

EXPERIMENTA VÍAS VERDES DE ESPAÑA
ETE - 010000 - 2023 - 104

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES



Septiembre de 2025

I. INTRODUCCIÓN	3
II. COOPERACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS PARA EL DESARROLLO DE VÍAS VERDES.....	11
1. Programa Vías Verdes	11
2. Programa Caminos Naturales.....	24
3. Comunidad Autónoma de Extremadura	31
III. BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN CONJUNTA DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES .	38
4. Fundación Vía Verde de la Sierra	38
5. Asociación para la promoción y desarrollo de la Vía Verde del Aceite	46
6. Mesa de trabajo para la promoción y desarrollo del Camino Natural Vía Verde del Renacimiento.....	53
7. Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro	61
IV. INICIATIVAS EJEMPLARES EN LA GESTIÓN Y DINAMIZACIÓN DE LAS REDES DE VÍAS VERDES	67
8. Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia.....	67
9. Consorcio de las Vías Verdes de Girona/Ecovies de Girona	75
V. OTRAS INICIATIVAS ESPAÑOLAS DE REDES E ITINERARIOS CICLOTURISTAS DE GRAN LONGITUD	82
10. Ruta Pirinexus	82
11. Camino del Cid	87
VI. ALGUNAS EXPERIENCIAS INTERNACIONALES DE REDES E ITINERARIOS CICLOTURISTAS ...	94
12. The Vennbahn Greenway.....	94
13. Red RAVeL de la Wallonie	102
14. Véloroutes - France	112
15. Eurovelo en España.....	126

Coordinación y redacción de textos:

Asociación de Vías Verdes de Andalucía

Colaboración en la redacción de fichas

Consortio de las Vías Verdes de Girona
Dirección General de Turismo de la Junta de Extremadura
Consortio de las Vías Verdes de la Región de Murcia

Año 2025

**Programa Experiencias Turismo España del Ministerio de Industria y Turismo.
Convocatoria 2023**

I. INTRODUCCIÓN

1.1. El Proyecto Experimenta Vías Verdes de España

La presente “Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales” ha sido elaborada en el marco del Proyecto Experimenta Vías Verdes de España, seleccionado en la convocatoria de 2023 del Programa Experiencias Turismo España del Ministerio de Industria y Turismo (ETE-010000-2023-104). Estos proyectos están subvencionados por el “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - Financiado por la Unión Europea -Next Generation EU” a través del Ministerio de Industria y Turismo. Las acciones del proyecto Experimenta Vías Verdes de España se han ejecutado entre julio de 2024 y septiembre de 2025.



El objetivo básico del proyecto “Experimenta Vías Verdes de España” era la mejora de la experiencia-país “Vías Verdes de España” para el desarrollo de este producto de turismo sostenible en torno a las antiguas líneas de ferrocarril en desuso como itinerarios no motorizados.

Desarrollaron este proyecto coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles 10 socios, que aparecen en el siguiente listado, estando marcados con asteriscos aquéllos que han participado en la elaboración de esta Guía de Buenas Prácticas:

- Fundación de los Ferrocarriles Españoles, socio coordinador
- Asociación Vías Verdes de Andalucía (*), socio coordinador de esta Guía
- Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia (*)
- Consorcio Vías Verdes de Girona (*)
- Dirección General de Turismo de la Junta de Extremadura (*)
- Impulsa Igualdad (anteriormente denominada PREDIF)

Y también las siguientes empresas y asociaciones de pymes:

- Rutas Pangea
- Turismo Vivencial
- Asociación de Empresarios de la Vía Verde del Aceite
- Mediterranean Bike Tours

1.2. Objetivos y contenido de la Guía de Buenas Prácticas

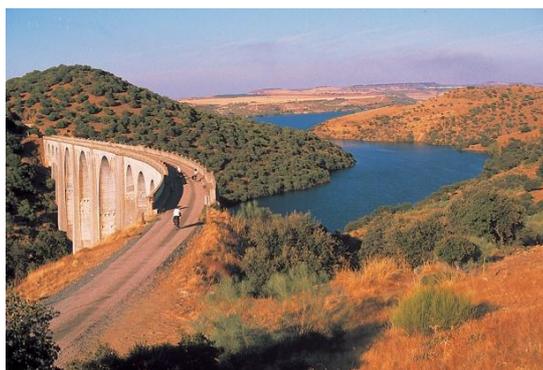
El objetivo básico de la presente “Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales” es identificar y aportar información sobre experiencias exitosas en la gestión, conservación y promoción de vías verdes e itinerarios ecoturísticos de larga longitud que discurren por diversos ámbitos territoriales. Se pretende que esta información sobre los modelos de gestión de estas infraestructuras y de sus servicios complementarios sirva como referente a las administraciones implicadas en la planificación y gestión de este tipo de itinerarios y redes de uso senderista y cicloturistas de gran longitud en el medio natural.

Se trata así de contribuir a paliar algunas circunstancias que se han detectado muy frecuentemente en la gestión de estos itinerarios, como es la descoordinación y la ausencia de colaboración entre los agentes implicados en su planificación, desarrollo y promoción. Esta débil, o incluso nula, cooperación se produce en el nivel institucional, entre administraciones públicas, también en las relaciones entre éstas y el sector privado y la sociedad civil, así como entre los propios empresarios locales. La carencia de una planificación conjunta a medio y largo plazo del itinerario en toda su longitud y la falta de implicación de todos los agentes territoriales en el diseño de soluciones comunes se traduce en una cuestionable eficacia de las acciones y medidas puestas en marcha, carentes de continuidad y sostenibilidad en el tiempo.

En la presente Guía se recogen fichas de diversas experiencias de España y del resto de Europa que muestran modelos exitosos de cooperación en la gestión de este tipo de itinerarios y redes. Se exponen casos diversos, que van desde los programas que tienen mayor implantación territorial y afectan a todo el Estado, hasta aquellos que inciden en varias comunidades autónomas y los casos más locales, que implican a varios municipios y entes supramunicipales. Las fichas aportan una primera presentación general y descriptiva sobre el itinerario, incluyendo algunas ilustraciones, indicando su ubicación y facilitando enlaces para conseguir una mayor información. Se informa sobre la modalidad del ente gestor, su composición, competencias y vías de financiación, así como sobre los procedimientos para la ejecución, gestión y promoción de las infraestructuras y equipamientos complementarios.

El elemento común a todas las experiencias seleccionadas es un factor considerado clave: la efectividad de las fórmulas empleadas para lograr una eficaz coordinación y cooperación entre administraciones con diversos ámbitos de competencias respecto a la planificación, construcción, gestión, conservación, comunicación, dinamización, promoción y comercialización de los itinerarios analizados.

