental (REVER MED) que pretende crear una red no motorizada a lo largo de 10.000 km que conecten entre sí las regiones de esta área (Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana, Aragón y Cataluña), uniendo Portugal, España, Francia e Italia, en el marco de los programas Interreg de la Unión Europea.

2.1. El papel de las empresas ferroviarias en la creación de vías verdes

Desde el años 1993, el Ministerio de Fomento – a través de su Dirección General de Ferrocarriles - realizaba cesiones gratuitas de terrenos y edificaciones de las líneas férreas cuya construcción fue abandonada antes de entrar en servicio (y que suman aproximadamente 1.100 km de longitud total), si bien a partir de mayo de 2004 dejaron de suscribir estos convenios, ante el inminente traspaso de la gestión de estos bienes al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), cuya creación y puesta en marcha sería efectiva a partir de enero de 2005.

Por su parte, Renfe con anterioridad a 2005 arrendaba terrenos y edificaciones de sus líneas desafectadas del uso ferroviario para la realización de Vías Verdes, mientras que FEVE enajenaba estos mismos bienes de los cuales eran titulares. No obstante, también existen trazados de ferrocarriles abandonados de titularidad privada (mineros, industriales...) o pública (adquiridos o expropiados por ayuntamientos y gobiernos regionales) convertidos en Vías Verdes, bajo diversos procedimientos de regulación patrimonial y jurídica.

³ "Inventario y Diagnóstico sobre Infraestructuras no motorizadas en España". Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2006



A partir de la creación en enero de 2005 del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) - el cual incorpora como bienes patrimoniales tanto las líneas cerradas gestionadas hasta entonces por Renfe como aquéllas que estaban adscritas al Ministerio de Fomento – este ente es el encargado de arrendar a los ayuntamientos, consorcios, diputaciones y gobiernos regionales los terrenos solicitados para la construcción de Vías Verdes,, así como las edificaciones ferroviarias, cobrándoles un cánon anual. FEVE sigue gestionado los trazados en desuso que le pertenecen, siendo la compraventa la fórmula más habitual de aportación de terrenos a los ayuntamientos y a otras administraciones públicas.

2.2. Una excelente coyuntura política. Hacia una Red de Vías Verdes e itinerarios naturales

En el momento de la redacción del presente estudio existe una coyuntura muy favorable en España para el desarrollo de nuevas vías verdes y otras infraestructuras no motorizadas de características similares por parte de los diferentes niveles de la administración. El proyecto que está ejecutando el Ministerio de Medio Ambiente en el marco de su programa de Caminos Naturales y Vías Verdes, persigue el objetivo de crear una Red de Itinerarios Naturales con la adecuación de vías ferroviarias en desuso y otros caminos naturales con el propósito de tener para el año 2012 una trama verde de 5.500 kilómetros que recorra todo el territorio nacional y una ampliación de esta Red a más largo plazo cuya longitud total, incorporando las sendas litorales, alcanzaría los 16.000 km, incluyendo aquellos trazados que aún siendo de menor longitud, permiten o contribuyen a cerrar la red. El presupuesto total para conseguir este objetivo es cifrado por el Ministerio de Medio Ambiente en 384 millones de euros. **La existencia de esta Red de Itinerarios Naturales-Vías Verdes y su ampliación conseguirá satisfacer una de las mayores demandas detectadas de cara a la creación y comercialización del producto: la adecuación de nuevas vías verdes, la ampliación de las ya existentes - y lo que es más importante - la conexión entre las vías verdes existentes, para generar itinerarios de gran longitud.**

Adicionalmente, el Ministerio contempla la posibilidad de empezar a invertir en el mantenimiento de estos itinerarios en una fase inicial, lo que puede verse –en cierto modo- como una ventaja, pues los gestores de vías verdes podrán centrar desde el

comienzo sus recursos y esfuerzos en actividades de promoción y comercialización turística del producto.

Por su parte, las otras administraciones del Estado, autonómicas y locales, también están invirtiendo cada vez más en la construcción de este tipo de infraestructuras (ya supone el 36,7% de los kilómetros acondicionados) y existen actuaciones de cierta envergadura como los planes de vías ciclistas de determinadas comunidades autónomas y provincias que van en la misma línea de ir creando redes.

Esta coyuntura tan favorable en términos de crecimiento y mejora de las infraestructuras se ve reflejada en otras políticas transversales del Estado y especialmente en la nueva Ley 45/2007 del 13 de diciembre para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural de cuya redacción se ha encargado el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Estudiando los “ejes básicos de la Estrategia de Desarrollo Rural Sostenible española para el periodo 2007-2013”⁴, se aprecia que gran parte de las actividades y proyectos que ya se están desarrollando desde la gestión de vías verdes entroncan y coinciden con los objetivos específicos y las prioridades nacionales de la nueva Estrategia Española de Desarrollo Rural. Sin entrar a profundizar en ello, como curiosidad cabe destacar que la portada del Fact Sheet, documento de presentación de la Política de Desarrollo Rural de la UE 2007-2013 que ilustra esta estrategia corresponde a una vía verde.



4 Plan Estratégico de Desarrollo Rural 2007-2013 del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación del 21 de Diciembre de 2006. Página 22. http://www.mapa.es/desarrollo/pags/plan_estrategico/preambulo21-12-06.pdf



A escala comunitaria cabe destacar también que en el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «El fomento del transporte transfronterizo en bicicleta»⁵ se especifica que (...) *la importancia económica del cicloturismo es cada vez mayor, sobre todo también en regiones económicamente más atrasadas, en las que pequeñas empresas situadas a lo largo de itinerarios de larga distancia se benefician del cicloturismo (...)*

(...) La calidad de las infraestructuras existentes para ciclistas condiciona mucho. Los cicloturistas van menos a países donde se sienten inseguros si en su propio país están acostumbrados a infraestructuras más seguras. Es recomendable introducir normas mínimas de calidad (por ejemplo, en lo relativo a la anchura de los carriles para bicicletas, también para bicicletas de tamaños no estándar, o a la señalización para las infraestructuras construidas con subvenciones comunitarias y facilitar dotaciones presupuestarias para la creación de infraestructuras cuya eficacia ya se ha probado en la práctica en ciudades y países europeos (...))

En relación con lo anterior – y haciendo un paréntesis argumental en este apartado de tipo más institucional - se destaca que según el estudio “El Cicloturismo: Elemento de desarrollo Económico”⁶ se constata que existe una demanda creciente de este tipo de productos entre turistas extranjeros, especialmente europeos, y donde España se presenta como una nueva área de demanda turística para ellos. La gastronomía, el paisaje y el clima son algunos de los puntos fuertes que sustentan esta demanda creciente de cicloturismo en España. Los puntos débiles que se detectan a este respecto son:

La desconfianza en la regulación y cultura de la circulación en bicicleta (muy inferior a la de los países de origen, potenciales consumidores de cicloturismo en nuestro país)
Desconfianza en la existencia de infraestructuras apropiadas para circular en bicicleta. Justamente es en este punto donde las vías verdes se presentan como una gran oportunidad de cara al mercado extranjero.

⁵ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «El fomento del transporte transfronterizo en bicicleta» (2007/C 168/18) Diario Oficial de la Unión Europea 20.7.2007

⁶ Empar Vaqué i Boix. Empresa “Cicloturisme i Medi Ambient” www.cicloturisme.com



Desconfianza en productos cicloturísticos de calidad. Igualmente, la mejora creciente en el producto turístico de vías verdes puede posicionar a éstas como una de las ofertas más sólidas de cicloturismo en España.

Dificultad para acceder a una oferta organizada de viajes de cicloturismo en España.

Segmentación tanto de la información como de la oferta.

De este modo, se constata una orientación clara en materia de oportunidades para las vías verdes por parte de las administraciones y políticas públicas (Ley de Desarrollo Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Estrategia NAOS del Ministerio de Sanidad y Consumo; Programa de Caminos Naturales-Vías Verdes del Ministerio de Medio Ambiente, etc...) que confirman la funcionalidad transversal de las vías verdes. Esto denota que, en la actualidad, las vías verdes se están vinculando e integrando de forma directa y creciente como un eje transversal en las distintas políticas: salud, medio ambiente, desarrollo, educación, empleo, etc.

3. Conclusiones sobre el Uso turístico y Promoción de las vías verdes

3.1. Uso turístico

Para analizar el uso turístico que se está haciendo de las vías verdes, se ha procedido a realizar una **encuesta postal a los gerentes y responsables de la gestión de las vías verdes**, enviada para su cumplimentación on-line durante del 8 de octubre al 2 de noviembre de 2007. De estas 61 encuestas se recibieron respuesta de 31. Esto representa una **participación del 50,81%** del total.

A modo de conclusiones y resumen de lo que en detalle ofrece en el documento principal se destacan **algunos datos de interés** a este respecto:

- El promedio de usuarios de las vías verdes⁷ es de 50.000 usuarios/año por vía verde.
- Con esta cifra anterior la ponderación para el conjunto de las 64 vías verdes españolas arroja una cantidad anual de 3.200.000 usuarios
- Existen diferencias muy significativas de uso de unas vías verdes a otras (ej. 800.000 usuarios/año en las vías verdes de Girona)
- El 60% de los usuarios es población local. El 40% es población visitante

⁷ Este dato se refiere a las 31 vías verdes que han participado en la encuesta postal a gestores



- De este 40% de visitantes el 35% pernocta en la zona. Es decir, una media de unas 6.600 personas por vía verde y año consumen alojamiento y otros servicios complementarios en las vías verdes.
- La ponderación para el conjunto del Estado arroja unas cifras de 448.000 turistas que pernoctan al año en el entorno de las vías verdes.

Estimación de usuarios en Vías Verdes	
Nombre de la vía	Usuarios anuales
V.v. del ferrocarril Vasco navarro (tramo Navarra)	7.000
V.v. de la Sierra	90.000
V.v. del Pas	30.000
V.v. de Pobrete	NS/NC
V.v. de Alcoi	36.500
V.v. de Galdames	5.000
V.v. de la Val de Zafán	5.000
V.v. del Tarazonica	5.000
V.v. del Plazaola (tramo Navarra)	80.000
V.v. de la Jara	15.000
V.v. de Ojos Negros (tramo Aragón)	2.500
V.v. de Linares	14.000
V.v. del Tranquera	8.142
V.v. de los Molinos del agua	400
V.v. del Cidacos	10.000
V.v. del Baix Ebre	15.000
V.v. del Ferro i de Carbó	100.000
V.v. del Carrilet Olot-Girona	385.000
V.v. del Carrilet Girona-Costa Brava	315.000
V.v. del Río Oja	5.000
V.v. de Préjano	2.000
V.v. del Plazaola (tramo Guipuzkoa)	36.000
V.v. de Terra Alta	16.000
V.v. del Tajuña	10.000
V.v. de Laciana	100.000
V.v. Sierra Norte de Sevilla	5.705
V.v. del Aceite	30.000
V.v. Piquillo	18.000



Estimación de usuarios en Vías Verdes	
Nombre de la vía	Usuarios anuales
V.v. del Tren de los 40 días	5.000
V.v. del Esla	26.000
V.v. de la Subbética	110.000
Promedio	49.575

Fuente: Encuesta Postal a gestores de Vías Verdes 2007, Elaboración: Propia

Perfil de los usuarios de la Vía Verde				
Nombre de la vía verde	Perfil usuarios (%)		Perfil turistas (%)	
	Población local	Visitantes	Visitantes que pernoctan	Visitantes que no pernoctan
V.V. DEL FERROCARRIL VASCO NAVARRO (TRAMO NAVARRA)	70	30	20	80
V.V. DE LA SIERRA	20	80	15	85
V.V. DEL PAS	75	25	20	80
V.V. DE POBLETE	100	0	0	0
V.V. DE ALCOI	90	10	70	30
V.V. DE GALDAMES	30	70	0	100
V.V. DE LA VAL DE ZAFÁN	30	70	50	50
V.V. DEL TARAZONICA	80	20	20	80
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO NAVARRA)	40	60	30	70
V.V. DE LA JARA	40	60	40	60
V.V. DE OJOS NEGROS (TRAMO ARAGÓN)	20	80	20	80
V.V. DE LINARES	98	2	95	5

Fuente: Encuesta Postal a gestores de Vías Verdes 2007, Elaboración: Propia



Usuarios / Visitantes de la Vía Verde		
Nombre de la Vía Verde	Total Visitantes	Visitantes que pernoctan
V.V. DEL FC VASCO NAVARRO (TRAMO NAVARRA)	2.100	420
V.V. DE LA SIERRA	72.000	10.800
V.V. DEL PAS	7.500	1.500
V.V. DE POBLETE	0	0
V.V. DE ALCOI	3.650	2.555
V.V. DE GILDAMES	3.500	0
V.V. DE LA VAL DE ZAFÁN	3.500	1.750
V.V. DEL TARAZONICA	1.000	200
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO NAVARRA)	48.000	14.400
V.V. DE LA JARA	9.000	3.600
V.V. DE OJOS NEGROS (TRAMO ARAGÓN)	2.000	400
V.V. DE LINARES	280	266
V.V. DEL TRANQUERU	2.035	1.954
V.V. DE LOS MOLINOS DEL AGUA	80	4
V.V. DEL CIDACOS	2.000	400
V.V. DEL FERRO I DE CARBÓ	20.000	3.000
V.V. DEL BAIX EBRE	6.000	1.200
V.V. DEL CARRILET OLOT-GIRONA	46.200	2.310
V.V. DEL CARRILET GIRONA-COSTA BRAVA	40.950	2.457
V.V. DEL RÍO OJA	1.500	450
V.V. DE PRÉJANO	600	180
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO GUIPUZKOA)	9.000	1.800
V.V. DE TERRA ALTA	12.800	5.120
V.V. DEL TAJUÑA	7.800	0
V.V. DE LACIANA	20.000	10.000
V.V. SIERRA NORTE DE SEVILLA	Ns/Nc	Ns/Nc
V.V. DEL ACEITE	4.500	4.050
V.V. PIQUILLO	13.500	10.125
V.V. DEL TREN DE LOS 40 DÍAS	3.900	858
V.V. DEL ESLA	7.800	7.410
V.V. DE LA SUBBÉTICA	33.000	16.500
Totales	384.195	103.709

Fuente: Encuesta Postal a gestores de Vías Verdes 2007, Elaboración: Propia



En función del número de **usuarios totales/año**

De 0 a 10.000 usuarios/año	Vía Verde del FC Vasco Navarro, VV Galdames, VV Val de Zafán, VV Tarazonica, VV Ojos Negros, VV Tranqueru, VV Molinos del Agua, VV Cidacos, VV Oja, VV. Préjano, VV Tajuña, VV Sierra Norte de Sevilla, VV Tren de los 40 Días
De 10.001 a 50.000 usuarios/año	VV Pas, VV Esla, VV Alcoi, VV Jara, VV Linares, VV Baix Ebre, VV Plazaola (Guipúzcoa), VV Terra Alta, VV Aceite, VV Piquillo
De 50.001 a 100.000 usuarios/año	VV Sierra, VV Plazaola (Navarra), VV Ferro i Carbó, VV Laciana
Más de 100.001 usuarios/ año	VV Carrilet Olot-Girona, VV Carrilet Girona-Costa Brava, VV Subbetica

Fuente: Encuesta Postal a gestores de Vías Verdes 2007, Elaboración: Propia

En función del número de **visitantes totales/año**

De 0 a 10.000 visitantes /año	Vía Verde del FC Vasco Navarro, VV Galdames, VV Val de Zafán, VV Tarazonica, VV Ojos Negros, VV Tranqueru, VV Molinos del Agua, VV Cidacos, VV Oja, VV. Préjano, VV Tajuña, VV Sierra Norte de Sevilla, VV Tren de los 40 Días, VV Pas, VV Esla, VV Alcoi, VV Jara, VV Linares, VV Baix Ebre, VV Plazaola (Guipúzcoa), VV Aceite
De 10.001 a 20.000 visitantes /año	VV Terra Alta, VV Piquillo, VV Ferro i del Carbó, VV Laciana
Más de 30.000 visitantes / año	VV Carrilet Olot-Girona, VV Carrilet Girona-Costa Brava, VV Sierra, VV Plazaola (Navarra)

Fuente: Encuesta Postal a gestores de Vías Verdes 2007, Elaboración: Propia



En función del número de visitantes que pernoctan (turistas) /año

De 0 a 3.000 turistas /año	Vía Verde del FC Vasco Navarro, VV Pas, VV Alcoi, VV Poblete, VV Galdames, VV Val de Zafán, VV Tarazonica, VV Jara, VV Ojos Negros, VV Linares, VV Tranqueru, VV Molinos del Agua, VV Cidacos, VV Baiex Ebre, VV Carrilet Olot-Girona, VV Carrilet Girona-Olot, VV Oja, VV Préjano, VV Plazaola (Gipuzcoa), VV Tajuña, VV Tren de los 40 Días
De 3.001 a 6.000 turistas /año	VV Aceite, VV Terra Alta, VV Ferro i del Carbó,
De 6.001 a 10.000 turistas /año	VV Esla
Más de 10.000 turistas / año	VV Sierra, VV Subbética, VV Plazaola, VV Laciana, VV Piquillo ⁸

Fuente: Encuesta Postal a gestores de Vías Verdes 2007, Elaboración: Propia

Las vías verdes son un producto poco estacional y están sirviendo para la tan necesitada **desestacionalización del turismo**. Aunque los momentos de mayor auge del uso turístico de las vías son – como cabía esperar - los fines de semana, las vacaciones de Semana Santa y puentes festivos, las vacaciones de verano son sólo representativas para el 52% de los encuestados (especialmente para vías verdes del norte del país).