Preferentemente se han analizado iniciativas sobre itinerarios cuyos modelos de construcción, gestión y promoción sean replicables en el Estado español, teniendo en cuenta su realidad territorial y su estructura administrativa. En el análisis de cada experiencia se ha tratado de poner de relieve aquellos aspectos que se han considerado más exitosos y transferibles de acuerdo con los objetivos de la presente Guía de Buenas Prácticas. También se han puesto de manifiesto cuando se ha estimado de interés algunos errores y malas prácticas producidas ocasionalmente, con el propósito de advertir sobre el riesgo de replicarlas en otras experiencias. Se ha primado ofrecer una información enriquecedora y diversa, huyendo de la reiteración de actuaciones similares y del análisis exhaustivo de cada iniciativa.



Las prácticas consideradas exitosas han sido clasificadas en función de su ámbito de actuación y de sus rasgos más reseñables, como se puede apreciar en el índice, y cuentan con su respectiva ficha descriptiva:

- Cooperación ente administraciones públicas para el desarrollo de Vías Verdes
 - Programa Vías Verdes
 - Programa de Caminos Naturales
 - Comunidad Autónoma de Extremadura
- Buenas prácticas en la gestión conjunta de Vías Verdes supraterritoriales
 - Fundación Vía Verde de la Sierra
 - Asociación para la promoción y desarrollo de la Vía Verde del Aceite
 - Mesa de trabajo para la promoción y desarrollo de la Vía verde del Renacimiento
 - Camino Natural Vía Verde del Fc Vasco-Navarro
- Iniciativas ejemplares en la gestión y dinamización de las redes de Vías Verdes
 - Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia
 - Consorcio de las Vías Verdes de Girona/Scovies de Girona
- Otras iniciativas españolas de redes e itinerarios cicloturistas de gran longitud
 - Ruta Pirinexus
 - Camino del Cid
- Algunas experiencias internacionales de redes e itinerarios cicloturistas
 - Vennbahn Greenway

- Red RAVel de la Wallonie
- Francia: Véloroutes et Véloturisme
- Proyecto Eurovelo

Al final de cada ficha se incluyen datos de contacto para poder obtener mayor información.

1.3. Reflexiones y conclusiones

El análisis de las experiencias seleccionadas como buenas prácticas en esta Guía permite extraer una serie de conclusiones sobre cuáles son los factores que se pueden considerar determinantes para conseguir una eficaz y exitosa gestión de una vía verde y de itinerarios similares. Las siguientes reflexiones pueden ser consideradas como recomendaciones para el desarrollo de futuras actuaciones, a partir de iniciativas contrastadas en diversos territorios de España y de países de nuestro entorno.

Factores considerados claves para alcanzar el éxito y la optimización de una vía verde:

- Gobernanza y participación en el desarrollo de las vías verdes, mediante la implantación de un ambicioso sistema de coordinación público-público (entre administraciones públicas de distintos niveles e instituciones), de colaboración público-privado (entre el sector público y las empresas) y de cooperación privado-privado (entre los propios empresarios vinculados). Es imprescindible alcanzar un alineamiento entre las administraciones implicadas y el sector privado, así como una efectiva colaboración entre ellos de los empresarios y los potenciales emprendedores locales, cuya implicación es esencial para el desarrollo de los servicios y equipamientos complementarios para los turistas y visitantes en torno a los itinerarios. En todo este proceso es esencial conseguir una activa participación ciudadana, de modo que los vecinos utilicen el itinerario y lo sientan como un recurso propio a promover y defender.
- Existencia de un ente gestor específico del itinerario, preferiblemente desde el inicio del proyecto para coordinar también su proceso de creación, que se encargue de garantizar la disponibilidad de los terrenos, diseño y redacción del proyecto constructivo, ejecución de obras, explotación, mantenimiento y promoción. Este órgano constituye una garantía de continuidad y sostenibilidad del itinerario a medio y largo plazo, especialmente si es de larga longitud, con gran número y diversidad de entidades y administraciones territoriales implicadas. Es esencial que integre a todos los ayuntamientos, siendo recomendable también la participación de entes supramunicipales (mancomunidades, diputaciones, consejerías autonómicas) y del sector privado, que colaboren en garantizar la continuidad y calidad del itinerario.
- Denominación única y de señalización homogénea en los itinerarios de largo recorrido para ofrecer una imagen identificativa común y optimizar la ventaja que supone esa gran longitud ante las administraciones y los propios usuarios. Es importante propiciar la convivencia armoniosa de las distintas marcas, denominaciones y señaléticas en los

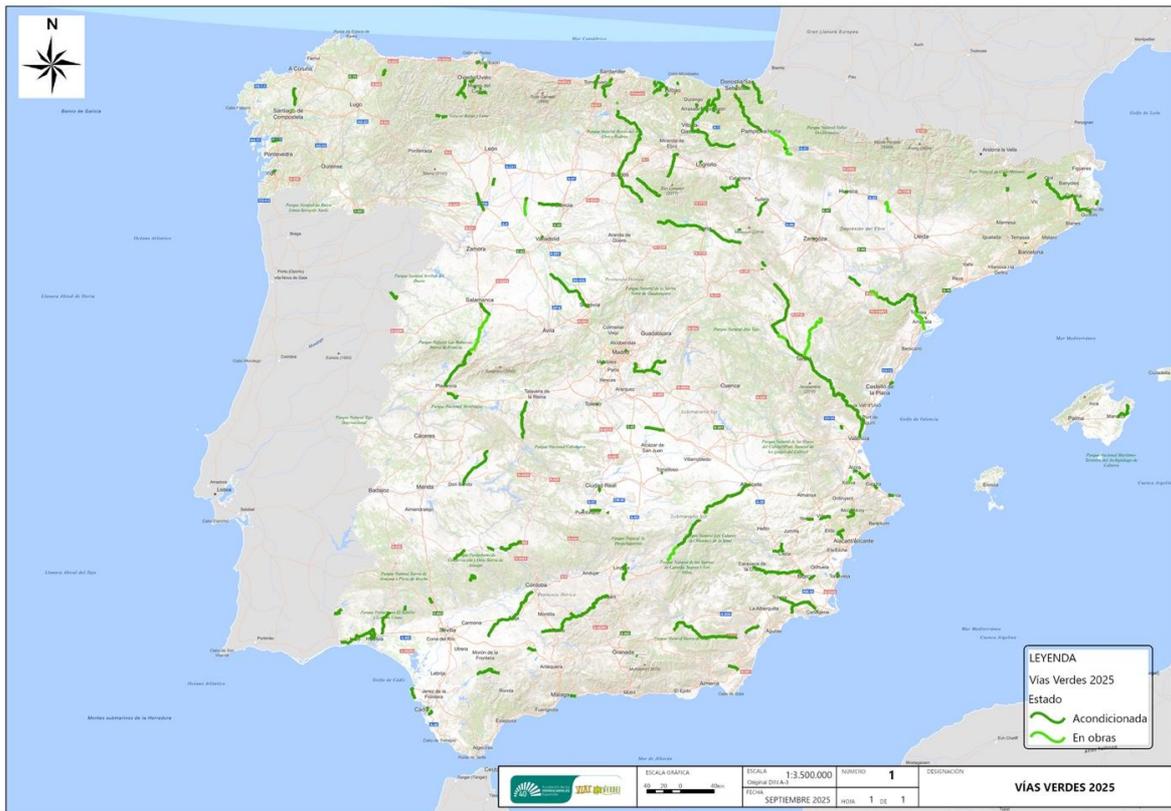
itinerarios de gran longitud constituidos por tramos de diversa tipología (Vías Verdes, Caminos Naturales, Eurovelo, Puertas Verdes...) y el desarrollo de acciones conjuntas de promoción que faciliten su percepción y utilización por parte de los usuarios locales, visitantes y turistas.

Se debe gestionar adecuadamente y con las debidas precauciones la utilización de las vías verdes existentes como tramos de nuevos itinerarios y redes impulsados por otros proyectos, preservando la identidad de la vía verde en el conjunto de esos nuevos recorridos. En este sentido, hay que velar por los intereses de los entes gestores y responsables de la vía verde que son los que asumen las tareas necesarias para su proyección, construcción, gestión, mantenimiento y promoción, generalmente sin recibir ninguna contrapartida ni colaboración por parte de esas nuevas iniciativas.

- Incorporación por parte de las administraciones públicas de ámbito estatal, autonómico y provincial de las Vías Verdes tanto en sus planes y estrategias como en sus inversiones para contribuir a su construcción, mantenimiento y promoción, aliviando parcialmente de esta carga a los ayuntamientos. Esta implicación se puede llevar a cabo mediante diversas vías, como son la convocatoria de ayudas por concurrencia competitiva, la participación directa en los entes gestores de los itinerarios o la integración de estas actuaciones en las líneas estratégicas y las competencias propias de cada administración pública.
- Creación de un Observatorio de las Vías Verdes españolas, que permita acopiar datos estadísticos sobre su nivel de utilización por parte de los ciudadanos y el impacto socioeconómico que genera en el territorio, y su evolución en el tiempo. Para ello se promueve la instalación en todos estos itinerarios de contadores automáticos de usuarios y la implantación de una metodología común basada en encuestas que permitan conocer mejor el perfil de los usuarios, sus necesidades y el beneficio generado por el uso de los servicios locales. Estos indicadores son de gran utilidad para los planificadores y gestores, al tiempo que permiten cuantificar y poner en valor la magnitud real de estas infraestructuras ante las propias administraciones españolas y europeas, algo esencial tanto en la fase de solicitud por concurrencia competitiva de fondos públicos, como en la fase de su justificación y certificación, especialmente en el caso de fondos procedentes de la Unión Europea.
- Garantía de la calidad, sostenibilidad y accesibilidad de las infraestructuras y los servicios complementarios de las vías verdes para lograr su posicionamiento a escala nacional e internacional como destino de referencia para el senderismo y el cicloturismo. La captación de visitantes y turistas requiere que los entornos resulten atractivos por su patrimonio natural y cultural, por su oferta de recursos y servicios turísticos, así como por los elevados niveles de calidad en el diseño y el mantenimiento de todos los elementos y actuaciones que constituyen el itinerario:
 - Infraestructura
 - Equipamientos y servicios
 - Gestión y mantenimiento
 - Promoción

- Comercialización
- Promoción de la intermodalidad del transporte público + bicicleta, para acceder a las vías verdes, especialmente mediante el ferrocarril cuando sea posible. Facilitar el transporte de las bicicletas a bordo de trenes y autobuses de servicio público es básico para promover una movilidad sostenible a lo largo de todo el viaje del usuario, apoyando también la existencia de servicios privados de taxis y traslados a nivel local, una facilidad especialmente apreciada por los usuarios foráneos de los itinerarios que discurren por el medio rural y que incide muy positivamente sobre la economía local.
- Implicación ciudadana, imprescindible para garantizar el éxito y la sostenibilidad en el tiempo de las vías verdes. Es importante situar a la población local como la principal beneficiaria de la existencia de estas infraestructuras y del impacto económico que generen por su utilización turística, promoviendo su uso por motivos de salud y bienestar, favoreciendo la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos e interurbanos, algo especialmente interesante en las áreas periurbanas y rurales.
- Multidisciplinariedad de las vías verdes, cicloturistas, cuyo desarrollo debe ser abordado desde diferentes perspectivas y ámbitos competenciales: desarrollo rural sostenible, turismo activo y deportivo, movilidad, salud, inclusión, reto demográfico y empleo, entre otros. Ello permite que confluyan diversas fuentes de financiación y estrategias impulsoras, pero también plantea la necesidad de que exista una activa y continuada labor de coordinación y cooperación entre todas las partes intervinientes para alcanzar una mayor eficiencia en esa complementariedad.
- Transición digital y nuevas tecnologías aplicadas a las vías verdes, para favorecer su incorporación a los modos actuales de gestión, comunicación y comercialización. Es importante aprovechar las diversas estrategias y la disponibilidad de fondos – europeos, estatales, autonómicos...- destinados a la creación de destinos turísticos inteligentes para mejorar la competitividad de las vías verdes españolas y de las pymes turísticas vinculadas a ellas.
- Conectividad con otros senderos y vías ciclistas, incorporando a las vías verdes en redes de itinerarios no motorizados donde aportan la singularidad y el atractivo derivado de su origen ferroviario, su accesibilidad universal y su calidad. Un objetivo estratégico es avanzar en el desarrollo de mallas integradas de itinerarios de gran recorrido de diversas tipologías, conectados con las localidades próximas, los nudos de transporte público y los recursos patrimoniales naturales y culturales cercanos.
- Disponibilidad de los suelos y edificaciones ferroviarias necesarias para la creación de las vías verdes, mediante la articulación de nuevas fórmulas legales y administrativas que contemplen y valoren como contrapartida para la cesión sin coste (o coste simbólico) de estos terrenos públicos las actuaciones llevadas a cabo por los entes promotores para su rehabilitación, adecuación, mantenimiento y promoción.

Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales



II. COOPERACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS PARA EL DESARROLLO DE VÍAS VERDES

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 1
Título	PROGRAMA VÍAS VERDES	
Ámbito territorial	País	ESPAÑA

1. Introducción

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

El MOPTMA, Renfe y Feve, encargaron en 1993 a la FFE la elaboración del “Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso”, en el que fueron analizados más de 7.600 kilómetros de líneas férreas (con sus 1.070 puentes y viaductos, 954 estaciones y 501 túneles) que sufrían deterioro y usurpación del dominio público tras la suspensión del servicio ferroviario.

En junio de 1993 la FFE organizó un Seminario para conocer y divulgar las principales experiencias internacionales de reutilización del patrimonio ferroviario en desuso, las cuales sirvieron de modelo (en especial las de Sustrans en Reino Unido y las de Rails to Trails Conservancy en Estados Unidos) para la creación del Programa español de Vías Verdes. En 1994 la FFE registró la marca y denominación “Vía Verde”, restringiendo su uso a los itinerarios ecoturísticos que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias, velando desde entonces por el adecuado uso de esta marca.