- Afluencia de visitantes: primavera (32%), verano (33%), otoño (22%), invierno (13%)
- Algunas Vías Verdes con cierta demanda turística y para evitar riesgos de saturación están llevando a cabo acciones exitosas demostrando que la desestacionalización es posible (acciones con escolares entre semana, viajes de mayores en temporadas bajas, etc.).

Los gestores responsables de las vías verdes consideran que **el actual grado de aprovechamiento turístico es medio** (valor 5 en una escala del 1 al 10), mientras que

⁸ Aunque la Vía Verde de Laciana y Piquillo están incluidas en esta categoría - según la estimación de los gerentes de estos itinerarios-, la escasa longitud de la vía y su incipiente estado de desarrollo turístico, hacen pensar que este dato se refiere a todos los visitantes de la localidad (no a los visitantes específicos de la vía verde). De la misma manera resulta difícil de creer que la VV Esla se posicione en una categoría tan ventajosa.



consideran que **existe un enorme potencial como recurso y producto turístico**, que se sitúa en torno al 8.

Grado de aprovechamiento turístico y potencial turístico		
Nombre de la vía verde	Grado actual de aprovechamiento turístico	Potencial aprovechamiento turístico
V.V. DEL FERROCARRIL VASCO NAVARRO (TRAMO NAVARRA)	2	8
V.V. DE LA SIERRA	7	9
V.V. DEL PAS	2	9
V.V. DE POBLETE	2	4
V.V. DE ALCOI	7	8
V.V. DE GALDAMES	5	8
V.V. DE LA VAL DE ZAFÁN	6	9
V.V. DEL TARAZONICA	3	3
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO NAVARRA)	7	10
V.V. DE LA JARA	4	5
V.V. DE OJOS NEGROS (TRAMO ARAGÓN)	3	8
V.V. DE LINARES	2	8
V.V. DEL TRANQUERU	6	8
V.V. DE LOS MOLINOS DEL AGUA	6	6
V.V. DEL CIDACOS	ns/nc	ns/nc
V.V. DEL FERRO I DE CARBÓ	6	8
V.V. DEL BAIX EBRE	5	10
V.V. DEL CARRILET OLOT-GIRONA	6	8
V.V. CARRILET GIRONA-COSTA BRAVA	6	7
V.V. DEL RÍO OJA	ns/nc	ns/nc
V.V. DE PRÉJANO	ns/nc	ns/nc
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO GUIPUZCOA)	4	9
V.V. DE TERRA ALTA	10	10
V.V. DEL TAJUÑA	ns/nc	ns/nc
V.V. DE LACIANA	5	7
V.V. SIERRA NORTE DE SEVILLA	5	10
V.V. DEL ACEITE	3	8
V.V. PIQUILLO	3	9
V.V. DEL TREN DE LOS 40 DÍAS	ns/nc	ns/nc
V.V. DEL ESLA	5	7
V.V. DE LA SUBBÉTICA	9	7



Grado de aprovechamiento turístico y potencial turístico		
Nombre de la vía verde	Grado actual de aprovechamiento turístico	Potencial aprovechamiento turístico
Promedio	5,0	7,8

Fuente: Encuesta Postal a gestores de Vías Verdes 2007, Elaboración: Propia

Sin embargo, **no todas las Vías Verdes tienen el potencial de convertirse en un recurso turístico y aún menos en un producto de cicloturismo**. Es el caso de aquellas vías verdes de carácter más local y de menor longitud (ej. Vía Verde del Pobleto o Vías Verdes de Linares) o con entornos naturales menos favorecidos.

No obstante, el uso diario por la población local hace que la inversión realizada no tenga solo un rédito social, sino que **este uso diario propicia una mayor calidad en la infraestructura** de la que se beneficia el visitante cicloturista.

El uso turístico de las vías verdes está aún condicionado por el desarrollo y la **inversión en la propia infraestructura y mantenimiento**, así como por la **longitud** de los trazados y la **conectividad** con otras rutas:

- Existe la necesidad de solucionar problemas de túneles intransitables, interrupciones puntuales del recorrido o falta de mantenimiento
- Gran parte del presupuesto se va en mantenimiento y mejoras, quedando pocos recursos para promoción. El 74% de los costes se destinan a mantenimiento y gestión con unas cifras medias de 4.000€/ km. al año.
- Es necesario mejorar las áreas de descanso, instalación de fuentes, zonas de sombra, etc.
- Se demanda la creación de redes de rutas que interconecten entre sí y la ampliación y prolongación de las existentes.
- Se considera que para que exista producto turístico la longitud de recorrido debe estar como mínimo en torno a los 50 kilómetros, siendo la longitud idónea en torno a los 100 km.



Por otro lado, no hay que olvidar que existe un latente **conflicto del uso en la mayoría de las vías verdes**: el uso turístico de la vía versus otros usos locales (motorizados y en muchos casos no compatibles) consolidados en el pasado y no solucionados con la puesta en marcha de la vía verde. La solución de esta problemática se presenta como muy necesaria de cara a avanzar hacia la creación de producto. Los accesos a los cotos de caza (por ejemplo en la Vía Verde de la Sierra), el tráfico de cosechadoras a zonas de siembra y recolección (Vía Verde del Tajuña) o simplemente el paso de vehículos particulares por el trazado son casos más que frecuentes. Para hacer compatibles estos usos hay que estudiar cada conflicto en particular y aplicar medidas sancionadoras o solucionarlo por la vía de la sensibilización y la negociación. De este modo, es imprescindible avanzar en el marco normativo específico de las vías verdes (ver más adelante) y trabajar en campañas de sensibilización dirigidas a diferentes sectores de la población local (cazadores, agricultores, propietarios de fincas colindantes, etc.).

Visto lo referido al uso turístico de las vías verdes cabe hacer un inciso en el desarrollo de este documento para anticipar y animar a la lectura del **epígrafe 12. sobre “Algunas recomendaciones para la creación del Producto Turístico de Cicloturismo en Vías Verdes y su comercialización”**

3.2. Promoción turística

La **media de inversión en promoción anual por cada vía verde** se sitúa –atendiendo a las respuestas de los gestores encuestados- en **30.000 €año**. Este importe supone el 21% del presupuesto anual del órgano gestor. El 74% restante se dedica al mantenimiento y gestión de la infraestructura. Además, únicamente el 50% de los encuestados aportaron información sobre esta cuestión y sólo 8 vías verdes han desarrollado algún viaje de familiarización, “fam-trip”. De estos datos y del análisis de las potencialidades y fortalezas se extrae que:

- La inversión en promoción es mayor de las que declaran os encuestados pues en muchos caos proviene de otras entidades (comunidades autónomas, FFE...)
- Falta promoción turística de las vías verdes.



- Se demanda mayor implicación de las administraciones autonómicas para el impulso de estos recursos comarcales.
- Como **fortalezas** se entiende que son importantes recursos ambientales, paisajísticos y patrimoniales que están por explotar
- Que propician la promoción integral del área geográfica donde se ubican incidiendo con su promoción en el desarrollo turístico de un territorio más amplio que la propia vía verde.
- Se valora positivamente el formar parte de un programa nacional que ofrece a cada itinerario una imagen de marca “vías verdes” bastante conocida y fácilmente identificable.

Algunas acciones de promoción desarrolladas desde la FFE con la colaboración de los órganos gestores de numerosas vías verdes, en cifras:

SERIE DE TELEVISIÓN VIVE LA VÍA

Audiencias de VIVE LA VÍA-Fase I (11 capítulos) en TVE:

La 2 : Otoño 2005 (2 octubre – 28 diciembre)	10.525.000 espectadores
La 2 : Verano 2006 (9 junio – 18 agosto)	4.220.000 espectadores
Canal Internacional, Canal 24 horas, Canal Hispavisión...	Sin datos

Audiencias de VIVE LA VÍA- Fase II (7 capítulos) en TVE:

La 2 : Otoño 2007	3.772.000 espectadores
-------------------	------------------------

DVD de la VIVE LA VÍA:

Fase I:	35.000 ejs
Fase II:	25.000 ejs
Capítulo de La Rioja:	30.000 ejs

INTERNET: www.viasverdes.com

Visitas en 2006	4.000.000 pag/vistas
Boletín electrónico mensual <i>InfoVías Verdes</i>	9.000 suscriptores



PUBLICACIONES:

Mapa Oficial de Carreteras-Ministerio de Fomento (120.000 ejes/año)	840.000 ejes
Guía Mapfre de Carreteras (8.000 ejes/año)	24.000 ejes
“Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa”	10.000 ejes
Guía de Vías Verdes (ed. Anaya)	
Volumen 1:	18.500 ejes
Volumen 2:	13.700 ejes
Volumen 3 (en redacción)	
Ediciones especiales de la Guía de Vías Verdes (ed. Anaya):	
Diario ABC	65.000 ejes
El Correo / Diario Vasco	21.000 ejes
Banco Popular (en CD)	25.000 ejes
Panama Jack	2.000 ejes
“Caminos Naturales – Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible”	
2.000 ejes	

OTROS MATERIALES PROMOCIONALES:

Folletos de Vías Verdes:	
Programa Vías Verdes (1993-2006)	100.000 ejes
Programa Vías Verdes (2007)	40.000 ejes
¡Vive la Vía: muévete! (2007)	15.000 ejes
Otros de Vías Verdes concretas (aprox.)	100.000 ejes
Boletín Circulando Vías Verdes – Mapfre	100.000 ejes
ETC.	

A la anterior relación de actividades hay que sumarles otras tan importantes como:

- Asistencia a la Feria de Turismo FITUR con stand propio de Vías Verdes patrocinado por diferentes gestores de Vías Verdes desde el año 2001.
- Asistencia a la Feria de Turismo de Interior INTUR (Valladolid), desde 2006 y a FestiBike
- Reportajes y noticias en medios de comunicación: diarios, revistas, radio, etc. Sólo en 2006 se publicaron 60 reportajes sobre Vías Verdes gracias a la colaboración de la FFE. Base de datos de 600 direcciones de diferentes periodistas y medios de comunicación.



- Convocatoria y coordinación del Día Nacional de las Vías Verdes cada segundo domingo de mayo desde 1999. (media de participación de 15.000 personas)
- Convocatoria y coordinación del Día Europeo de las Vías Verdes en septiembre dentro de la Semana Europea de la Movilidad.
- Organización de viajes de promoción y familiarización para periodistas y turoperadores a diferentes vías verdes señalando la actividad Tour Mágico entre 2000 y 2002.

Los principales reconocimientos al Programa Nacional de Vías Verdes, algunos de ellos relacionados con las labores de Promoción han sido:

- Premio Internacional de Buenas Prácticas del **Programa Habitat de la ONU**, 2000
- Premio World Travel Market, 2003
- Premio **Europa Nostra** a la Conservación del Patrimonio, 2004
- Premio **ConBici** a la Movilidad Sostenible, 2005
- Premio **Telenatura** 2006 a la mejor producción española por la serie sobre Vías Verdes “Vive la Vía”
- Premio **Panda 2006 – WWF-Adena** a la mejor iniciativa de comunicación ambiental institucional
- Premio de la Red para la Promoción de las Ciudades Medias del Sudoeste Europeo - **CIUMED** 2007

3.3. Entrevistas en profundidad a los actores principales

Adicionalmente, a la encuesta de gerentes se realizaron **entrevistas en profundidad.**, concretamente, 5 entrevistas en profundidad a los siguientes actores:

- Gerente de la Fundación Vía Verde de la Sierra
- Presidente del Consorcio Turístico del Plazaola
- Gerente del Consorci Vías Verdes de Girona
- Responsable de Mantenimiento. Dirección General de Carreteras. Comunidad de Madrid (Vía Verde del Tajuña)
- Gerente de la empresa de cicloturismo Pangea

A continuación se exponen los resultados y conclusiones que se han extraído de las entrevistas realizadas a los gestores de vías verdes.



Aunque el nivel de desarrollo turístico de las vías es desigual, de las entrevistas se desprenden denominadores comunes en lo relativo al **uso turístico** de las vías verdes, que sugiere que puede tratarse de condicionantes comunes para el conjunto de las vías verdes españolas:

- El uso turístico de las vías está aún condicionado por el desarrollo y la inversión en la propia infraestructura y en el mantenimiento:
- El aprovechamiento turístico está condicionado por la longitud del recorrido, la posibilidad de ampliación del trazado y la conectividad con otras rutas.
- Existencia de conflictos sociales y presencia de vehículos a motor por la traza
- Falta de implicación de los ayuntamientos de la zona y del empresariado local

4. Estudio de Demanda

4.1. Necesidad de estudios de demanda de las Vías Verdes

Son pocos los estudios y mediciones que se han realizado de las vías verdes, siendo ésta una de las principales demandas de los gestores y promotores de vías verdes, quienes consideran esencial conocer realmente y cuantificar el uso que se está haciendo de este recurso ecoturístico.

Existe un desconocimiento de la capacidad de carga de las vías verdes y los estudios existentes no han podido determinar este aspecto por ser infraestructuras con muchos puntos de acceso y por tanto difíciles de controlar. Por otro lado, a pesar de que se han realizado algunos estudios a nivel nacional y otros de determinadas vías verdes, éstos no han permitido conocer a fondo y en detalle la demanda de la vía verde.

De este modo, se entiende que sería necesario tras la aproximación que supone el presente trabajo -realizado en fechas poco idóneas y con pocos recursos tanto de tiempo como económicos- **ahondar más tanto en los aspectos de la demanda como de la oferta de las vías verdes a través de nuevos y más extensos estudios.**



Por otro lado se entiende como una **medida muy recomendable la instalación de aparatos contadores** en las vías verdes que midan la afluencia de usuarios y que sean capaces de discriminar a los senderistas de los ciclistas, tal y como existen en las Vías Verdes de Girona. La implantación de este tipo de sistemas de medición serviría para una mejor planificación turística en las vías verdes.

Los Estudios de demanda realizados hasta la fecha son los siguientes :

Evaluación del Uso y Estado Actual de las Vías Verdes puestas en servicio por el Ministerio de Medio Ambiente dentro del Programa Vías Verdes

Estudio realizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en diciembre de 1998 (5 años después de la puesta en marcha del Programa Vías Verdes) por encargo de la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental / Secretaría General de Medio Ambiente / Ministerio de Medio Ambiente. Nº de cuestionarios: 1.058

Grado de Aceptación y Uso de los Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente

Estudio realizado entre el verano de 2001 y la primavera del 2002 por el Ministerio de Medio Ambiente mediante encuestas (5.088 a usuarios y 1.811 a residentes), aforos y visitas a las vías verdes para conocer la cantidad y tipología de usuarios que usan estas infraestructuras de uso público y diagnosticar los aspectos de éstas que hay que mejorar y potenciar.

Encuesta en las Vías Verdes de Girona

Entre octubre de 2005 y septiembre de 2006 el *Consorti de les Vies Verdes de Girona*, órgano gestor de estos itinerarios en colaboración con la *Universitat de Girona* y la *plataforma Mou-te en Bici* realizó una encuesta a usuarios para determinar su perfil y sus necesidades. Nº cuestionarios: 1.261. Los eco-contadores arrojaron un resultado de 800.000 usos desde un extremo a otro del itinerario en un año aproximadamente.