En 1995 las cuatro entidades promotoras del nacimiento de este Programa – MOPTMA, Renfe, Feve y la FFE – suscribieron un Convenio Marco de Colaboración para impulsar y potenciar al máximo nivel el establecimiento de estas Vías Verdes recogiendo sus respectivas obligaciones: el MOPTMA incluiría en los Presupuestos Generales del Estado, dentro del anexo de inversiones reales y programación plurianual, el proyecto denominado Pasillo Verde con objeto de financiar las actuaciones en esta materia. Serían obligaciones de RENFE y FEVE *la puesta a disposición, en los términos que en su caso se decidan, de los tramos abandonados al uso ferroviario, tanto de la infraestructura como de los equipamientos anejos ya existentes, para la implantación de la Vía Verde en los tramos seleccionados. Se encomendó a la FFE la coordinación del Programa Vías Verdes.*

Estos compromisos han marcado las pautas generales de la participación de cada uno de los **cuatro actores principales en el desarrollo del Programa Vías Verdes:**

- **Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE):** desde 1993 esta fundación pública del sector estatal dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordina dinamiza y promociona el Programa Vías Verdes, proporcionando información y asistencia técnica a las administraciones públicas, empresas y ciudadanos interesados, consolidando esta marca de calidad a escala nacional e internacional.

Desde su área de ingeniería ha redactado más de un centenar de Estudios de Factibilidad y Proyectos Constructivos para el acondicionamiento de las vías verdes y guías técnicas sobre accesibilidad universal.

La FFE ha tejido a lo largo de los años una sólida red de cooperación real y efectiva entre administraciones, empresas y colectivos por todo el territorio nacional, así como ha impulsado proyectos de cooperación internacional. Son reseñables en este sentido la organización en 1997 de la Conferencia de lanzamiento del Proyecto Eurovelo en Logroño y el decisivo impulsando a la creación en 1998 de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), cuya presidencia ostentó hasta 2004, desempeñando desde entonces su Secretaría General.

- **Ministerio de Medio Ambiente / Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación:** El MOPTMA financió la ejecución de obras para la construcción de las vías verdes hasta 1996, fecha de su disgregación en dos Ministerios, el de Fomento y el de Medio Ambiente, asumiendo éste último tales funciones, que a lo largo del tiempo fueron transferidas a los sucesivos ministerios con competencias en desarrollo rural. El propio Plan Tejido Verde fue cambiando su nombre: Programa de Caminos Naturales hasta 2004 y Programa Caminos Naturales-Vías Verdes hasta 2010, en que pasó a denominarse Programa de Itinerarios Naturales. Años después, el Ministerio retomó su Programa de Caminos Naturales, como se sigue conociendo hasta hoy, en el seno del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA). Véase la **ficha del Programa Caminos Naturales** de esta Guía.

Al incorporarse progresivamente en este Programa itinerarios sobre una variada tipología de infraestructuras lineales (vías pecuarias, caminos de servicio de canales, espacios de dominio hidráulico y marítimo-terrestre...) se fue generando confusión entre la denominación “camino natural” y “vía verde” llegándose finalmente al consenso de denominar “camino natural vía verde” a los itinerarios acondicionados por el Programa Caminos Naturales que discurren sobre trazados ferroviarios, poniendo en valor sus cualidades singulares: recuperación de un patrimonio histórico, accesibilidad universal...

Por su parte, comunidades autónomas, ayuntamientos y entidades supramunicipales (diputaciones provinciales y forales, mancomunidades, consorcios, ...) han desarrollado sus propias actuaciones por toda la geografía española, bajo la denominación de “vías verdes”. De ahí que, con relativa frecuencia, se hayan acondicionado distintos tramos sobre un mismo trazado ferroviario que han sido denominados “vía verde” en unos casos y “camino natural vía verde” en otros, lo cual dificulta las acciones promocionales y dinamizadoras del itinerario en su conjunto, y dificulta su percepción e identificación como tal por parte de las personas usuarias.

- Ministerio de Fomento / Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:** a partir de la desaparición en 1996 del MOPTMA, la implicación de los sucesivos **Ministerios** responsables de **Transportes y Movilidad Sostenible** en el desarrollo del Programa Vías Verdes se materializa a través de la FFE. Contribuye, además, a su divulgación, incluyendo estas infraestructuras en su Mapa Oficial de Carreteras desde 2002 y en la cartografía del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG - IGN), editando miles de folletos sobre las vías verdes españolas cada año, así como publicando reportajes y monográficos en su revista institucional. Más recientemente las Vías Verdes se integran en la [Estrategia Estatal por la Bicicleta](#) (EEB), en cuyo proceso de elaboración estuvo involucrada la FFE participando en diferentes grupos de trabajo desde 2018, fecha en que se empezó a desarrollar la EEB desde la DGT del Ministerio del Interior, la cual fue aprobada finalmente en junio de 2021. Por su parte las Vías Verdes están representadas por la Fundación a través del Grupo Interministerial de la Bicicleta y forman parte de la página web y visor [Spain by Bike](#), donde se incluye la red de vías verdes como parte de los más de 11.000 km de itinerarios ciclistas de España

Cabe destacar como buena práctica transferible la ejecución en 2008 por parte del Ministerio de Fomento de la Vía Verde del Mar, entre Oropesa del Mar y Benicassim (Castellón), como medida compensatoria de carácter ambiental por la construcción de una variante de la línea ferroviaria para el servicio de alta velocidad, así como las más recientes actuaciones en materia de conectividad y permeabilización de infraestructuras para dar continuidad a vías verdes, como es el caso en el camino Natural Vía Verde del Noroeste a su paso por la Autovía A30 en Murcia¹.

- Renfe y Feve:** a partir de la creación en 2005 del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) las líneas ferroviarias en desuso adscritas tanto a Renfe y como al Ministerio de Fomento (en este último caso, unos 1.000 km cuyas obras estaban inconclusas) pasaron a ser bienes patrimoniales de este ente público, incorporando también en 2013 las líneas de vía estrecha de Feve. El papel de las empresas ferroviarias –incluyendo también a ETS, Euskal Trenbide Sarea - es el de proporcionar las líneas ferroviarias y edificios a promotores locales o autonómicos para su recuperación como vías verdes.

¹ <https://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=1361>

La implicación de Renfe y Adif en el Programa de Vías Verdes se realiza a través de la FFE, de cuyo patronato ostentan la presidencia y la vicepresidencia respectivamente. Además, Renfe (y Feve antes de su desaparición) han colaborado puntualmente en campañas promocionales del acceso en tren a las vías verdes, y actualmente Renfe colabora activamente con la FFE para promover el transporte de bicicletas a bordo de trenes y crear nuevas experiencias o productos de Tren + Vía Verde.

El [Programa Vías Verdes](#) ha alcanzado un extraordinario desarrollo a lo largo de estos años, con 3.598 km (incluyendo las que están actualmente en fase de obras (distribuidos por todas las comunidades autónomas excepto Canarias) a través de [140 vías verdes](#), que cuentan con 147 edificaciones ferroviarias rehabilitadas como equipamientos culturales y turísticos. Existen aún unos 4.000 km de trazados ferroviarios en desuso, parte de ellos susceptibles de ser acondicionados como vías verdes.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

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

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

La tipología de los órganos gestores de las vías verdes españolas es muy diversa. En ocasiones se realiza una gestión directa por parte de los municipios o bien a través de una mancomunidad, un consorcio, una asociación de municipios o una fundación. Con frecuencia ejerce las funciones propias del ente gestor directamente alguna diputación provincial o una consejería del gobierno autonómico. Aquellos itinerarios que discurren por varios municipios y son gestionados en cada tramo municipal por sus respectivos ayuntamientos adolecen con gran frecuencia de una ausencia de coordinación entre ellos para llevar a cabo acciones de gestión y/o promoción de interés común, con la pérdida de oportunidades y ventajas que ello supone. Algunas vías ubicadas en espacios

naturales protegidos son directamente gestionadas por las entidades públicas responsables de esos lugares.

Para mayor información, véanse las **restantes fichas de este documento** correspondientes a diferentes territorios y a vías verdes concretas.

El ente gestor es el interlocutor principal al que se dirigirá cualquier entidad pública o privada que pretenda realizar actuaciones y actividades sobre la vía verde, lo cual facilita y agiliza los procedimientos y tramitaciones inherentes a cualquier intervención desde una administración pública sobre unos terrenos o inmuebles de los que no sea titular. Este órgano certificará la disponibilidad patrimonial de los terrenos e inmuebles sobre los que se vaya a intervenir por parte de terceros.

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

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

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

A partir de su creación en 2005, Adif fue incorporando como bienes patrimoniales todas las líneas cerradas gestionadas hasta entonces por Renfe, Feve y las adscritas al Ministerio de Fomento, a las que aplica nuevas estrategias de rentabilización de activos

patrimoniales. Adif suscribe contratos de arrendamiento de los terrenos ferroviarios con los entes promotores y/o gestores de las vías verdes a través de su Área de Patrimonio y Urbanismo, por un período de 20 ó 25 años, prorrogables otros 10, fijando unos cánones anuales en función de la población y la longitud de vía en cada municipio. El alquiler de los inmuebles anejos a la plataforma ferroviaria es objeto de convenios específicos independientes de los acuerdos suscritos para la vía, por estar situados generalmente en suelo urbano o urbanizable. Además, la empresa pública también enajena sus activos patrimoniales, sea a entes públicos o a particulares.

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

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

En España existen más de 3.500 kilómetros de vías verdes, en cuyas obras iniciales de acondicionamiento estima la FFE que han sido invertidos millones de euros entre 1993 y 2025. De esta longitud total, 1.800 km han sido fruto de las actuaciones del Plan Tejido Verde y sucesivos planes ministeriales hasta el actual Programa de Caminos Naturales del MAPA. En esta cifra de inversión inicial no están incluidas las actuaciones posteriores ejecutadas a lo largo de los años para la gestión, mantenimiento, mejora, dinamización y promoción de la infraestructura: obras singulares, intervenciones en cruces a nivel (pasarelas, pasos inferiores), rehabilitación de edificios ferroviarios, dotaciones de equipamientos, revegetación y un largo etcétera.

También hay importantes proyectos ejecutados directamente por ayuntamientos, diputaciones y comunidades autónomas, como puede verse en las fichas restantes del presente documento, con creciente participación en los últimos años de los fondos europeos, ya sean invertidos directamente o a través de subvenciones gestionadas por el Gobierno Central y otras administraciones públicas, destacando especialmente en los últimos años las inversiones procedentes de los PSTD, Planes de Sostenibilidad Turística en Destino, con especial incidencia los financiados a través de los Fondos Next Generation-EU a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia canalizados por el Ministerio de Industria y Turismo

Ocasionalmente se han realizado actuaciones por parte del sector privado, como sucedió en la Vía Verde de Torrevieja, en cuya adecuación colaboraron una empresa suministradora de energía eléctrica y la Generalitat Valenciana.

Es en la fase de **explotación, mantenimiento y promoción** de las vías verdes cuando se produce una mayor implicación e inversión de la Administración Pública Local y Autonómica, con la incorporación paulatina de la iniciativa privada en la explotación de equipamientos y servicios turísticos complementarios. También el propio Ministerio de Medio Ambiente decidió desde 2009 aplicar una parte del presupuesto anual de su Programa de Caminos Naturales a obras de mejora y reposición de vías verdes ya existentes, dada la creciente incapacidad de las administraciones locales para sufragar estos costes cuando se generalizó la crisis económica. Estas inversiones ministeriales se suelen aplicar cuando las vías verdes sufren grandes daños en su infraestructura como consecuencia de graves inclemencias meteorológicas.

Las intervenciones de las administraciones autonómicas y locales se dirigen fundamentalmente a obras de mejora del firme, señalización, áreas de descanso, habilitación de estaciones, creación de servicios y equipamientos para el visitante, conservación y limpieza de la infraestructura y equipamientos, instalación de contadores automáticos, así como a la realización de acciones de implicación ciudadana, divulgación y promoción turística.

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

De ahí la importancia de que existan **fuentes adicionales de financiación** para intervenciones en las vías verdes, procedentes de administraciones públicas desde áreas de actividad muy diversas (medio ambiente, movilidad, turismo, deporte, salud, empleo, innovación, cultura...), con mucha frecuencia financiadas con Fondos Europeos y de la Administración Central.

Se reseñan algunas de estas vías de financiación a continuación.

- Obras como medidas de compensación de carácter medioambiental por la ejecución en sus proximidades de grandes obras en infraestructuras (autopistas, carreteras, ferrocarriles, presas, trasvases...). Ej: construcción de la Vía Verde del Mar, mejoras en el Camino Natural Vía Verde de los Molinos del Agua.
- Inversión del 1,5% de interés cultural derivado de la ejecución de grandes obras públicas para garantizar la conservación y promover el enriquecimiento del patrimonio histórico y cultural español. Ej: Vía Verde de Alcoi.
- Actuaciones vinculadas a ordenación del territorio y transportes: inclusión de las vías verdes -actuales y potenciales- en planificación y estrategias autonómicas, provinciales y locales; proyección, construcción y mejora de vías verdes. Ej: Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030, Xarxa de Itineraris no Motorizats

de la Comunitat Valenciana o los Planes de Vías Ciclistas de los tres territorios de Euskadi.