Encuesta en la Vía Verde de la Sierra

A finales del año 2005 el *Observatorio Turístico de la Provincia de Cádiz* realizó una encuesta de demanda en el marco del “Plan de Actuación para el desarrollo de la imagen de marca de la Vía Verde de la Sierra” en colaboración con la *Fundación Vía Verde de la Sierra*, órgano gestor de esta vía verde. Nº cuestionarios: 236.



Estudio Preliminar del Uso y Valoración de la Vía Verde del Tajuña

Este estudio se plantea como necesidad de crear un modelo teórico de medición que pudiera extrapolarse a cualquier Vía Verde. Así, desde la identificación de esta carencia, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, puso en marcha un modelo de trabajo para poder medir el impacto económico y social de una Vía Verde en el territorio en el que se encuentra. A modo de “estudio piloto” a comienzos del año 2003 se optó por la aplicación del estudio de caso a la Vía Verde del Tajuña (Madrid). Nº cuestionarios: 279.

Otros Estudios de Demanda realizados en Vías Verdes:

- Estudio Sociológico sobre el trayecto del Plazaola. Verano de 2000. Trató de medir el grado de satisfacción del usuario de la vía verde.
- Análisis sobre la realidad y potencialidades turísticas de la Vía Verde del Aceite. Año 2005.

4.2 Conclusiones de la realización de un estudio de demanda en 2 vías verdes concretas: Vía Verde de la Sierra y Vía Verde del Plazaola

El trabajo titulado “Estudio sobre cicloturistas en vías verdes”, que tiene como objetivo central conocer el comportamiento, las necesidades y las opiniones de los cicloturistas sobre las infraestructuras y servicios existentes en nuestro país para la práctica de esta actividad de ocio, se ha elaborado a partir de los resultados obtenidos de 300 encuestas realizadas en el mes de octubre de 2007.

El trabajo de campo se llevó a cabo en dos Vías Verdes de contrastado uso por parte del colectivo: la Vía Verde de La Sierra, en las provincias de Cádiz y Sevilla, y la Vía Verde de Plazaola, en Navarra. En la primera, se realizaron ciento dieciséis encuestas y en la segunda ciento ochenta y cuatro.



DATOS	VV SIERRA	VV PLAZAOLA	TOTAL
Universo referencia ⁽¹⁾	90.000	80.000	170.000
Muestra	184	116	300
% Error	± 7,36	± 9,28	± 5,77
Nivel confianza $\zeta = \text{Sigma}2$	95,5	95,5	95,5
Trabajo de campo	6, 7, 12, 13, 14, 20 y 21 octubre 2007	6, 7, 12, 13 y 14 octubre 2007	

(1) Cifra de usuarios al año proporcionada por los gerentes de ambas vías, según encuesta realizada para este estudio.

Aunque el número de encuestas no es suficiente para alcanzar representatividad estadística en cada una de las vías verdes de referencia, parte de las preguntas se han analizado a esta escala teniendo en consideración que la información obtenida puede resultar muy significativa y de elevado interés a la hora de tomar decisiones que afecten a la puesta en valor turística de estas infraestructuras o en los procesos orientados a definir nuevos productos turísticos.

Como el cicloturismo es una práctica de ocio frecuente entre grupo de amigos y/o familiares, a la hora de seleccionar a los encuestados se aplicó como criterio general encuestar a una sola persona por grupo, normalmente un adulto, varón o mujer, que ejerciera de portavoz del resto.

El objetivo de esta estrategia ha sido poder obtener la mayor información posible y evitar, también en la medida de lo posible, redundancias en la toma de datos.

Las encuestas se realizaron en fines de semana pese a que existe un grupo de personas que también realizan la práctica otros días de la semana porque se consideró, a priori, que es precisamente en estos días festivos cuando se concentra el grueso de la demanda que conforma el segmento de mercado del cicloturismo.

El período de elaboración del trabajo de campo (meses de septiembre y octubre) se seleccionó a partir de los condicionantes expuestos en el contrato de adjudicación del proyecto. Ahora bien, esto no debe interpretarse como problema en términos de representatividad de la información obtenida puesto que, tal y como se constata en la investigación, son precisamente estos meses, junto a los de final de primavera y comienzo de verano, los que con mayor frecuencia se practica el cicloturismo en nuestro país.



Perfil básico del cicloturista

El perfil básico del cicloturista responde a un grupo de demanda diverso con mayoría de adultos y jóvenes pero donde también encontramos una presencia significativa de población infantil y, en menor medida, de personas en edades avanzadas (mayores de 50 años).

El grueso de los cicloturistas se desplazan en grupos relativamente numerosos integrados por una media de 5,5 personas, entre quienes predominan los amigos y también abundan familiares, hijos y pareja y tampoco son infrecuentes los casos de quienes se desplazan sin compañía para practicar la actividad.

El colectivo muestra, en términos generales, una elevada cualificación puesto que el 41% ha cursado estudios universitarios, el 74% son asalariados (una parte importante ocupados con elevado nivel de calificación) y un significativo 15,7% son empresarios con y sin asalariados.

Desde la perspectiva socioeconómica, el perfil básico del cicloturista responde, en definitiva, a un colectivo caracterizado por haber alcanzado la independencia respecto a los progenitores, haber formado familia, tener hijos o encontrarse en edad de tenerlos, mostrar un elevado nivel cultural-educativo y desarrollar ocupaciones en actividades que requieren niveles profesionales medios y elevados. Se trata, en definitiva, de un grupo de demanda cualificado, con experiencia viajera, que muestra una capacidad de gasto elevada y es exigente en términos de servicios y experiencias turísticas.

La práctica de actividades de cicloturismo es muy frecuente entre el colectivo, puesto que el número medio de veces que realizan asciende a 27,7. Ahora bien, existe un amplio abanico de situaciones al respecto, puesto que el 7,3% no la han practicado nunca, el 42,4% tan sólo entre una y diez al año, el 13% la realiza entre 26 y 50, el 10,7% entre 51 y 100 veces y el 6% la practica más de 100 veces al año.

En cualquier caso, para una buena parte del colectivo el cicloturismo es una práctica habitual que se realiza durante las cuatro estaciones del año (46,3%), si bien la más frecuente es el otoño (87% de los casos), seguida de la primavera (72,7%), el verano (66,3%) y por último el invierno (58,3%).



Esta diversidad, definida por un amplio abanico de situaciones que oscila entre una amplia presencia de habituales de la actividad y otros que definimos como practicantes ocasionales, implica la existencia de diferentes necesidades y, por tanto, demandas potenciales. En el primero de los casos derivadas de la práctica frecuente de una actividad exigente en términos de esfuerzo físico y, en el segundo, vinculadas a la práctica del cicloturismo como actividad ocasional de ocio y recreación.

Para la práctica del cicloturismo el colectivo utiliza, preferente, infraestructuras con escaso o nulo tránsito de automóviles. En este sentido, el primer lugar de preferencias corresponde a las vías verdes (32,8%), a continuación se sitúa un grupo de infraestructuras que definimos como “otros caminos” (23,9%) entre las que predominan los caminos rurales, y en tercer lugar pistas forestales (22,7%). Por el contrario, tan sólo el 9,1% frecuenta carreteras, el 8,4% rutas urbanas y apenas el 2,9% grandes rutas.

La principal conclusión a extraer al respecto es que las vías verdes son consideradas por los cicloturistas como lugares seguros, en tanto por ellas no discurre tráfico rodado y cuando existe es de muy baja intensidad. En consecuencia, las vías verdes destacan como infraestructuras óptimas para el desarrollo del cicloturismo tanto para quienes lo realizan de forma ocasional como para los practicantes asiduos.

Ahora bien, los resultados de la investigación muestran importantes diferencias territoriales en este capítulo, que deberían ser constatadas en nuevas investigaciones de caso. La principal es que los cicloturistas de Plazaola utilizan en mayor medida las vías verdes que los de la Vía Verde de La Sierra (45,8% y 25,3% respectivamente), mientras que entre estos últimos es más habitual el uso de carreteras.

Es muy probable que estas diferencias se expliquen en función de la mayor o menor disponibilidad de vías verdes y la mayor o menor densidad urbana de los territorios. Desde esta perspectiva, la menor dotación de vías verdes en el sur y la mayor densidad urbana en el norte propician un uso más frecuente de “infraestructuras seguras” en Navarra.

Las conclusiones al respecto que ponemos en clave de propuestas son, por un lado, la necesidad de elaborar nuevas investigaciones que constaten las diferencias



territoriales planteadas y, en segundo lugar, la pertinencia de reforzar la oferta de infraestructuras seguras para la práctica del cicloturismo (sobre todo vías verdes) a escala nacional prestando atención preferente al sur del país.

Para finalizar con el apartado de conclusiones dedicado al perfil de la demanda, es importante señalar, además de las cuestiones ya planteadas, que las acciones a desarrollar para la puesta en marcha de productos turísticos deberán tener en cuenta la existencia de una amplia diversidad de necesidades entre el colectivo de cicloturistas debido a su diversidad.

Por tanto, los productos turísticos a desarrollar, además de disponer de una base común derivada, básicamente, de la práctica del cicloturismo, también deberán contener propuestas específicas que den respuesta a la diversidad de necesidades de los distintos subgrupos de demanda (adultos con y sin hijos en edad infantil, población en edad avanzada, grupos y cicloturistas individuales, practicantes habituales y esporádicos del cicloturismo, usuarios con elevado nivel educativo y socioprofesional y colectivos con menor capacidad económica...).

Servicios e infraestructuras para la práctica del cicloturismo a escala nacional

Las principales carencias señaladas por los cicloturistas a escala nacional son, en orden decreciente de importancia, la oferta de servicios de reparación de bicicletas, la asistencia en recorrido, la accesibilidad en transporte público a rutas, los servicios de alquiler de bicicletas, la adecuación de infraestructuras y la existencia de paquetes turísticos programados. Por el contrario, las menores deficiencias se dan en la oferta de información en Internet, los servicios de restauración, la existencia de aparcamientos próximos a las infraestructuras donde se practica el cicloturismo, la información impresa y el alojamiento.

La investigación constata la existencia de un amplio abanico de cuestiones a mejorar en la labor de planificar productos turísticos de calidad destacando, en orden jerárquico de importancia, los servicios relacionados con el uso de la bicicleta como reparaciones, alquiler de bicicletas y asistencia en recorrido.

La creación y adecuación de infraestructuras para la práctica de la actividad y de servicios públicos de transporte que faciliten el acceso a estas infraestructuras es otro



de los principales ámbitos de actuación a abordar, al que se une la creación de paquetes turísticos específicos dirigidos al mercado del cicloturismo.

Aunque la oferta de alojamiento y restauración no aparecen en el grupo de principales carencias, su importancia en términos de gasto, empleo y rentas generadas en los territorios y la existencia de un grupo relevante de cicloturistas que consideran este como un aspecto deficitario sugiere que también deberían abordarse actuaciones orientadas a mejorar ambos capítulos. En este sentido, las actuaciones no deberían enfocarse tanto a la creación de nueva oferta sino a la adecuación de la existente a las necesidades de los cicloturistas (acogida de grupos, disponibilidad de servicios para el aseo personal de grupos, disponibilidad de lugares seguros para estacionar las bicicletas...).

Medios de información utilizados para organizar las actividades de cicloturismo

Los medios de información más valorados por el colectivo para organizar las actividades de cicloturismo son, en primer lugar, los contactos personales y, a continuación, Internet. Por el contrario, medios convencionales como revistas de cicloturismo, revistas de turismo, clubes ciclistas y revistas especializadas no alcanzan el aprobado. En consecuencia, existe un amplio margen de mejora en este capítulo fundamental sobre todo en el ámbito de los medios convencionales de información.

En cuanto a Internet, pese a que es entre todas las cuestiones analizadas la que menores problemas representa debido, en buena medida, al esfuerzo desarrollado en los últimos años por instituciones implicadas en la materia como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y otras entidades que gestionan las vías verdes españolas y proyectos de desarrollo rural, también se constata la existencia de un amplio margen de mejora al respecto.

La identificación de importantes divergencias en las conclusiones obtenidas en los dos estudios de caso apunta, en otro orden de problemas, a la necesidad de seguir profundizando en el conocimiento de este aspecto fundamental con nuevas investigaciones específicas. En este sentido es importante señalar que existen experiencias en marcha (por ejemplo, la página web de la Vía Verde de la Sierra) que por ser bien valoradas por los usuarios pueden representar modelos a seguir, con las



oportunas mejoras de contenidos y diseños, en la labor de elaborar productos promocionales e informativos sobre destinos de cicloturismo.

Reparación, alquiler de bicicletas y asistencia en recorrido

Los servicios de reparación de bicicletas y de asistencia en recorrido son, en opinión del colectivo, los capítulos donde existen las mayores carencias para la práctica del cicloturismo. Junto a ellos, el alquiler de bicicletas también aparece como déficit importante, de manera que todos ellos deberán conformar un ámbito prioritario de actuación en los proyectos de creación de productos de cicloturismo

Estos servicios deberían emplazarse en las proximidades de las infraestructuras donde se practica cicloturismo, cuestión que puede incidir en su grado de rentabilidad como negocios independientes. En consecuencia, deberán prestarse de manera simultánea por la misma empresa incluyendo, incluso, otros servicios como la vigilancia ambiental y la información turística (modelo de la Vía de La Sierra) o en combinación con otros servicios (alojamiento, restauración, guía ambiental, monitor deportivo...).

Junto a la creación de empresas prestatarias de servicios, la formación de capital humano en asistencia, reparaciones y alquiler de bicicletas y otros servicios como vigilancia ambiental e información turística conforma otro ámbito para la actuación.

La accesibilidad mediante transporte público

La accesibilidad por transporte público a rutas de cicloturismo se sitúa en tercer lugar en la escala de problemas para la práctica del cicloturismo según los encuestados, registrándose de nuevo diferencias territoriales al respecto, constatación que obliga a plantear el interés de realizar evaluaciones previas sobre el problema, a escala de caso, a la hora de abordar proyectos en los diferentes territorios del país.

La existencia de infraestructuras, como vías verdes, que tienen enlace con la red ferroviaria convencional a través de estaciones o apeaderos, plantea la oportunidad de priorizar estos casos a la hora de poner en marcha actuaciones orientadas a crear nuevos destinos y nuevos productos de cicloturismo.



Por último, los servicios e infraestructuras de transporte público deberán estar adaptadas a las necesidades específicas del colectivo cicloturista (espacio para traslado de bicicletas, rampas, aparcamientos de bicicletas...) y de otros colectivos como discapacitados, población, con edades avanzadas y grupo. Por tanto, las actuaciones a abordar deberán diseñarse atendiendo a estas necesidades.

La oferta de infraestructuras para la práctica del cicloturismo

Para buena parte de los cicloturistas la oferta de infraestructuras viarias adecuadas a sus necesidades es insuficiente a escala nacional, si bien se constatan importantes diferencias regionales en este sentido.

Aunque la existencia de aparcamientos de vehículos en las proximidades de las infraestructuras utilizadas para la práctica del cicloturismo no parece un déficit generalizado, la constatación de importantes diferencias al respecto en los dos casos analizados plantea que existe un amplio margen de mejora al respecto cuya importancia puede variar en función de los casos.

En consecuencia, la creación de infraestructuras para la práctica del cicloturismo también aparece como ámbito prioritario de actuación donde, las vías verdes, como infraestructuras seguras que permiten la práctica del cicloturismo a un amplio perfil de demanda (niños, adultos, personas en edades avanzadas, personas con diferentes tipos de discapacidad...), se postulan como espacios a privilegiar a la hora de desarrollar nuevos productos y habilitar nuevos destinos para la práctica del cicloturismo.

La oferta de paquetes turísticos programados de cicloturismo

En la actualidad, el colectivo de cicloturista muestra un claro perfil de viajero independiente con amplia presencia de aficionados habituales a la actividad para quienes esta constituye una forma de ocio cotidiana y que, en principio, no tiene excesivo interés en el consumo de paquetes turísticos. Sin embargo, junto a ellos también existe un amplio y diverso colectivo para el que los paquetes programados pueden ser de gran utilidad.



Independientemente de esta divergencia de situaciones, la creación de productos de este tipo debe configurarse como ámbito de interés en el desarrollo del mercado del cicloturismo debido, fundamentalmente, a la escasez de productos existentes en la actualidad. En este sentido interesa señalar que los paquetes, además de alojamiento y restauración, deberían integrar otros servicios ya mencionados como asistencia en recorrido, alquiler y reparación de bicicletas.