- Planes de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD) y otras convocatorias del Ministerio de Industria y Turismo y de otras administraciones subvencionan acciones para la promoción y dinamización turística, rehabilitación y equipamiento de edificaciones ferroviarias, dotación de servicios, talleres formativos para empresarios y trabajadores del sector turístico local, asistencia a ferias turísticas nacionales e internacionales, edición de folletos divulgativos, audiovisuales, aplicaciones para dispositivos móviles, y un largo etcétera.
- A través de Turespaña (MINTUR) se realizan viajes de familiarización (*fam trips* y *press trips*) para agentes de viajes, turoperadores y periodistas internacionales, y otras acciones divulgativas en el mercado extranjero, muchas de ellas en el marco de convenios de colaboración suscritos con la FFE desde 2015.
- Proyectos internacionales, sea con fondos Interreg o específicos de Turismo, muchos de ellos a través de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), dirigidos a la creación de producto turístico accesible y sostenible en torno a vías verdes, intercambio de buenas prácticas, talleres formativos, asistencia a ferias, visitas técnicas, participación en congresos, publicación de materiales divulgativos...
- Sector medioambiental: dotación de equipamientos complementarios (aulas de la naturaleza, observatorios de aves...) y en la infraestructura (revegetación, fuentes, protecciones...), organización de actividades de sensibilización y educación ambiental, formación y empleo verde, elaboración de folletos y otros materiales divulgativos de carácter ambiental, entre otras. Algunos de estos proyectos a través de la Fundación Biodiversidad, ej. Ranaturavía en el Camino Natural Vía Verde del Aceite².
- Lucha contra la despoblación y Reto Demográfico (MITERD). Las Vías Verdes incluidas en el documento “130 medidas frente al reto demográfico”, con convocatorias de ayudas para municipios y territorios con baja densidad de población.
- Actuaciones y obras a través de programas y planes de empleo: Casas de Oficio, Escuelas Taller, Programa de Fomento del Empleo Agrario (PFEA o PROFEA), talleres formativos, entre otros.
- Intervenciones para la mejora de caminos e infraestructuras rurales para mejorar la movilidad en el medio rural, aplicable a conexiones de las vías verdes con puntos de interés, y ocasionalmente a las propias vías.
- Actuaciones financiadas y/o gestionadas desde los Grupos de Desarrollo Rural (GDR) y asociaciones de desarrollo.
- Campañas y acciones para la promoción de hábitos de vida saludables, lucha contra el sedentarismo y la obesidad (ej. campaña de “Recetando Vía Verde”) en colaboración

² <https://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=1495>

con los responsables sanitarios locales, así como actuaciones para promover la accesibilidad universal y la inclusión de personas con discapacidad.

- Acciones desde el sector privado: mejoras en la infraestructura y sus equipamientos, patrocinio de campañas ciudadanas, donación de equipos adaptados y materiales promocionales, asistencia técnica y obras de reparación y mejora, entre otras. Empresas, fundaciones y organizaciones cumplen así sus objetivos de responsabilidad social corporativa y sus fines de carácter social.

4. Impacto socioeconómico

Se viene insistiendo desde hace años en la necesidad de implantar sistemas que permitan cuantificar el impacto que las vías verdes generan en el territorio y en la población, no sólo en términos económicos sino también sociales, en la mejora de la salud, la movilidad, el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos. Aunque no existen demasiados estudios que recojan esta medición sobre las vías verdes españolas, y en los que se realizan el ámbito geográfico y el período de análisis suelen ser limitados, es indudable que las vías verdes están ejerciendo un extraordinario papel dinamizador en los territorios por los que discurren.

Se aportan referencias en este sentido en algunas fichas de la presente Guía, así como en otros documentos resultantes del proyecto Experimenta Vías Verde de España referidos a la Creación de un “Observatorio de Vías Verdes” (véase <https://experimenta.viasverdes.com/>).

5. Estadísticas de uso

Desde hace años, la FFE y diversos gestores de vías verdes tratan de cuantificar el volumen de personas usuarias que utilizan estas infraestructuras y de conocer su evolución en el tiempo, para lo cual se han venido instalando en muchas de ellas contadores automáticos que detectan el paso de caminantes y ciclistas. En 2024 existían 68 contadores instalados en 32 vías verdes, unas cifras en continuo crecimiento. A partir de los datos registrados por estos dispositivos se ha elaborado el siguiente cuadro.

Datos de usos totales registrados por contadores en Vías Verdes españolas (2021-2024)

	Usos peatones	Usos ciclistas	Total usos
AÑO 2021	2.389.458	1.510.836	4.032.550
AÑO 2022	3.095.236	1.516.707	4.729.939
AÑO 2023	3.418.442	1.774.467	5.268.022
AÑO 2024	3.911.112	1.559.189	5.603.931

Fuente: FFE-Proyecto Experimenta Vías Verdes de España

En el marco del Proyecto Experimenta Vías Verdes de España desarrollado entre 2024 y 2025 la FFE y la Asociación de Vías Verdes de Andalucía han colaborado con Segittur para incorporar las estadísticas de uso de las vías verdes en la Plataforma Dataestur³, que recoge los datos estadísticos más relevantes del sector turístico español. Esta acción constituye el germen del Observatorio de las Vías Verdes Españolas, que irá evolucionando en los próximos años con la instalación de nuevos contadores y la inclusión de nueva información estadística de carácter cualitativa, lo que permitirá conocer con mayor rigor el desarrollo del Programa de Vías Verdes y su impacto en el territorio y en la sociedad.

6. Comunicación, dinamización y promoción

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

Entre las acciones divulgativas y promocionales más relevantes llevadas a cabo por la FFE, cabe destacar las siguientes:

- **Página web** www.viasverdes.com, que contiene una exhaustiva información bien estructurada y dirigida tanto a los profesionales (administraciones, empresarios, medios de comunicación, ...) como a las personas usuarias, incluyendo un buscador de itinerarios, boletín de noticias, actividades y jornadas, viajes organizados, inventario de estaciones rehabilitadas, publicaciones, documentos técnicos y enlaces de interés. Disponible en español, inglés y francés. Registró en 2024 3.050.222 páginas vistas y más de 532.000 visitantes distintos.
- **Perfiles en redes sociales:** en Facebook, Instagram, X, que acumulan 73.866 seguidores,
- **Serie de televisión “Vive la Vía”:** 18 capítulos de 30 minutos (con versiones reducidas de 9 minutos) y numerosos videos temáticos y de vías específicas. La FFE cuenta con un canal de videos de YouTube “Vive la Vía” que registra más de 1,3 millones de visualizaciones de videos y 6.640 suscriptores a finales de 2024.
- **App sobre Vías Verdes** para dispositivos móviles con sistema Android e iOS con más de 14.000 descargas,
- **Canales de Podcasts** en las principales plataformas como Spotify, Ivox o radio viajera, con más de 30 podcast y cientos de escuchas.

³ <https://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=1465>

- **Vías Verdes en Google Maps**, como una infraestructura más priorizándose su recorrido en las búsquedas de trayectos en bicicleta, Digitalización de Vías Verdes para **Google Maps Street View en 360º**, Vías Verdes en **Google Arts & Culture**, etc.
- Perfil .org en **Wikiloc** con publicación de todas las rutas.
- **Guía de Vías Verdes** (ed. Anaya) en 2 volúmenes en formato físico y e-book.
- **Divulgación en los medios de comunicación**: siempre ha sido una actividad muy intensa y productiva, e incluso la FFE recibió por ello varios reconocimientos del sector. En 2024 la labor de promoción realizada en medios de comunicación desde la FFE para el conjunto de las Vías Verdes españolas tuvo como resultado la publicación de 99 reportajes en prensa escrita y digital, 43 entrevistas de radio y podcast, 7 referencias en programas de televisión, así como la publicación de 13 boletines InfoVías Verdes (que llegan a 15.000 suscriptores), 30 Notas de prensa, 177 noticias y más de 100 eventos publicados en agenda web.
- Divulgación a través de **colaboraciones con organismos y entidades**: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Adif, Turespaña, entre otros, especialmente con el Instituto Geográfico Nacional (IGN) y el Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG), que ha incorporado la información geo-referenciada de todas las vías verdes españolas en la cartografía oficial del IGN y en la App Mapas de España del CNIG.
- **Participación en ferias** especializadas en turismo activo, de naturaleza y deportivo, medioambiente y movilidad, entre otras, tanto nacionales (FITUR, CONAMA, INTUR Unibike, Festibike, Ciclosferia, Pedal Spain...) como internacionales (Fiets & Wandelbeurs, 50 Plus Beurs, World Travel Market, F.R.E.E, Eurobike, Fiera de Bolonia, Tour Natur, ...), en colaboración con Turespaña y las OETS.
- **Día Nacional de las Vías Verdes** convocado desde 1998 en mayo, promueve la organización de actividades por los entes gestores de las vías verdes para promover la participación ciudadana. En 2025 se organizaron más de 40 acciones en 12 Comunidades Autónomas y 19 provincias, que congregaron a unas 6.600 personas.
- **Organización de Jornadas, Conferencias, talleres o webinars** tanto por la FFE como por otras entidades y se participa en gran cantidad de eventos de esta índole, así como se desarrollan convenios de colaboración con otras entidades para el avance de este programa.

Para más información se puede consultar la memoria de 2024⁴.

7. Valoración y observaciones

La valoración del Programa de Vías Verdes es sumamente positiva. Su larga trayectoria desde 1993, los resultados obtenidos (más de 3.500 km distribuidos por toda España) y su fuerte

⁴ <https://viasverdes.com/pdf/InformeWebGestores2024.pdf>

proyección de futuro lo convierten en uno de los proyectos gubernamentales más longevos y exitosos de nuestro país en el ámbito del desarrollo sostenible, el turismo rural, el cicloturismo y la recuperación del patrimonio público.

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

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

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

El gran número de seguidores que han alcanzado los medios de divulgación del Programa gestionados desde la FFE (página web, redes sociales, canal de YouTube, ...) acreditan el impacto conseguido por las acciones de promoción, sumados a las acciones desarrolladas desde otras administraciones y los entes gestores. La capacidad de crecimiento del Programa Vías Verdes es aún muy superior al nivel alcanzado, no sólo en términos de kilómetros de la red, sino en el nivel de utilización por la población local y los turistas. Y todo ello, sin la existencia de una línea de financiación fija y mantenida en el tiempo que aseguren la permanencia y crecimiento.

Avalan esta valoración prestigiosos reconocimientos de muy diversa índole obtenidos por el Programa Vías Verdes, entre ellos: Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Habitat de la ONU (Dubai, 2000), Premio Turismo Sostenible de la World Travel Market (Londres, 2003), Premio Europa Nostra a la Conservación del Patrimonio (Bergen/Madrid, 2004), Premio ConBici a la Movilidad Sostenible (2005), Premio Europeo de Vías Verdes (2005), Premio Panda WWF-Adena (2006), Premio Vía APIA (2008), Premio Ulyses de la Organización Mundial del Turismo (2009), Premio de Turismo Responsable Italiano e Turismo Cultura e UNESCO (2011), Premio Especial del Premio Europeo de Vías Verdes por la App “Vías Verdes y

Red Natura 2000” (2019), Premio Observatorio FiturNext 2020 a Vías Verdes por su alta replicabilidad e impacto positivo sobre el desarrollo económico local (2020), Premio Turismo Sostenible Vías Verdes de Córdoba, compartido con Diputación de Córdoba (2022), Premio Especial del Jurado del Premio Europeo de Vías Verdes por los 30 Años de Vías Verdes (2023), Reconocimiento a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles por la aportación al impulso de la Bicicleta., de la Red de Ciudades y Territorios por la Bicicleta (2024), Finalista en dos categorías de II Premios de Accesibilidad por la promoción del turismo accesible y para todas las personas (2024), Premio Fitur4All (2025).

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	Arantxa Hernández Colorado Gerente de Vías Verdes
Entidad	Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Teléfono	91 151 10 65
Correo electrónico	ahcolorado@ffe.es
Web	www.viasverdes.com
País	España

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 2
Título	PROGRAMA CAMINOS NATURALES	
Ámbito territorial	País	ESPAÑA

1. Introducción

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) desarrolla el [Programa de Caminos Naturales](#), que ha permitido la puesta en servicio de la Red de Caminos Naturales, cuya longitud total supera en 2025 los 10.800 km, distribuidos por toda la geografía nacional. De estas infraestructuras, más de 1.750 km son Vías Verdes, denominación que reciben al ejecutarse sobre antiguas plataformas de ferrocarril.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Sistemas de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

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

Las inversiones ministeriales acumuladas en la construcción de caminos naturales (incluyendo a los que son vías verdes por discurrir sobre antiguos trazados ferroviarios) durante el período 1993-2023 ascienden a 279,3 millones de euros, como recoge el MAPA en su web.

Por otro lado, el Programa Nacional de Desarrollo Rural (PNDR) para el periodo comprendido entre 2014-2020 incluyó una medida destinada a la construcción de caminos naturales. Ello implica que el Estado Español puede recibir fondos procedentes del FEADER con una tasa de cofinanciación del 53% para la construcción de caminos naturales que cumplan una serie de condicionantes. Los itinerarios incluidos en el PNDR y que, por lo tanto, son subvencionables a través de FEADER, se seleccionan en función de que cumplan ciertos requisitos, como son el discurrir por al menos dos comunidades autónomas o ser insulares, y/o que hayan sido declarados “de interés general”. Entre ellos se incluyen muchas de las vías verdes de mayor longitud.

Sólo una parte de los más de 10.800 km de caminos naturales son aptos para ser recorridos en bicicleta, por lo que el MAPA elaboró en 2020 un Manual de parámetros para clasificarlos según su grado de ciclabilidad. El número de kilómetros ejecutados anualmente ha experimentado un importante incremento en los últimos años, debido en gran medida a la puesta en servicio de caminos de gran longitud, en su mayoría sobre antiguas plataformas de ferrocarril, como los de la Vía de la Plata (Extremadura, Castilla y León), el Ferrocarril Santander-Mediterráneo (Aragón, Castilla y León), el FC. Linares-Baeza – Utiel (Andalucía, Castilla-La Mancha) y el FC. Guadix – Almendricos (Andalucía, Murcia).