Oferta de alojamiento y restauración

Los resultados de la investigación muestran que la oferta de alojamiento y restauración no es un ámbito que muestre en la actualidad excesivos problemas para los cicloturistas, si bien buena parte de ellos son excursionistas que no utilizan estos servicios. Ahora bien, la gran mayoría de los alojamientos existentes están diseñados para una demanda genérica, es decir, no están adaptados a las necesidades específicas de los cicloturistas.

En consecuencia, existe un amplio margen para la mejora al respecto, que debería centrarse en la creación de servicios en zonas próximas a las infraestructuras donde se practica la actividad y en la adecuación de establecimientos a las necesidades del cicloturista (aparcamientos de bicicletas, zonas de descanso y relajación, espacios comunes amplios utilizables por grupos, oferta gastronómica adecuada para la práctica del cicloturismo...).

Potencialidades de las vías verdes como destinos de cicloturismo

Pese a que existe una gran divergencia de situaciones en la adecuación para la práctica del cicloturismo y dotación de servicios y equipamientos, las vías verdes son, en la actualidad, infraestructuras de uso frecuente por los cicloturistas. Por ello se puede afirmar que están dando respuesta a uno de los principales problemas planteados en el capítulo anterior: el déficit existente, a escala nacional, de infraestructuras adecuadas para la práctica del cicloturismo.

Las vías verdes son destinos con un gran atractivo para un amplio perfil de cicloturistas que se acercan a ellas para practicar deportes, entrar en contacto con la naturaleza y conocer el patrimonio territorial de las propias vías y de su entorno. En consecuencia, aunque la práctica de deportes es la principal motivación de los



encuestados, también es importante el disfrute de la naturaleza y del patrimonio cultural.

Existe cierto grado de especialización entre las vías verdes analizadas, cuestión que remite a considerar el interés de plantear enfoques diferenciados en los proyectos de puesta en valor de las vías verdes del norte y del sur peninsular, en tanto en las primeras la dotación de equipamientos para aficionados al ciclismo tiene mayor importancia que en las segundas, donde la dotación de servicios e infraestructuras para la práctica del cicloturismo debería estar acompañada de una mayor presencia de dotaciones destinadas a favorecer el disfrute de la naturaleza y el paisaje y el desarrollo de actividades relacionadas con la interpretación de su patrimonio.

Mecanismos de promoción y difusión utilizados por los cicloturistas para organizar la estancia en las vías verdes

El principal medio de conocimiento de las Vías Verdes son los contactos personales y después Internet, destacando la relativa escasa relevancia que tienen al respecto instrumentos convencionales de promoción y difusión (Guías, serie televisiva, otros programas de televisión, oficinas de información turística, programas de radio, prensa convencional, revistas de turismo, ferias y agencias de viajes).

La importancia de Internet, probablemente superior a la reflejada en la investigación, destaca a este medio de comunicación como el más propicio para la difusión de información sobre las vías verdes y su promoción turística. En cuanto a los medios convencionales (como edición de guías y folletos, programas de radio y televisión, asistencia a ferias...), también tienen su debida importancia, destacándose sin duda el programa de televisión VIVE LA VÍA, realizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y emitido por TVE y por el Canal Viajar como uno de las iniciativas promocionales más importantes para las vías verdes españolas.

En definitiva, si bien Internet se postula como uno de los principales mecanismos de promoción, una mayor penetración en el mercado requeriría, también, un mayor esfuerzo en estos instrumentos convencionales, particularmente en presencia en agencias de viaje, cuestión supeditada a la creación de paquetes turísticos.



Características del viaje y comportamiento de los cicloturistas en las vías verdes

La gran mayoría de cicloturistas viajan de manera independiente a las vías verdes, tratándose de un segmento de demanda que funciona de manera autónoma e independiente respecto a los operadores turísticos convencionales, cuestión que se explica atendiendo al perfil sociocultural del colectivo, a sus motivaciones y a la escasa oferta de productos de cicloturismo.

El principal medio de transporte es el automóvil particular, de ahí la importancia de cuestiones que señalamos en el apartado anterior como son la creación de aparcamientos adecuados a las necesidades de estos usuarios.

Aunque un colectivo significativo de cicloturistas viaja solo, lo habitual es hacerlo en grupos con una media de 5,5 miembros, integrados por amigos, familiares o amigos y familiares, es decir, se trata de un colectivo heterogéneo en cuanto a composición.

Esta heterogeneidad plantea el interés de considerar al cicloturista como un grupo de demanda muy segmentado cuyo tratamiento turístico requiere un enfoque complejo desde la diversidad a la hora de plantear propuestas de actuación encaminadas a la puesta en marcha de infraestructuras, servicios, equipamientos, productos turísticos y estrategias de promoción y comercialización.

Duración de la estancia y uso de servicios de alojamiento y restauración

El tiempo de permanencia de los encuestados en las vías es, en términos generales, reducido, en tanto la mayoría permanece menos de medio día en las mismas, siendo relativamente reducido el porcentaje de quienes pernoctan al menos una noche (22,3%).

Los alojamientos no comerciales integrados, en orden decreciente de importancia, por casas de amigos o familiares, autocaravanas, son las más utilizadas por los cicloturistas que pernoctan (43%), situándose a continuación los establecimientos comerciales emplazados en la propia vía verde (22,4%), las casas rurales (14,9%) y los hoteles del entorno (13,4%).



La existencia o inexistencia de alojamientos emplazados en la misma vía verdes o en sus proximidades inmediatas son el principal factor que explica la mayor tendencia a pernoctar en establecimientos comerciales, de manera que la promoción de nuevos establecimientos de este tipo se plantea como una de las principales estrategias a poner en marcha en los proyectos de desarrollo de productos dirigidos a cicloturistas. Estos establecimientos deberán dar respuesta a las necesidades de una demanda convencional pero, además, también deberán estar adaptados a las necesidades de un colectivo, los cicloturistas, que con frecuencia se desplazan en grupo.

La mayoría de los cicloturistas consume alimentos y bebidas en restaurantes emplazados en las vías verdes, si bien vuelve a existir importantes diferencias al respecto en función de la vía verde analizada. Menos de la mitad de los cicloturistas llegan a las vías verdes con la comida preparada (44,3%) y otro porcentaje no comen durante su estancia, si ésta es breve.

La existencia o inexistencia de restaurantes en la propia vía verde vuelve a ser el principal factor explicativo de la situación radiografiada, de manera que, como ocurre con los alojamientos comerciales, la creación de restaurantes y su adaptación a las necesidades específicas del colectivo también se configura como una de las labores prioritarias a desarrollar en las vías verdes a la hora de habilitarlas como destinos.

En cualquier caso, la presencia de una mayoría de cicloturistas que no pernoctan, que no consumen alimentos o que los traen de sus lugares de residencia, junto a la de un grupo importante de cicloturistas que pernoctan y consumen servicios de restauración, constata el interés de abordar de manera diferenciada el tratamiento de esta amplia variedad de colectivos, que incluye excursionistas y turistas que pernoctan, a la hora de diseñar acciones de promoción y desarrollo de las vías verdes como destinos. Y esta cuestión nos remite a la necesidad de dotarlas de equipamientos como áreas de descanso, zonas de sombra, áreas recreativas, áreas infantiles y zonas con agua potable, aspectos que se plantean más adelante.

Gasto efectuado

Aunque el gasto efectuado por los cicloturistas difiere notablemente en función de la vía verde analizada, las conclusiones obtenidas manifiestan, de nuevo, una amplia variedad de situaciones.



En cualquier caso, destaca en este apartado, el predominio (50,3%) de un grupo de demanda que gasta menos de 10 euros, por persona y día, situándose a continuación otro que gasta entre 10 y 20 euros (29%) y, a gran distancia, otro que gasta entre 21 y 30 euros (6,7%). Además y aunque en términos proporcionales sea un grupo minoritario, un nada desdeñable 6% declara gastar por encima de 30 euros.

El principal capítulo del gasto es el transporte, seguido de la alimentación y a gran distancia por el alojamiento, siendo apenas relevante el gasto efectuado en otros conceptos como la compra de recuerdos, artesanías y productos agroalimentarios locales.

De nuevo, la existencia o inexistencia de establecimientos comerciales como alojamientos, restaurantes y comercios en las vías verdes o en sus proximidades inmediatas se plantea como principal factor explicativo de esta situación. El perfil de los cicloturistas (excursionistas que viajan de manera independiente, permanecen pocas horas y se alojan en elevada proporción en viviendas de familiares o amigos), también es otro factor explicativo al que se une un tercero: la falta de imagen de las vías verdes como destinos turísticos dotados de servicios de alojamiento, restauración y comercios especializados.

En definitiva, existe un amplio margen de mejora para aumentar el gasto efectuado por los cicloturistas en las vías verdes y éste pasa por la creación de servicios de alojamiento, restauración y comercio en las propias vías y sus entornos más inmediatos, así como por promover la imagen de las vías verdes como destinos adecuados tanto para excursionistas como para cicloturistas que deseen pernoctar.

En el caso de los excursionistas, el incremento del grado de satisfacción con la experiencia también pasa por mejorar los equipamientos no comerciales que faciliten el consumo de alimentos preparados en sus lugares de origen (por ejemplo áreas de descanso dotadas de bancos, mesas, agua potable y zonas de sombra). La creación de estos equipamientos, además de facilitar la estancia de este colectivo, tendrá impactos positivos en la experiencia turística de quienes comen en alguno de los restaurantes de la vía y su entorno e incidirá en la mejora de la calidad de vida de la población local en tanto podrán utilizarlas para sus actividades de ocio, recreación y esparcimiento.



Valoración de los servicios e infraestructuras de las vías verdes

En otro apartado señalamos la escasez de infraestructuras en España para la práctica del cicloturismo como una de las principales conclusiones de la investigación, y también señalamos que las vías verdes dan respuesta parcial al problema.

Aunque en España existe una amplia y diversa serie de infraestructuras que pueden cumplir funciones similares a las de las vías verdes (vías pecuarias, caminos reales, calzadas romanas, caminos rurales, senderos de largo recorrido...), son aquéllas las que en la actualidad se encuentran mejor preparadas para ser utilizadas para fomento del cicloturismo, si bien existen importantes carencias aún a pesar de los importantes esfuerzos realizados al respecto por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y otras instituciones con competencias en la materia. En este contexto, determinar las carencias actuales de las vías verdes para la práctica del cicloturismo se plantea como una labor previa de gran interés para su puesta en valor.

En términos generales, las vías verdes reciben una alta valoración por parte de los cicloturistas como infraestructuras para la práctica del cicloturismo y de otras actividades de turismo, ocio y recreación, siendo ésta especialmente elevada en los capítulos de calidad del paisaje y el medio ambiente del entorno, atención y trato recibido en establecimientos, comportamiento del resto de visitantes, limpieza, información ofrecida, información turística impresa, información en Internet, accesibilidad y señalización. Por el contrario, las vías verdes reciben una valoración baja, aunque superando el aprobado, en aspectos de gran importancia como la dotación de áreas infantiles y zonas con agua potable, la iluminación de túneles, la oferta de alojamientos y de centros de interpretación o museos.

Sin embargo, también es cierto que las carencias de las vías verdes en equipamientos, servicios e infraestructuras son, en opinión de los cicloturistas, elevadas en la mayoría de los conceptos, de manera que existe un amplio margen para la mejora.

El principal problema, según los cicloturistas, se plantea en la dotación de zonas con agua potable a lo largo de los recorridos de las vías verdes, cuestión cuya resolución es fundamental si se pretende garantizar que la práctica del cicloturismo sea una actividad saludable.



El segundo gran problema concierne a la escasez de áreas infantiles, equipamientos que facilitan la práctica de actividades deportivas y de recreación a un amplio grupo de demanda actual (las personas que cuidan y pasean a usuarios en edad infantil) y también ayuda a crear cultura de cicloturismo entre la población infantil ayudando, en definitiva, a crear mercado a medio y largo plazo.

La escasez de zonas de sombra también ocupa un lugar destacado en términos de déficit, si bien la intensidad de este problema difiere en función de la climatología imperante en la vía verde.

Independientemente de las diferencias territoriales registradas en este sentido, la dotación de zonas de sombras se plantea como otra área estratégica para la mejora de las vías verdes como infraestructuras para el turismo, el ocio y la recreación, puesto que facilitan la práctica de deportes, en condiciones saludables, a todos los cicloturistas y usuarios de las mismas, independientemente de su edad y estado físico.

La oferta de comercios y tiendas en torno a las vías verdes y sus proximidades también es otro problema importante a considerar, en tanto la puesta en marcha de este tipo de servicios favorecería la creación de empleo y la generación de rentas en los territorios reforzando, en consecuencia, la calidad de vida de sus habitantes y facilitando la permanencia de población. La creación de estos equipamientos se plantea, en consecuencia, como otro ámbito estratégico para la intervención puesto que además favorece la comercialización de productos locales fomentando la sostenibilidad económica del proceso de desarrollo turístico de las vías verdes.

Un capítulo de gran importancia corresponde a los servicios de asistencia en recorrido, cuestión que preocupa especialmente a los cicloturistas cuando son interrogados al respecto sobre la situación a escala nacional. Si bien el problema es menos importante en las vías verdes, todavía existe un amplio margen para la mejora, puesto que son muy pocas las que disponen de este tipo de servicios de manera permanente.

Junto a los servicios de asistencia en recorrido, la escasez de servicios de alquiler y reparación de bicicletas a escala nacional son cuestiones que preocupan a los cicloturistas, y también en este caso las vías verdes se nos muestran como infraestructuras con menores problemas aunque de nuevo existe un amplio margen



para la mejora. Ahora bien, señalamos en otro apartado que con frecuencia ninguna de estas actividades suelen resultar rentables si se desarrollan de manera independiente, de forma que la prestación de todos estos servicios de forma simultánea puede resultar una buena estrategia para su consolidación.

En este sentido también puede ser una buena estrategia promover empresas que, además de los anteriores, presten otros servicios como información turística sobre la vía, su entorno y servicios, vigilancia ambiental, vigilancia ante delitos potenciales contra las personas y las propiedades y servicios de guías deportivos o de la naturaleza.

Por todo ello, se plantea promover empresas que asuman estas funciones como ámbito esencial de actuación para potenciar la calidad de la experiencia turística, la creación de empleo, la conservación del patrimonio de la vía y su entorno y alcanzar la concienciación ambiental de los usuarios acerca de la importancia de la conservación de la misma y de sus recursos. Para conseguir estos objetivos, será necesario llevar a cabo una labor previa o paralela a la creación de estas empresas en tareas de formación multidisciplinar de sus trabajadores.

Por último, la creación de equipamientos culturales como centros de interpretación, museos y/o espacios permanentes o temporales de exposiciones al aire libre, también se plantea en términos de déficit y carencias actuales.

Al respecto, es importante señalar que la evolución del turismo cultural y del turismo ambiental (ecoturismo) apunta a que la creación de este tipo de equipamientos en las vías verdes reforzaría su imagen como destinos, diversificaría su oferta y permitiría proponer nuevas experiencias a los cicloturistas.

Las vías verdes discurren por espacios de gran calidad ambiental, muchos de ellos protegidos, sin ocasionar impactos ambientales, ya que se trata de infraestructuras ferroviarias existentes desde hace décadas. Por ello, a sus funciones como corredores ecológicos se une otra de gran interés, la pedagógica, en tanto permiten un fácil acercamiento, a amplios colectivos, al conocimiento y comprensión del valor de los recursos naturales y culturales de los territorios por los que atraviesan. Por todo ello, la dotación de estos equipamientos es otras de las líneas potenciales de actuación en las

tareas de convertir a las vías verdes en destino y crear productos de cicloturismo en las mismas.

Pese a los esfuerzos realizados en los últimos años, la señalización de las vías verdes, la mayor dotación de restaurantes y, sobre todo de alojamientos, son problemas a resolver en tanto afectan directamente a la satisfacción de la experiencia cicloturista y/o ayudan a generar dinamismo económico y laboral en torno a las vías verdes.

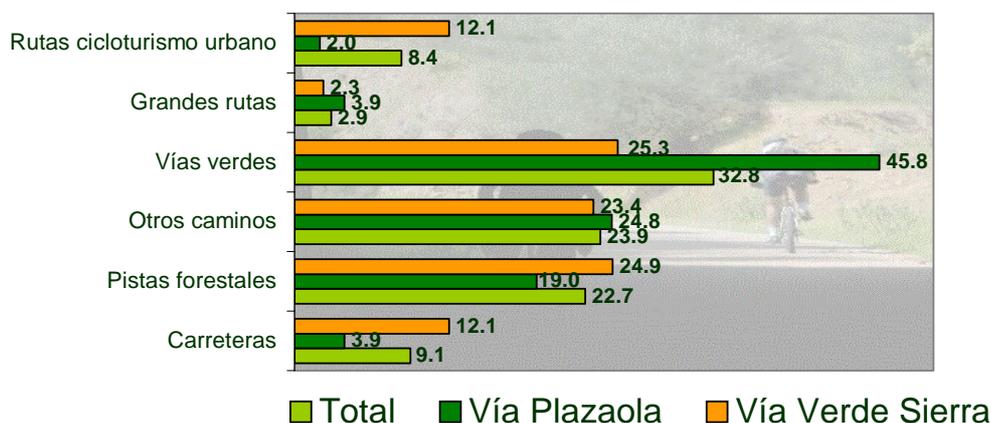
A la hora de formular propuestas orientadas a aumentar la dotación de alojamientos, restaurantes y bares y cafeterías, deberían priorizarse productos específicamente adaptados a las necesidades de los cicloturistas como espacios para aparcamiento de bicicletas y aseo personal de cicloturistas, oferta de alimentos con potencial calórico y fácil de digerir y espacios para reuniones de grupo.

Por último, las áreas de descanso constituyen, junto con las zonas de sombra y aquellas habilitadas con agua potable, equipamientos fundamentales para una práctica saludable del cicloturismo en las vías verdes. En consecuencia, aumentar su número, mejorar su conservación y ampliar sus dotaciones en mobiliario (mesas, papeleras, contenedores, vegetación...) se plantea como otro de los ámbitos prioritarios de actuación en la labor de consolidar las vías verdes como destinos y crear productos de cicloturismo.

A continuación se presentan algunos gráficos y tablas de interés del estudio de demanda que ilustran las conclusiones anteriores:

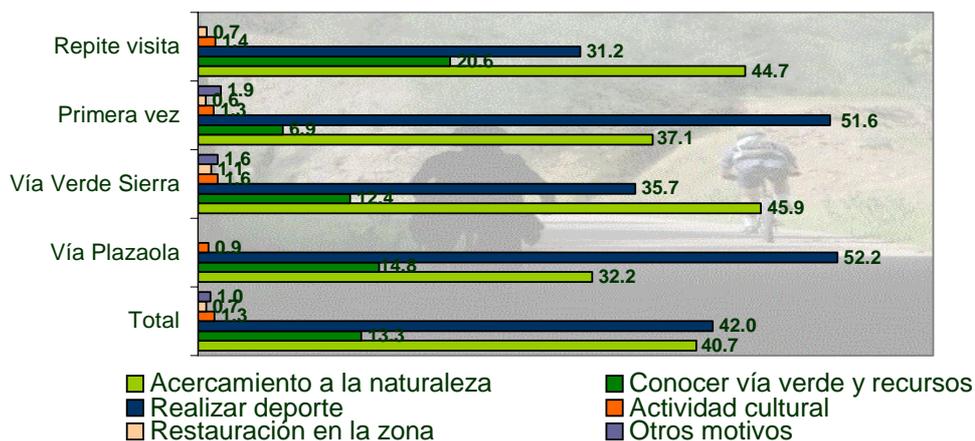
Tipo de recorrido frecuentado en salidas habituales

(% Total. N= 300)

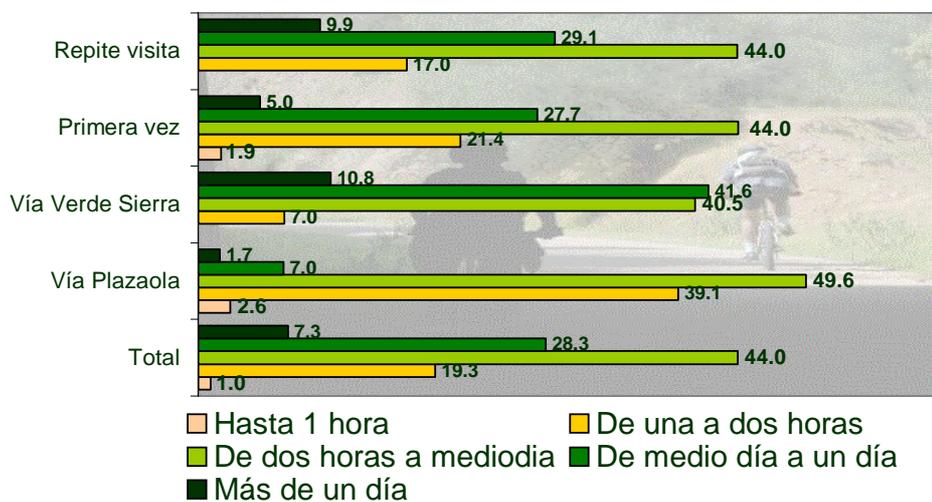


Opinión sobre la oferta turística nacional para la practica del cicloturismo				
	Escasa	Suficiente	Excesiva	Ns/Nc
Adecuación de infraestructuras	27,7	47,3	0,7	24,3
Oferta de alojamiento próxima a rutas	17,3	52,0	0,7	32,0
Oferta de restauración próxima a rutas	11,7	58,0	2,0	28,3
Alquiler de bicicletas	31,0	33,3	0,3	35,3
Talleres de reparación de bicicletas	39,3	26,7	0,3	33,7
Paquetes turísticos programados	24,0	38,7	0,7	36,7
Asistencia en recorrido	35,0	33,0	0,7	31,3
Aparcamientos	13,0	56,3	2,0	28,7
Accesibilidad en transporte público a rutas	34,0	32,7	0,7	32,7
Información impresa	17,0	53,0	2,0	28,0
Información en Internet	8,7	56,7	5,7	29,0

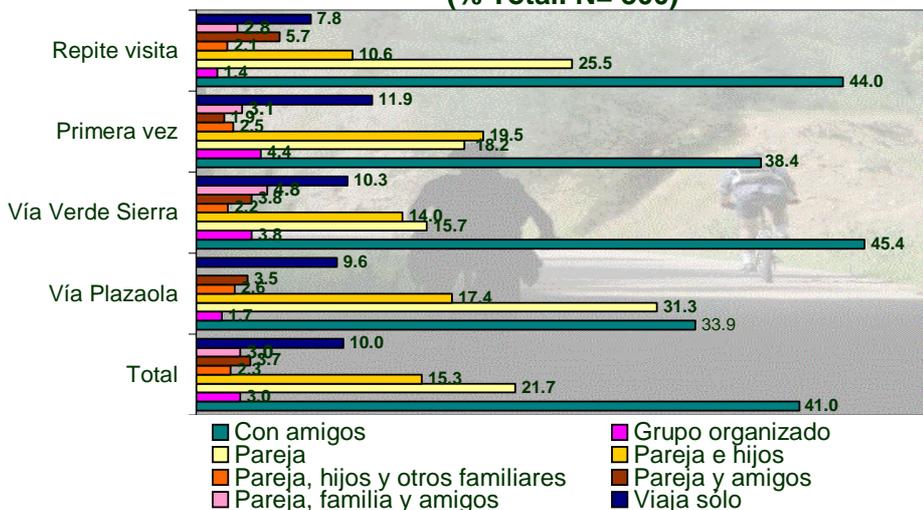
Principal motivo que ha determinado su visita a esta vía verde (% Total. N= 300)



Duración del recorrido por la Vía Verde (%; Total. N= 300)

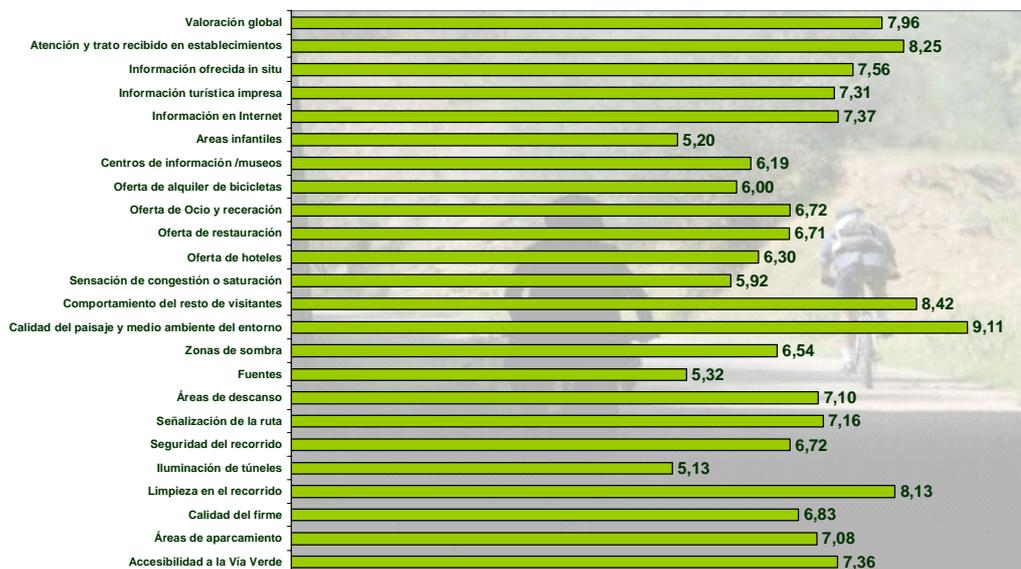


Composición del grupo en la visita a la Vía Verde (% Total. N= 300)



Opinión sobre los servicios e infraestructuras de la Vía Verde				
	Escasa	Suficiente	Excesiva	Ns/Nc
Oferta de alojamiento	18,7	56,2	1,0	24,0
Oferta de restaurantes	14,0	74,0	1,0	11,0
Oferta de bares y cafeterías	13,3	68,3	1,7	16,7
Oferta de comercios	28,0	47,0	0,3	24,7
Oferta de alquiler de bicicletas	8,3	67,7	0,7	23,3
Asistencia en recorrido	25,0	56,3	1,0	17,7
Oferta de aparcamientos	20,0	75,7	1,3	3,0
Áreas de descanso	15,0	79,0	1,3	3,0
Áreas infantiles	35,7	49,7	1,0	13,7
Zonas de sombra	28,0	62,0	5,3	4,7
Señalización	19,7	76,0	1,3	3,0
Fuentes	48,3	46,3	1,7	3,7
Centros de interpretación	21,3	56,7	0,7	21,3

Valoración de la visita a la vía verde. (Puntuación media 1 a 10)





Tipo de comida que realizan en su visita a la vía verde (% Total. N= 300)



Por otro lado, las **fortalezas desde el punto de vista de la demanda turística según la valoración de los gerentes de las vías verdes** – coincidentes en buena parte con los datos que arroja la encuesta - son:

- Existe un tipo de demanda muy amplio tanto desde el aspecto de la edad, nivel sociocultural, y económico. Esto significa que es un recurso turístico con gran proyección y posibilidades de convertirse en producto que ofertar a familias, jóvenes, jubilados, escolares, discapacitados, clubes, asociaciones, federados, etc.
- Además, se trata de una demanda que acude en grupos bien familiares o de amigos.
- La demanda tiende a crecer dado que el tipo de turismo de naturaleza se viene incrementando en los últimos tiempos
- Se trata de una demanda fiel, que repite destino con frecuencia o tipo de producto. Es un usuario que “colecciona” vías verdes
- Es un usuario respetuoso con el medio ambiente y el entorno



- Tiene un poder adquisitivo medio-alto
- El grado de satisfacción de la demanda es bastante alto lo que contribuye a la promoción del recurso entre el entorno próximo por el mecanismo del “boca-oído”
- La demanda está haciendo aumentar la oferta turística y los servicios de la comarca, lo que significa una dinamización social del entorno.

Entre las **debilidades** desde el punto de vista de la demanda se detecta que:

- Existe una cierta estacionalidad en algunas de las vías verdes
- Las estancias suelen ser cortas en ocasiones por la falta de oferta de alojamiento
- La falta de promoción en la mayoría de las vías verdes (con excepciones como la vía verde de la Sierra, o las vías verdes de Girona) está incidiendo directamente sobre la demanda
- La actual demanda no aprovecha todos los recursos que ofrece el territorio y el entorno.

5. Conclusiones sobre la oferta turística

Para empezar, hay que realizar un cambio de concepción respecto a la oferta entendiendo con ello que en el “producto cicloturista” la oferta complementaria es el alojamiento y la restauración y la oferta principal es el recurso, es decir la propia vía verde.

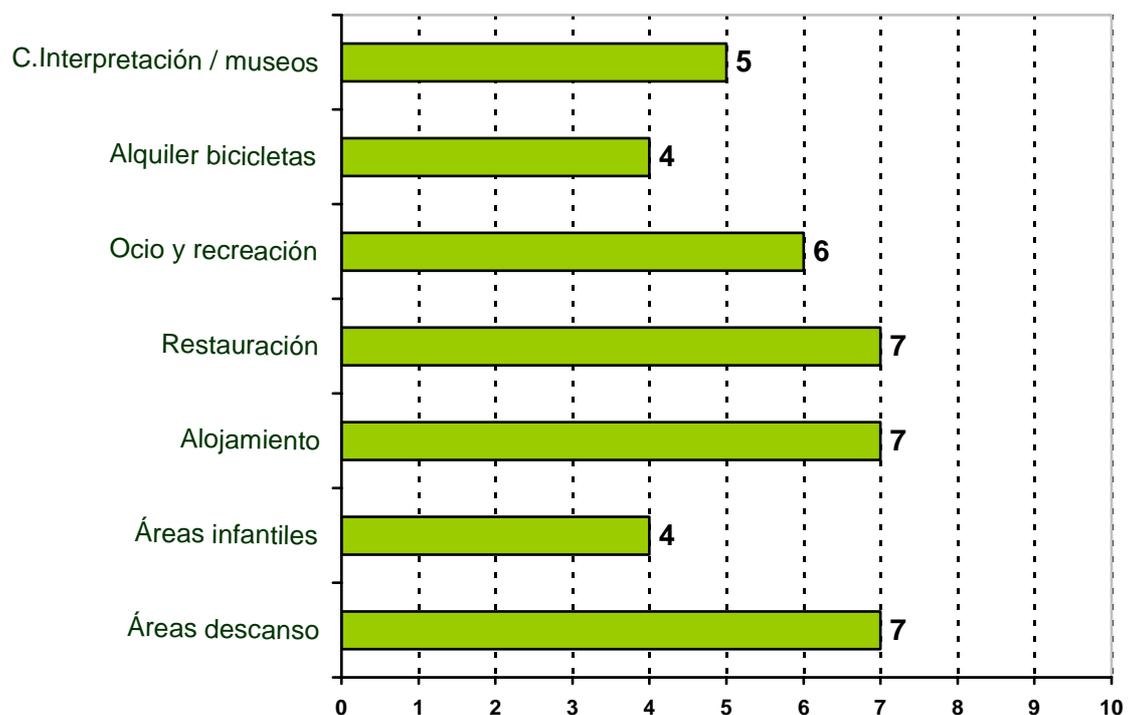
Algunos datos de interés:

- El 41,53% de la oferta hotelera de las vías verdes son alojamientos rurales (casas rurales y hoteles rurales), lo que incide en el desarrollo local.



- Existen unos 15 establecimientos hoteleros (700 plazas) y 31 restaurantes de media en cada vía verde (en los municipios atravesados). Lo cual no significa que estén a distancias cercanas al trazado.
- Existe una media de 3,5 empresas de turismo activo en cada vía verde, siendo la media de empresas de alquiler de bicicletas 1,2, aunque con gran varianza entre vías verdes (ej. En Girona hay 10 y en muchas vías verdes no hay ninguna).
- Los gestores de vías verdes consideran insuficiente la oferta de empresas de alquiler de bicicletas.
- La valoración (en una escala del 1 al 10) por los gestores de vías verdes sobre la oferta se sitúa en el 5.

Valoración de la oferta en las vías verdes (Puntuación media de 1 a 10)



Entre las **fortalezas** desde el punto de vista de la oferta turística se destaca lo siguiente:

- Enorme potencial que tienen las vías verdes como oferta en sí misma especialmente por su accesibilidad.
- Las estaciones de ferrocarril en desuso como potenciales edificios para albergar nueva oferta turística (alojamientos, restaurantes...)



- El uso a nivel local se ve como una fortaleza: hace que la infraestructura se use, esté mantenida y no caiga en el abandono
- Recursos naturales atractivos del entorno: espacios naturales de interés, paisaje, etc.

Como **debilidades** de la oferta se detecta:

- Problemas y carencias en la propia infraestructura: iluminación de túneles, puntos de agua, adaptación expresa para discapacitados.
- Falta de oferta complementaria “a pie de vía” en bastantes casos.
- Estaciones de ferrocarril en estado de deterioro y abandono a lo largo de la vía verde. Sin uso actual.
- Escasa oferta de empresas de turismo activo (alquiler de bicicletas, paquetes combinados, etc.).

“La Vía Verde de la Terra Alta (Tarragona) es el producto más significativo para el desarrollo turístico de toda esta comarca. Actualmente, el principal problema para contribuir a aumentar su uso es el mantenimiento por su elevado coste económico. Contribuiría a este desarrollo turístico el poder disponer de las estaciones a lo largo del trazado como servicios a los usuarios” (sic. Apartado de Observaciones de la Encuesta a Gerentes)

A continuación se presentan algunos cuadros de interés:

Nº de establecimientos hoteleros y plazas en los municipios de las Vías Verdes			
Nombre de la Vía Verde	Número de alojamientos	Plazas de Alojamiento	Número de Restaurantes
V.V. DEL FERROCARRIL VASCO NAVARRO (TRAMO NAVARRA)	3	204	3
V.V. DE LA SIERRA	13	362	28
V.V. DEL PAS	64	1637	61
V.V. DE POBLETE	15	1246	46
V.V. DE ALCOI	6	545	54
V.V. DE GALDAMES	ns/nc	ns/nc	ns/nc
V.V. DE LA VAL DE ZAFÁN	16	328	13
V.V. DEL TARAZONICA	21	877	34
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO NAVARRA)	15	642	22



Nº de establecimientos hoteleros y plazas en los municipios de las Vías Verdes			
Nombre de la Vía Verde	Número de alojamientos	Plazas de Alojamiento	Número de Restaurantes
V.V. DE LA JARA	10	216	12
V.V. DE OJOS NEGROS (TRAMO ARAGÓN)	44	333	30
V.V. DE LINARES	8	442	21
V.V. DEL TRANQUERU	19	1626	47
V.V. DE LOS MOLINOS DEL AGUA	5	164	23
V.V. DEL CIDACOS	ns/nc	ns/nc	ns/nc
V.V. DEL FERRO I DE CARBÓ	7	436	6
V.V. DEL BAIX EBRE	15	1012	73
V.V. DEL CARRILET OLOT-GIRONA	13	983	173
V.V. DEL CARRILET GIRONA-COSTA BRAVA	ns/nc	ns/nc	ns/nc
V.V. DEL RÍO OJA	ns/nc	ns/nc	ns/nc
V.V. DE PRÉJANO	ns/nc	ns/nc	ns/nc
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO GUIPUZKOA)	5	60	12
V.V. DE TERRA ALTA	52	1147	12
V.V. DEL TAJUÑA	ns/nc	ns/nc	ns/nc
V.V. DE LACIANA	25	350	18
V.V. SIERRA NORTE DE SEVILLA	30	1549	9
V.V. DEL ACEITE	19	1466	115
V.V. PIQUILLO	24	366	93
V.V. DEL TREN DE LOS 40 DÍAS	ns/nc	ns/nc	ns/nc
V.V. DEL ESLA	8	860	0
V.V. DE LA SUBBÉTICA	35	857	69
Totales	472	17.708	974
Promedio	15	738	31

Número de empresas de Turismo Activo						
Nombre de la Vía Verde	Alquiler Bicicletas	Ocio Activo (escalada, parapente...)	Rutas a caballo	Actividades Náuticas	Otras Empresas Ocio Activo	Total
V.V. DEL FERROCARRIL VASCO NAVARRO (TRAMO NAVARRA)	1	0	0	0	0	1
V.V. DE LA SIERRA	2	1	1	0	0	4
V.V. DEL PAS	0	2	1	0	0	3
V.V. DE POBLETE	0	1	2	1	1	5
V.V. DE ALCOI	0	1	1	0	0	2



Número de empresas de Turismo Activo						
Nombre de la Vía Verde	Alquiler Bicicletas	Ocio Activo (escalada, parapente...)	Rutas a caballo	Actividades Náuticas	Otras Empresas Ocio Activo	Total
V.V. DE GALDAMES	0	0	0	0	0	0
V.V. DE LA VAL DE ZAFÁN	1	1	0	1	1	4
V.V. DEL TARAZONICA	2	5	1	0	1	9
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO NAVARRA)	1	2	1	0	0	4
V.V. DE LA JARA	1	1	0	1	0	3
V.V. DE OJOS NEGROS (TRAMO ARAGÓN)	1	0	2	0	0	3
V.V. DE LINARES	0	0	0	0	0	0
V.V. DEL TRANQUERU	0	0	0	0	0	0
V.V. DE LOS MOLINOS DEL AGUA	0	0	0	0	0	0
V.V. DEL CIDACOS	0	0	0	0	0	0
V.V. DEL FERRO I DE CARBÓ	3	2	1	0	1	7
V.V. DEL BAIX EBRE	3	2	0	1	0	6
V.V. DEL CARRILET OLOT-GIRONA	11	7	4	1	0	23
V.V. DEL CARRILET GIRONA-COSTA BRAVA	0	0	0	0	0	0
V.V. DEL RÍO OJA	0	0	0	0	0	0
V.V. DE PRÉJANO	0	0	0	0	0	0
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO GUIPUZKOA)	1	0	1	0	0	2
V.V. DE TERRA ALTA	4	0	0	0	0	4
V.V. DEL TAJUÑA	0	0	0	0	0	0
V.V. DE LACIANA	0	6	2	1	1	10
V.V. SIERRA NORTE DE SEVILLA	1	0	0	0	0	1
V.V. DEL ACEITE	1	3	0	0	1	5
V.V. PIQUILLO	0	2	1	1	0	4
V.V. DEL TREN DE LOS 40 DÍAS	0	0	0	0	0	0
V.V. DEL ESLA	0	0	0	0	0	0



Número de empresas de Turismo Activo						
Nombre de la Vía Verde	Alquiler Bicicletas	Ocio Activo (escalada, parapente...)	Rutas a caballo	Actividades Náuticas	Otras Empresas Ocio Activo	Total
V.V. DE LA SUBBÉTICA	3	3	1	2	0	9
Totales	36	39	19	9	6	109
Promedio	1,2	1,3	0,6	0,3	0,2	3,5

5.1 Empresas y productores especializados en cicloturismo

Algunas de las sugerencias y/o demandas que las empresas consultadas le realizan a la Secretaría General de Turismo, como promotora del presente estudio, en relación a la creación del producto de “cicloturismo en las Vías Verdes”, son:

- Apoyo a las empresas de turismo activo al mismo nivel que al resto de las empresas de hostelería
- Apoyo a las empresas pequeñas, más frágiles, apoyando su diversificación
- Crear y consolidar más vías verdes
- Conectar unas vías verdes con otras y con otros caminos: asegurar largas distancias a recorrer
- Bolsa de ideas a difundir en la red de Vías Verdes
- Restringir las actividades de turismo activo agresivas con el medio ambiente en las Vías Verdes
- Hacer que las Vías Verdes despierten y se trabajen su propia viabilidad
- Incrementar el nivel de profesionalización de los operadores de turismo rural y de los gerentes, o gestores de las Vías Verdes.
- Estudios de efectividad de las inversiones en turismo activo y orientación específica de los estudios hacia esta materia

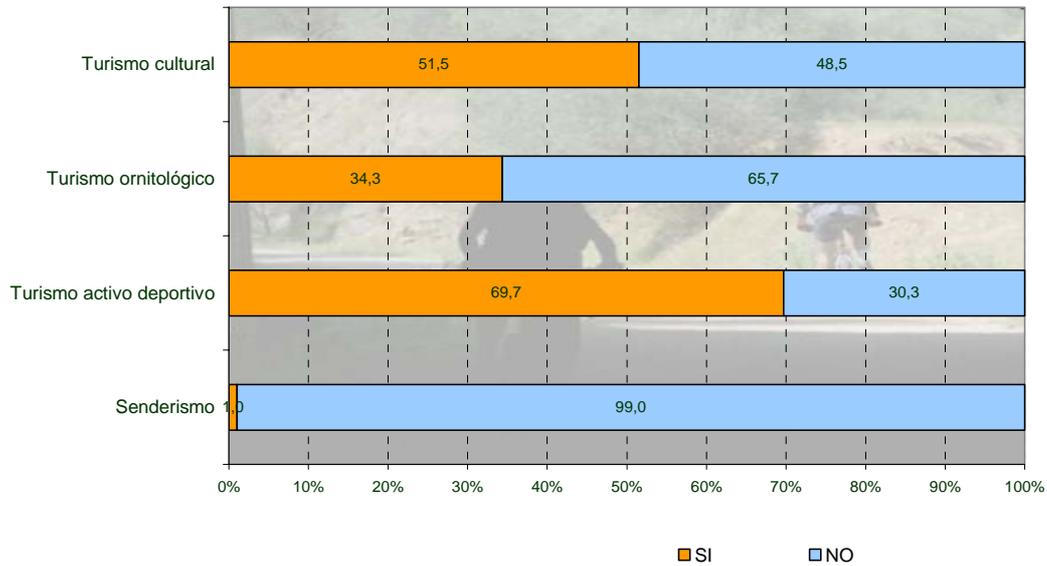


Empresas que ofertan cicloturismo en Vías Verdes			
Nombre	País	Correo electrónico	Web
Alúa turismo activo	España	alua@alua.es	www.alua.es
Bikespain	España	info@bikespain.info	www.bikespain.info
Bravobike	España	kaspar@bravobike.com	www.bravobike.com
Cicloturisme i medi ambient	España	info@cicloturisme.com	www.cicloturisme.com
Cycling country	España	info@cyclingcountry.com	www.cyclingcountry.com
Iberocycle	España	info@iberocycle.com	www.iberocycle.com
IE Travel	España	info@ietravel.com	www.ietravel.com
Mamut sierra nevada , s.l.	España	info@mamutsierranevada.com	www.mamutsierranevada.com
Otros caminos, s.l.	España	info@otroscaminos.com	www.otroscaminos.com
Rutas pangea	España	pangea@rutaspangea.com	www.rutaspangea.com
Mammoth Viajes	España	info@viajesmammoth.com	www.viajesmammoth.com
Terra diversions	España	info@terradiversions.com	www.terradiversions.com
S-cape countryside travels	España e Italia	info@s-cape.es	www.s-cape.eu
Cycle tours amsterdam	Holanda	info@cycletours.nl	www.cycletours.nl
Federación francesa de cicloturismo - ffcr	Francia	info@ffct.org	www.ffct.org
Headwater	Inglaterra	info@headwater.com	www.headwater.com
Hooked on cycling	Inglaterra	info@hookedoncycling.co.uk	www.hookedoncycling.co.uk
Inntravel	Inglaterra	inntravel@inntravel.co.uk	www.inntravel.co.uk
Biketours direct	Estados Unidos	info@bikestoursdirect.com	www.biketoursdirect.com
Veloquebec voyages	Canadá	info@ffct.org	www.velo.qc.ca/trips

La mayoría de los productos de los operadores analizados tienen su origen en España (67,7% + 5,1% con origen en España e Italia), seguidos de los de origen británico (13%) y los de origen en EE.UU. (9%).

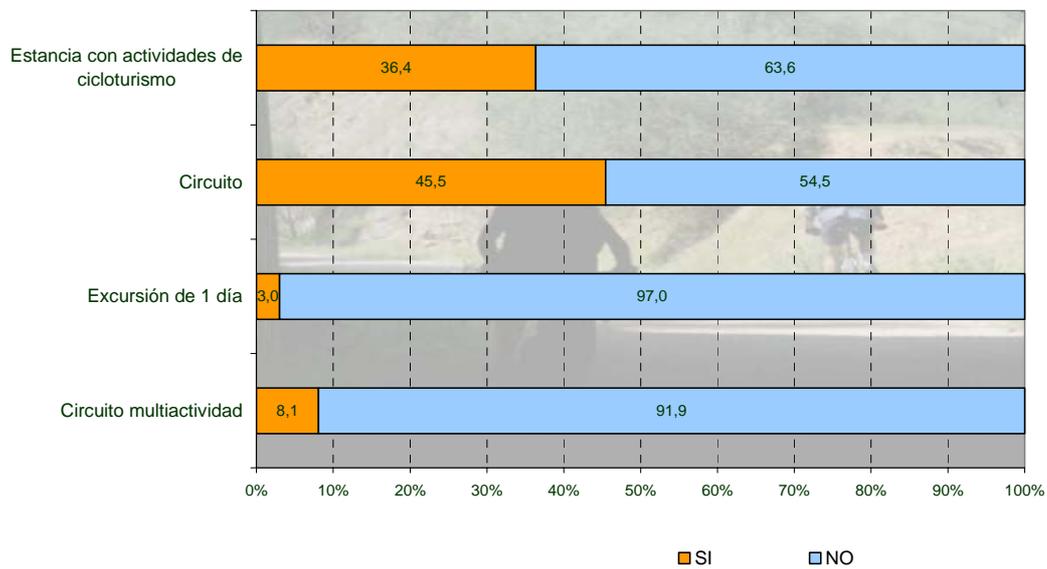
El tipo de actividad dominante en la oferta de los productos es el turismo activo y/o deportivo, si bien una proporción elevada de los casos también se incorporan otras actividades como el turismo cultural (51,5%) o el turismo ornitológico (34,3%).

Productos de cicloturismo por tipo de actividad

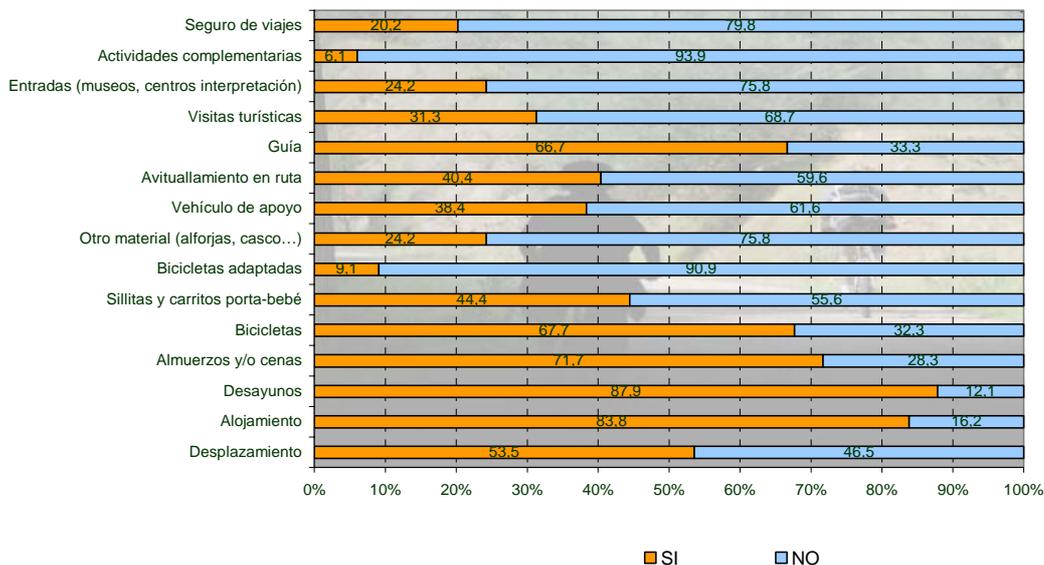


En cuanto a la modalidad de los productos destaca la oferta de circuitos (45,5%), junto con la estancia con actividades (36,4%). Significativamente son poco importantes las ofertas de excursión de un día (3%).

Productos de cicloturismo analizados por tipo de modalidad



Servicios incluidos en los productos de cicloturismo analizados

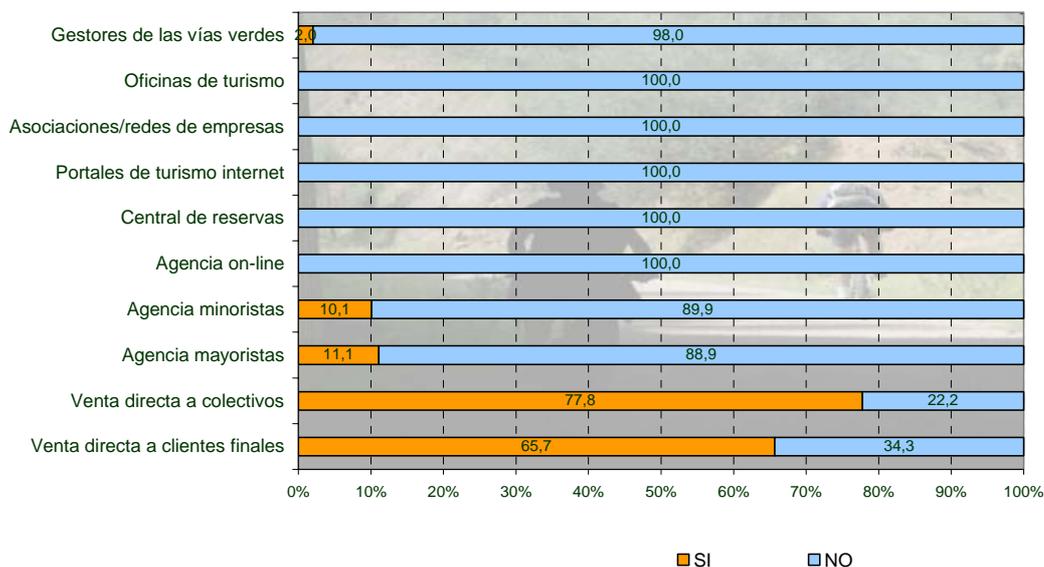


En cuanto a los servicios incluidos, hay que destacar que la mayoría incluyen el alojamiento (83,8%) y el desayuno (87,9%), seguido de la oferta de comidas (71,7%), bicicletas (67,7%) y servicios de guía (66,7%). Se trata de un perfil amplio, e incluso familiar como denota el hecho de que el 44,4% ofrecen sillitas y carritos porta-bebés, la presencia del vehículo de apoyo (38,4%) y el avituallamiento en ruta (40,4%).

Respecto al tipo de alojamiento incluido destaca el amplio abanico de categorías existentes. En cuanto al servicio de guía incorporado, básicamente se trata de un guía acompañante (41,4%) y en algunos casos especializados en medio ambiente (22,2%),

La oferta de productos es mayoritariamente privada (63,6%) si bien también es notoria la existencia de productos subvencionados (34,3%), sin duda en relación con que la venta directa con colectivos (77,8%) sea el canal de comercialización más destacado.

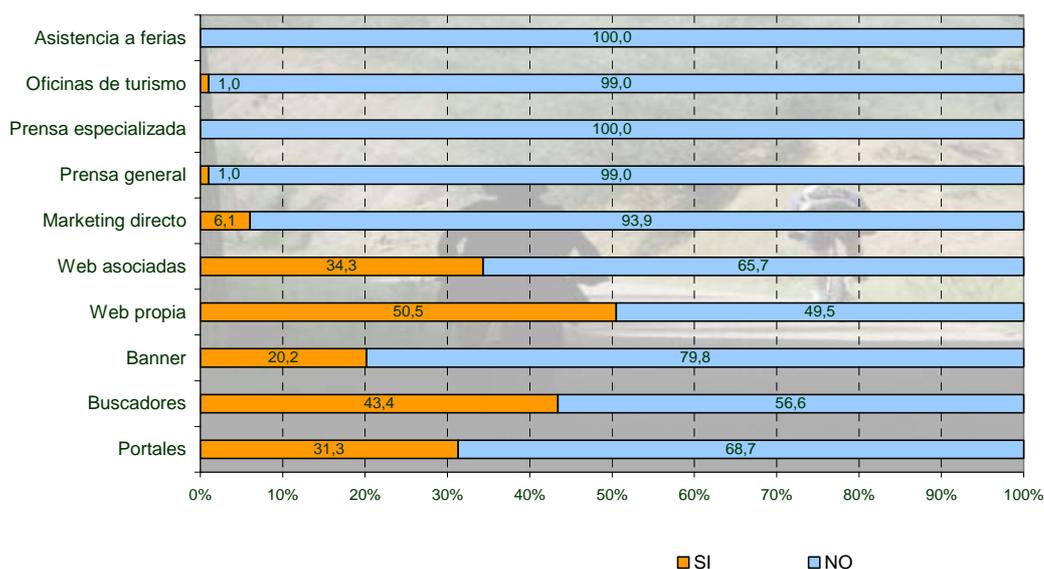
Canales de comercialización de los productos de cicloturismo analizados



Otro canal de comercialización destacado es la venta a cliente final (66,7%) y, sensiblemente inferiores, la utilización de agencias de viajes (mayoristas y minoristas). También destacar cómo aparece de manera incipiente (2%) la comercialización a través de los entes gestores de las vías verdes.

Finalmente, en cuanto a los medios de promoción, sin duda es internet el canal con mayor protagonismo, básicamente a través de la web propia (50,5%) de los operadores, o bien con presencia en buscadores (43,4%).

Medios de promoción de los productos de cicloturismo analizados





6. La búsqueda de la calidad

Una de las claves en las que reside el éxito de una vía verde se refiere a las labores de diseño, proyección y ejecución de obras, en todas las cuales hay que buscar la máxima calidad posible, considerando que escatimar en medios y recursos en estas etapas puede repercutir en un mayor gasto en las posteriores fases de su explotación, mantenimiento y promoción turística.

En cualquier caso, hay que decir que en la actualidad se están valorando muy positivamente la mayor parte de los aspectos de la infraestructura estudiados por parte de aquellos que la gestionan.

La **nota media global que le dan a las vías verdes es de un 7** (en una escala del 1 al 10). Sin embargo, esta nota desciende un punto cuando se calcula el promedio según la valoración que han realizado de los diferentes aspectos de la vía verde tales como accesos, zonas de aparcamiento, calidad de firme, iluminación de túneles, oferta hostelera, etc. En ese caso entonces, la puntuación baja hasta un 6,4, lo que supone que en términos generales, la vía verde es mejor valorada que en términos específicos.

De este modo los aspectos mejor valorados por los responsables de vías verdes (con una puntuación de 8 sobre 10) son:

- Accesos a la vía verde
- Limpieza del recorrido
- Seguridad del recorrido
- Señalización de la ruta
- Calidad del paisaje y del entorno
- Comportamiento de los visitantes

En las posiciones más bajas (valoración de 4 y 5 sobre 10) se valoran aspectos como:

- Existencia de Áreas infantiles
- Dotación de Fuentes
- Oferta de alquiler de bicicletas



- Información ofertada in situ
- Centros de interpretación y museos

Así, una conclusión importante que se extrae del estudio de demanda es que se precisa mejorar las infraestructuras en los siguientes temas:

- Conectividad entre vías verdes y otros itinerarios
- Mejorar la señalización (homogénea, como imagen de marca)
- Reforestación. Ofrecer al usuario más zonas de sombra
- Más puntos de aprovisionamiento de agua potable
- Firme adecuado y drenajes
- Asistencia en recorrido (y dotación de puntos de alquiler de bicicletas)
- Incremento en la dotación de áreas de descanso, infantiles y deportivas.

7. La importancia de la implicación local y existencia de un órgano de gestión.

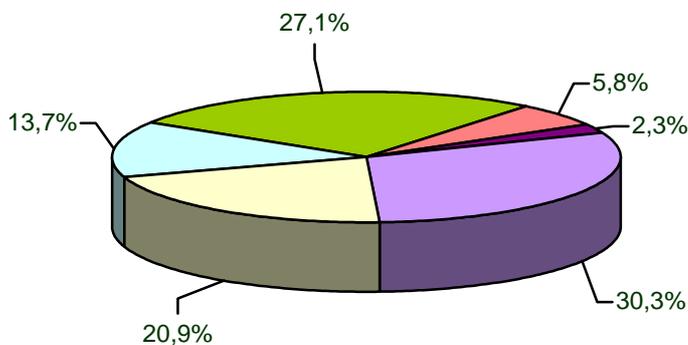
Uno de los aspectos esenciales a tener en cuenta es la importancia de que exista un órgano encargado de la gestión del itinerario desde el primer momento de su gestación como proyecto, que pueda tutelar las diferentes fases de su proceso de creación: diseño, redacción del proyecto constructivo, ejecución de obras, explotación, mantenimiento, promoción y creación del producto. La existencia de esta entidad constituye una garantía de continuidad y sostenibilidad del proyecto a medio y largo plazo, ya sea bajo la forma de un consorcio o una mancomunidad de ayuntamientos, una sociedad o una fundación pública, o bien cualquier otra figura, preferiblemente de carácter supramunicipal y del sector público, aunque es positiva la participación del sector privado.

Del presente estudio se destaca que el modelo de gestión prioritario de vías verdes es la gestión directa local a través de ayuntamientos y diputaciones provinciales / forales (30,29%), y que junto con la gestión directa por parte de las Comunidades Autónomas (20,89%) constituyen el 51,18% de los modelos de gestión. No obstante, conviene

resaltar también la importancia de los Consorcios y Mancomunidades de municipios como figura de gestión, representando más del 40 %.

Modos de gestión existentes para las vías verdes				
Tipo de Órgano de Gestión	Km.	% de km.	Nº de vías verdes	% de nº de vías verdes
Ayuntamientos y Diputaciones provinciales / forales	480,3 km	30,36%	30 vías verdes + 2 parcialmente	46,87 %
ConSORCIOS	427 km	26,99 %	10 vías verdes	15,62 %
Comunidades Autónomas	330,5 km	20,89 %	11 vías verdes	17,18 %
Mancomunidades de municipios y Consells Comarcales	216,5 km	13,68 %	7 vías verdes	10,93 %
Asociaciones de Desarrollo	91,5 km	5,78 %	3 vías verdes	4,68 %
Fundaciones	36 km	2,27 %	1 vía verde	1,56%

Modelos de gestión de las Vías Verdes



- Fundaciones
- Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales / Forales
- Comunidades Autónomas
- Mancomunidades de Municipios / Consells Comarcales
- Consorcios
- Asociaciones de desarrollo



Es esencial buscar siempre la implicación y consenso en la toma de decisiones, para que todos los miembros del ente gestor se vean comprometidos a largo plazo – y, en consecuencia, sus sucesores en el cargo público, cuando corresponda - en las estrategias puestas en marcha desde el propio ente.

En este órgano de gestión conviene que estén representados desde un principio todos los agentes implicados: empezando por todos y cada uno de los ayuntamientos afectados, las áreas de las diputaciones y consejerías potencialmente vinculadas con el proyecto (medio ambiente, transportes, ordenación del territorio, desarrollo rural, turismo...) y las organizaciones no gubernamentales (ecologistas, ciclistas, senderistas...) y colectivos ciudadanos (tercera edad, discapacitados, promotores de la movilidad sostenible...) que, de una u otra manera, puedan colaborar en la puesta en marcha de la vía verde en cualquiera de sus fases. Cada uno de estos agentes implicados intervendrán con diferente fuerza y protagonismo en las distintas fases, pero los ayuntamientos deben participar con convencimiento en todas ellas, y también es importante que en cualquiera de ellas la totalidad de los agentes implicados estén, de forma más o menos intensa, informados de los pasos que se van dando. De igual forma, ha demostrado ser una buena estrategia informar a la opinión pública de las noticias que se van produciendo en las diversas etapas de desarrollo de estos itinerarios. Y, para lograrlo, la complicidad de los medios de comunicación es primordial: información rigurosa, veraz, que no genere falsas expectativas sino que consiga la implicación y aprobación de los ciudadanos en todo el largo – y a veces arduo - proceso de gestación y crecimiento de estos itinerarios.

No obstante lo anterior, sí resulta conveniente la creación de expectativas sobre la generación de negocios en torno a estos recursos en los empresarios locales, y también en aquellos otros vecinos – muy habitualmente, jóvenes locales - que muestran inquietudes de que podrían llegar a serlo en el futuro, y hay que elegir el momento más adecuado para ello; en general, debe implicarse al sector privado en la explotación ecoturística del itinerario antes de que la construcción del mismo esté concluida, para evitar los perjudiciales – pero demasiado habituales - “tiempos muertos” que se producen cuando la infraestructura está operativa, pero no existen servicios ni equipamientos complementarios para los visitantes a quienes se quiere atraer. Los efectos de estas situaciones son muy perniciosos, el éxito del camino natural o la vía verde se ve seriamente amenazado, comprometiendo todo el esfuerzo realizado hasta entonces



porque no se obtienen a corto plazo los beneficios esperados para el desarrollo de las localidades implicadas, y se frustran las expectativas generadas.

Se puede llegar a decir que conseguir construir estas infraestructuras es tarea relativamente fácil, a pesar de todos los obstáculos que hay que salvar en el camino, pero lo realmente difícil viene después, tras la ceremonia de inauguración, en las fases de gestión y explotación de los kilómetros ejecutados. Y en esa etapa se ha demostrado que resulta de la mayor conveniencia disponer de alguna figura institucional (como es la Fundación de los Ferrocarriles Españoles a escala de todo el Estado) que se encargue de coordinar, asesorar y promover todas las actuaciones existentes de forma conjunta, incentivando y animando a seguir trabajando en aquellos itinerarios que atraviesan momentos difíciles en la fase de gestión y promoción.

Costes de mantenimiento y gestión			
Nombre de la Vía Verde	Inversión en mantenimiento y gestión	Longitud (km)	Costes de mantenimiento y gestión por km/año
V.V. DEL FERROCARRIL VASCO NAVARRO (TRAMO NAVARRA)		13,8	
V.V. DE LA SIERRA	331.000 €	36,5	9.068 €
V.V. DEL PAS	24.000 €	34,0	706 €
V.V. DE POBLETE	3.000 €	4,3	698 €
V.V. DE ALCOI		7,0	
V.V. DE GALDAMES	50.000 €	12,5	4.000 €
V.V. DE LA VAL DE ZAFÁN		29,5	
V.V. DEL TARAZONICA	100.000 €	22,0	4.545 €
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO NAVARRA)	6.500 €	19,0	342 €
V.V. DE LA JARA	60.000 €	52,0	1.154 €
V.V. DE OJOS NEGROS (TRAMO ARAGÓN)	420.000 €	90,0	4.667 €
V.V. DE LINARES	12.000 €	6,0	2.000 €
V.V. DEL TRANQUERU		1,2	
V.V. DE LOS MOLINOS DEL AGUA		36,6	
V.V. DEL CIDACOS	138.836 €	34,3	4.048 €



Costes de mantenimiento y gestión			
Nombre de la Vía Verde	Inversión en mantenimiento y gestión	Longitud (km)	Costes de mantenimiento y gestión por km/año
V.V. DEL FERRO I DE CARBÓ	65.434 €	14,0	4.674 €
V.V. DEL BAIX EBRE		22,2	
V.V. DEL CARRILET OLOT-GIRONA	229.000 €	54,0	4.241 €
V.V. DEL CARRILET GIRONA-COSTA BRAVA	153.000 €	39,7	3.854 €
V.V. DEL RÍO OJA	28.969 €	28,0	1.035 €
V.V. DE PRÉJANO	25.697 €	4,6	5.586 €
V.V. DEL PLAZAOLA (TRAMO GUIPUZKOA)	20.000 €	25,0	800 €
V.V. DE TERRA ALTA	23.695 €	23,6	1.004 €
V.V. DEL TAJUÑA	45.000 €	46,0	978 €
V.V. DE LACIANA	600.000 €	6,5	92.308 €
V.V. SIERRA NORTE DE SEVILLA	7.000 €	19,0	368 €
V.V. DEL ACEITE	200.000 €	55,0	3.636 €
V.V. PIQUILLO	10.000 €	1,6	6.250 €
V.V. DEL TREN DE LOS 40 DÍAS	14.000 €	14,0	1.000 €
V.V. DEL ESLA	9.000 €	9,0	1.000 €
V.V. DE LA SUBBÉTICA	50.000 €	56,0	893 €
Promedio	105.045 €		6.354 €

El promedio de costes por vía verde al año en lo que se refiere al mantenimiento y gestión es de unos 100.000 € (recuérdese de que las inversiones en promoción no superaban las 34.000 €), lo que supone como se veía en epígrafes anteriores el 74% del presupuesto que los gestores de vías verdes dedican a este tema.

En lo que se refiere a la ratio costes por kilómetros/año, la cifra promedio se sitúa en torno a los 6.000 € existiendo diferencias muy elevadas.

Respecto a la estructura de los órganos de gestión, aunque son muy variados suelen estar formadas por una media de 4 ó 5 personas considerando la existencia de 1 gerente, 1 ó 2 técnicos y un par de personas más destinadas a mantenimiento. Algunas vías verdes más desarrolladas cuentan también con un comercial.



8. Necesidad de consolidar la marca Vías Verdes

Se ha constatado la importancia de la existencia de una marca de calidad identificativa de las iniciativas de vías verdes puestas en marcha, que establezca un ámbito exclusivo para esas actuaciones, diferenciándolas ante el usuario, que permita establecer sinergias entre ellas, de modo que los beneficios y éxitos conseguidos por alguna tenga un efecto positivo en las restantes. Esta marca existe para las vías verdes, amparadas bajo una denominación y logotipo único, con una señalización y marca de imagen homogénea y exclusiva para todos los itinerarios que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios. Es evidente que resulta mucho más rentable realizar acciones de promoción de itinerarios que se publicitan de forma conjunta y coherente ante la opinión pública, y frente a los profesionales del sector ecoturístico, touroperadores y periodistas en particular. Quizás esta evidencia de que la participación y la unión genera mayor fuerza está en la base de la concesión de diversos premios de enorme prestigio al Programa español de Vías Verdes, desde el Premio de Mejores Prácticas de Hábitat otorgado por Naciones Unidas en 2000 hasta el de Europa Nostra por la dedicación a la Conservación del Patrimonio (2004), sin olvidar el Premio al Turismo Sostenible de la World Travel Market en 2002.

Sin embargo, en los últimos años se ha venido incluyendo señalización heterogénea en muchas de las vías verdes bajo la marca “Caminos Naturales” que está haciendo confundir al usuario innecesariamente. Es preciso revisar esta realidad y trabajar en la defensa de una marca cada vez más conocida como es la de “vías verdes” y su plasmación efectiva en la señalización de la vía, paneles de interpretación e información impresa, audiovisuales, internet, etc.

9. Un marco legislativo específico, asignatura pendiente

Un factor que está incidiendo decisivamente en propiciar el buen funcionamiento de estos itinerarios, y que se configura como una útil herramienta para garantizar el mantenimiento de unos elevados estándares de calidad en estos recursos, es la existencia de un marco normativo que permita regular el buen uso y gestión de los mismos. Algunas experiencias puntuales han demostrado que es posible avanzar en la generación de una legislación específica sobre las vías verdes en la escala autonómica, provincial y municipal, pero el



ámbito de aplicación es, en consecuencia, muy restringido. Son los gestores de los diversos itinerarios los que demandan cada día con mayor urgencia (y así se pone de manifiesto en las sucesivas ediciones de jornadas técnicas referentes a vías verdes, por ejemplo) la puesta en marcha de un marco legislativo de aplicación – preferiblemente en el ámbito estatal - para estas infraestructuras, que regulen su uso, protejan sus entornos de actuaciones indeseadas y delimiten infracciones y sanciones para los infractores de estas reglas.

10. Necesidades formativas

Del discurso de las entrevistas en profundidad realizadas a los gerentes se detecta que las mayores necesidades formativas de las personas que trabajan en la vía verde o el entorno de la vía verde son:

- Calidad turística y atención al cliente
- Idiomas (especialmente inglés)
- Informática y comercialización a través de internet
- Gestión con touroperadores

Asimismo, se detecta que hacen falta campañas de sensibilización dirigidas a empresarios operadores locales para atender las demandas y requerimientos del cliente cicloturista (ej. espacios en los hoteles donde guardar adecuadamente las bicicletas, aparcabicycicis junto a los restaurantes, etc.)



11. Primeros pasos hacia la creación del producto turístico “Cicloturismo en Vías Verdes”

Una de las conclusiones que arroja este estudio es que actualmente las vías verdes están avanzando en el proceso de convertirse en un producto turístico en sí mismo, y que poseen una gran potencialidad para que puedan llegar a serlo fácilmente a corto-medio plazo. Las vías verdes aún no se han consolidado en el mercado como parte de los productos turísticos de cicloturismo, salvo en algunos casos muy concretos, que por su trayectoria (las vías verdes más longevas) localización y excelente gestión ya son utilizadas por operadores turísticos, gracias al apoyo de sólidas estructuras de gestión. Es el caso de las Vías Verdes de Girona y, en menor medida, la Vía Verde de la Sierra.

A través de la encuesta postal a gestores se observa que únicamente 7 vías verdes de las 31 respuestas (es decir, el 22%) habían detectado la existencia de paquetes turísticos tanto nacionales como extranjeros en los que se comercializara la Vía Verde. Y únicamente 7 vías verdes habían comenzado gestiones para la comercialización turística de la vía.

Sin embargo, existe una necesidad creciente de avanzar hacia la creación y comercialización del producto. Como se apuntaba en el apartado anterior **los gestores de vías verdes consultados aprecian grandes potencialidades en las vías verdes de cara a su comercialización**. Manifiestan que aunque las vías verdes no son aún un producto turístico tienen capacidades para serlo, no sólo por sí mismas, sino por los recursos complementarios con los que se cuenta en el entorno de los itinerarios.

Consideran como **ventajas** comparativas respecto a otro tipo de productos que:

- Forman parte de un Programa nacional o red de Vías Verdes que podría potenciar las diferentes acciones de comercialización que se realicen de forma aislada.
- La comercialización puede generar mayor desarrollo económico local.
- De cara a la comercialización se ve que existen amplios sectores de población a los que dirigir un producto: mayores, familias, jóvenes, etc.



- Se puede generar fácilmente un producto de ocio inclusivo o integrador dirigido al colectivo de las personas con discapacidad por existir pocos recursos de turismo de naturaleza adaptados. Este segmento se presenta como uno de los que presentan mayores posibilidades, pues este colectivo y sus acompañantes es uno de los que más viajan con paquetes turísticos organizados.

Como **debilidades** o carencias coinciden en señalar que:

- Las vías verdes deben pasar primero por convertirse en un producto turístico.
- Para ello habría que solucionar la falta de coordinación -e incluso en ocasiones- de implicación de los empresarios-operadores locales.
- Habría que tratar de “tematizar” las diferentes vías verdes del Estado para ofrecer una oferta diferenciada a la vez que un producto con características homogéneas: potenciar la diversidad dentro de un marco de homogeneidad.

Respecto al papel que pueden jugar los órganos de gestión en la creación del producto pueden destacarse el trabajo de mejora de la infraestructura, el apoyo a la creación de nueva oferta turística, la colaboración en el diseño de paquetes turísticos para su comercialización, así como negociaciones con operadores locales para la fijación de precios y condiciones, ayuda a la creación de agencias de viaje locales y tender puentes para la cooperación directa entre los touroperadores y los operadores locales. Asimismo, estos órganos de gestión han demostrado ser capaces de iniciar algunas labores de comercialización y creación del producto como la “Tarjeta Verde” de la Sierra o el “Pasaporte” en el Plazaola.





12. Algunas recomendaciones para la creación del Producto Turístico de Cicloturismo en Vías Verdes y su comercialización

En los dos itinerarios estudiados con mayor detenimiento, ambos gestores de vías verdes sugieren a la Secretaría General de Turismo la puesta en marcha de proyectos piloto de comercialización turística conjunta de vías verdes:

La Vía Verde del Plazaola sugiere el “Pasaporte 10 Vías Verdes” donde se integre la promoción conjunta de diferentes vías verdes del Estado interesadas en formar parte de una iniciativa en el que el usuario va “completando” un programa que oferta vías verdes no necesariamente conectadas físicamente.

La Vía Verde de La Sierra sugiere algo similar. Un apoyo a la cooperación entre diferentes vías verdes. Un tipo de paquete turístico “Inter vías verdes” y asistencia conjunta a ferias de cicloturismo.

Por otra parte, consideran de gran importancia contar con el apoyo de Turespaña para mantener contacto con touroperadores interesados en su producto, apoyo para asistir a ferias internacionales de turismo y acercarse a mercados potencialmente interesantes tales como Holanda, Bélgica, Alemania y Gran Bretaña.

Adicionalmente se aportan algunas sugerencias y recomendaciones para la comercialización de las vías verdes provenientes tanto de la parte del estudio de la oferta, como de la valoración de los gestores, así como de la demanda.

Sería conveniente -dado que las vías verdes son productos para todos los sectores de la población- realizar campañas de promoción dirigidas a segmentos específicos: mayores, escolares, personas con movilidad reducida, jóvenes, familias, etc.

Hay que propiciar – como ya se ha comentado en apartados anteriores – ampliar el recorrido de los itinerarios, bien a través de la prolongación de los mismos sobre vías verdes, bien a través del acondicionamiento de nuevas rutas no motorizadas para la creación de redes de itinerarios locales. Se recomienda de cara a la creación de un producto y su comercialización la puesta en marcha de circuitos de entre 50 y 100 km., como mínimo. Es reseñable que actualmente ya existe cinco vías verdes con longitudes en torno a los 100 km, superando una de ellas los 160 km.



Sería aconsejable en aquellas vías verdes que se encuentran más maduras desde el punto de vista de la gestión y la promoción que se iniciasen labores de colaboración con operadores turísticos especializados para el diseño, promoción y venta del producto “cicloturismo en Vías Verdes”. La experiencia piloto en este sentido de alguna vía verde podría servir de acicate para nuevas experiencias en otras muchas vías verdes del Estado.

Es necesario definir claramente el perfil y las necesidades de los tipos de usuarios cicloturistas y adaptar la oferta a éstos. En primer lugar, para el cicloturista la oferta complementaria es el alojamiento y la restauración y el foco central de su interés es la ruta en sí misma y todo lo relacionado con la bicicleta. Desde este novedoso punto de vista (que no suele ser tenido en cuenta por los observatorios turísticos al uso y los estudios de demanda) hay que profundizar para detectar sus verdaderas necesidades. Por ejemplo, si requiere o no una serie de actuaciones en la vía verde para adaptarla a un completo producto de cicloturismo (señalización, accesos, alquiler de bicis, alojamiento, zonas de sombras, restauración en estaciones, vigilancia, fuentes, ayuda en ruta, complementariedad con otros recursos locales, etc.). En definitiva, escuchar y hacer participe de la creación del producto al usuario tipo. ¿Son necesarias unas duchas? ¿Es importante para este usuario contar con centros BTT?. Este tipo de preguntas requieren análisis más pormenorizados de la demanda antes de la realización de las inversiones y de la creación del producto.

A su vez son necesarias las labores de sensibilización y aceptación del cliente cicloturista por parte de los proveedores locales. Una buena actuación para la solución de estas cuestiones, además de las campañas de sensibilización, puede ser la creación de la etiqueta “establecimiento amigo de las bicicletas”, muy implantado en las rutas cicloturistas europeas.

“Es que a veces te ven llegar con la bici al hotel y te miran como si fueras de segunda y no tienen preparado un sitio donde poder dejarlas (sic)”.

Existe una demanda ya consolidada de cicloturismo en Vías Verdes, caracterizada por la fidelidad de los usuarios que conocen este recurso de ocio y vuelven a repetir la experiencia de este tipo de recorridos en su tiempo libre. Aunque la estancia media en la propia vía verde no suele superar más de una jornada, el tiempo de permanencia podría superarse si se actuara en los siguientes ámbitos:



Ampliación de la longitud de los recorridos y oferta de otras rutas en el territorio para recorrer en bicicleta, ya sean como prolongación de la vía, o partiendo del trazado ferroviario y enlazando con otros caminos, pistas forestales o de otro tipo.

Potenciar que la vía verde sea el eje vertebrador del conocimiento y acceso a distintos recursos del territorio cercanos a la vía: patrimonio cultural y etnográfico, paisajes, cuevas, recursos históricos,... Para ello, hay que acercar estos recursos mediante paneles de señalización y accesos desde la propia vía verde a los lugares que se quiere potenciar, y no sólo mediante la información impresa en folletos o guías. Un recorrido más lento por la vía, considerada ésta como eje turístico, ampliaría la estancia en la zona.

Con la implicación local del empresariado y operadores locales en la promoción de la vía (por ejemplo a través de programas de fidelización y/o descuento para los usuarios de las vías verdes).

Este sector cicloturista debe ser tenido en cuenta desde una amplia perspectiva entendiendo que hay que atraer también a grupos como escolares, mayores, deportistas, discapacitados, etc, debiendo la oferta complementaria adaptarse a los diferentes perfiles de clientes.

En la actualidad se percibe que el gasto del cicloturista es bajo aunque los gestores de vías verdes identifican a un usuario de poder adquisitivo medio-alto. Y esto seguramente sea así porque la oferta para el consumo es débil y porque aún la estancia en el territorio es baja.

Podría estudiarse la conveniencia de la creación de una Plataforma de Comercialización a nivel nacional dedicada a la cooperación entre las diferentes vías verdes (labor que actualmente desempeña la FFE) y entre estas vías y los operadores turísticos (siguiendo y adaptando modelos ya existentes como, por ejemplo, Paradores de Turismo). La creación y consolidación de esta Plataforma de Comercialización debería dedicarse a apoyar los esfuerzos de cada vía verde en este sentido. La Plataforma debería potenciar y aunar esfuerzos de financiación de la administración pública nacional, autonómica y local con interés en las vías verdes desde las áreas de turismo, medio ambiente, desarrollo rural, etc. así como desde las entidades gestoras



de las vías tanto a escala autonómica como provincial y local. Podrían formar parte también las empresas privadas interesadas en el producto. Esta estructura tendría que crear y explotar una marca común de “Cicloturismo en Vías Verdes” y crear los productos de cicloturismo así como moverlos en el mercado. En este sentido, cabe recordar que la marca “vía verde” está legalmente registrada desde 1994 por la FFE, siendo éste el órgano coordinador de todas las vías verdes españolas.

En el diseño del producto y de cara a ofertarlo a touroperadores (especialmente si son extranjeros) podría ser de interés la edición de “Guías para profesionales”, de ámbito nacional donde se incluyera información de todos los recursos turísticos locales complementarios a las vías verdes para el diseño de productos de cicloturismo. Este documento, realizado a escala nacional podría ser de enorme interés para ofrecerlo a touroperadores interesados en el producto de cicloturismo en España, por ejemplo a través de las bases de datos de los touroperadores de ocio activo que manejan las diferentes Oficinas Españolas de Turismo (OET). Estas guías contarían con información veraz y contrastada no sólo de la vía verde sino de su conexión con otro tipo de caminos rurales, vías pecuarias, caminos históricos, etc., incorporando información sobre los niveles de dificultad, temáticas de interés en las vías, otros recursos complementarios (monumentos, paisajes, zonas de interés ornitológico...), así como la oferta de alojamiento, restauración y demás servicios turísticos. En este sentido, cabe apuntar que la Vía verde de La Sierra ya está preparando una guía para profesionales que bien puede servir como ejemplo de lo que se plantea.

13. Un futuro prometedor

De la realización del presente trabajo se extrae como conclusión que para conseguir el desarrollo exitoso de vías verdes existen suficientes recursos financieros, medios institucionales y administrativos, un clima favorable tanto en términos de voluntad política unánime como de demanda ciudadana creciente y exigente. Así pues, todo hace augurar un futuro muy prometedor a estas iniciativas, y sus repercusiones positivas en el medio rural y en la generación de desarrollo turístico no se hacen esperar.



Es necesario reconocer y poner en valor lo rural a través tanto de la rentabilidad económica inmediata (el desarrollo turístico que generan los itinerarios naturales y las vías verdes, por ejemplo), pero también, y sencillamente, a través de una rentabilidad no económica pero sí imprescindible: la conservación de los bosques, la ecología, el paisaje, la gestión del territorio, etc. Y no es menos importante un beneficio que está demostrado – pese a ser relativamente intangible y difícilmente cuantificable - se está derivando de la puesta en marcha de vías verdes en el medio rural, que es la mejora en la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos.

Y en este sentido se valora que las vías verdes están incidiendo positivamente en el desarrollo comarcal, siendo el valor promedio de un 6,6 (en una escala de valoración del 1 al 10), siendo los aspectos mejor valorados la calidad de vida de los habitantes (puntuación de 7,6).

Y no tan sólo es un hecho que la población rural experimenta una mejora en sus condiciones de vida, sino que se puede decir que es la sociedad española en general la que aprecia y disfruta la creación de estos recursos. En los últimos años hay un foro (la página web que edita la Fundación de los Ferrocarriles Españoles www.viasverdes.com, con 4 millones de páginas vistas en 2006) en el que se ha recibido un impresionante volumen de testimonios personales de ciudadanos que escriben para expresar sus sentimientos de satisfacción ante la posibilidad de recorrer y disfrutar de estos itinerarios naturales y vías verdes.