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

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

- Proyecto de las obras de acondicionamiento del trazado de la infraestructura que se quiera integrar en el Programa, previa entrega de un estudio de viabilidad o anteproyecto. En ocasiones excepcionales el MAPA ha contratado la redacción de los proyectos constructivos.
- Acuerdo de compromiso de la entidad promotora en el que se exprese:
 - La disponibilidad de los terrenos para la realización de las obras, en cualquiera de las situaciones posibles dentro de la amplia casuística, siendo éste un factor clave para garantizar la viabilidad del proyecto.
 - El compromiso de mantenimiento y conservación de las obras una vez finalizadas, con reposición de la señalización acorde al manual de Caminos Naturales, utilización del nombre del camino natural, así como de informar al Ministerio de posibles modificaciones de trazado, actuaciones de promoción realizadas y difusión de la marca de Caminos Naturales.
 - Responsabilidad patrimonial y extracontractual ante hipotéticos daños o siniestros producidos en los terrenos y/o bienes inmuebles del camino natural o vinculados, como consecuencia de un limitado mantenimiento frente a propiedades limítrofes, usuarios o personas situadas en las cercanías.

En lo que respecta a los caminos naturales que discurren junto a los grandes ríos de España, en algunos casos ha sido la comunidad autónoma la que inició la solicitud para su ejecución, mientras que en otros fue el Ministerio el que actuó como entidad promotora.

4. Impacto socioeconómico

Desde los años iniciales del Plan Tejido Verde, el Ministerio de Medio Ambiente trató de analizar, con la colaboración de la FFE, el uso que estaban registrando las vías verdes –sólo actuaba por entonces sobre infraestructuras ferroviarias- y el impacto económico que generaban en su entorno, basado en encuestas a los gestores y usuarios. Estos estudios, que se fueron reiterando con el tiempo, están disponibles en la web del Programa Caminos Naturales y en la de Vías Verdes.

En 2014 el entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente encargó un estudio sobre el impacto económico y social del Programa de Caminos Naturales, que utilizó nuevas fuentes de información cuantitativa: registros de contadores automáticos (sólo 8 por entonces), estimaciones de aforo realizado por 10 gestores y aforos manuales puntuales. A través de encuestas a gestores y usuarios se obtuvo información sobre el perfil de los usuarios y el gasto que realizaban en sus recorridos.

En 2019 el MAPA estudió con la colaboración de la FFE el nivel de uso y el impacto socioeconómico de los caminos naturales y vías verdes incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural siguiendo métodos similares de análisis, siendo el Estudio realizado en 2024 por el MAPA con la colaboración de la Universidad Complutense de Madrid el que ha incorporado en su metodología las facilidades y medios que prestan las nuevas tecnologías. Por una parte, se han utilizado encuestas a gestores de caminos naturales y datos de Sistemas de Información Geográfica (SIG), recopilando información sobre oferta y demanda turística, accesibilidad, mantenimiento, gestión, promoción, empleo e impacto socioeconómico. Por otro lado, se han empleado fuentes de datos geospaciales extraídos de redes sociales o plataformas digitales, tales como Flickr, Wikiloc y Google Popular Times para caracterizar cuantitativamente los caminos naturales.

Los resultados de este informe pueden ser explorados por los interesados mediante un visor interactivo online, donde se pueden observar tendencias significativas, como la estacionalidad del uso de los caminos, la popularidad de ciertos puntos de interés y los tipos de actividades predominantes.

Todos estos esfuerzos por medir el nivel de uso de los caminos naturales y el impacto que están generando en el territorio sólo pueden tener éxito si son fruto de una estrecha cooperación entre todos los agentes interesados: FFE, administraciones públicas de ámbito estatal (MAPA, Ministerio de Industria y Turismo, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible...), autonómico y local, gestores, empresas,...Es necesario que todos ellos unan sus capacidades y medios para implantar una metodología común, sistemática, que tenga continuidad en el tiempo y amplia implantación territorial, desarrollando los estudios embrionarios que ya se vienen dando en esta dirección, algunos en el marco del proyecto Experimenta Vías Verdes de España.

5. Comunicación, dinamización y promoción

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

El Ministerio ofrece en su página web una exhaustiva y actualizada información, de carácter institucional y profesional y también dirigida a la ciudadanía, con un buscador de caminos naturales organizado por zonas geográficas, que aporta una completa información de cada uno: descripción, perfil altimétrico, material gráfico, descargas para GPS y otros datos prácticos. En su sección de App y visitas virtuales es posible la descarga de una aplicación para dispositivos móviles y la visualización de fotografías panorámicas 360° tomadas en puntos especialmente atractivos de muchos caminos naturales.

Entre sus materiales divulgativo, el MAPA viene editando un gran volumen de publicaciones muy completas de todo tipo (guías, folletos...) sobre cada itinerario en concreto y también de carácter general y temático vinculando a los caminos con los recursos naturales, culturales y turísticos de su entorno (observación de aves, gastronomía, historia, literatura, ...), así como un mapa de todos los Caminos Naturales y Vías Verdes de España. Igualmente, están disponibles videos sobre diversos caminos naturales. Entre las publicaciones destinadas a instituciones y profesionales interesados, hay una gran profusión de documentos técnicos, estudios y manuales editados por el MAPA.

En los últimos años el MAPA viene realizando ambiciosas campañas publicitarias para dar a conocer la existencia de los caminos naturales en todos los medios de comunicación y redes sociales. En su tercera edición (de junio a septiembre de 2024) la campaña “Caminos Naturales de España. Elige tu Camino” ha contado con una inversión de 4 millones similares.

Otra de las actividades puesta en marcha recientemente ha sido el Pasaporte de Caminos Naturales y Vías Verdes en su versión física, a cargo del Ministerio, y en su versión digital a cargo de la FFE como parte del proyecto “Experimenta Vías Verdes”, con la inclusión de 50 itinerarios, siendo 25 de ellos Caminos Naturales – Vías Verdes, y con más de 250 puntos de sellado por toda la geografía española.

6. Valoración y observaciones

La valoración global del Programa de Caminos Naturales es sumamente positiva por sus excelentes resultados, su continuidad en el tiempo y su elevado grado de implantación en el territorio nacional, siendo el programa de referencia para las administraciones públicas del ámbito local y autonómico que desean desarrollar itinerarios no motorizados en la naturaleza. El gran número de kilómetros de caminos naturales puestos en servicio hasta la fecha (10.800

km) da idea de la relevancia de este Programa, que es percibido y valorado muy positivamente por todas las administraciones beneficiadas, así como por las propias personas usuarias.

Como es lógico, la incidencia de los caminos naturales en su entorno es dispar, dependiendo de múltiples condicionantes: tipología del camino, entorno geográfico, densidad de población, perfil de usuarios... Algunos tienen un uso turístico y generan un impacto socioeconómico en el territorio, mientras que otros caminos tienen un uso esencialmente local, lo cual no es en absoluto desdeñable, pero no genera riqueza ni fijación de la población.

Hasta el momento el papel jugado por el MAPA en el desarrollo de los caminos se concentra en la fase de proyección y construcción, también con una apuesta relevante y creciente por la divulgación y la promoción, pero dado el grado de madurez alcanzado por el Programa y teniendo en consideración que esencialmente incide en áreas eminentemente rurales y poco pobladas, podría ser interesante que contemple su implicación en dos áreas de actuación más novedosas:

- Por un lado, incrementando sus inversiones en las labores de conservación y mantenimiento de los caminos, ya que de forma casi generalizada los entes locales asumen con dificultad –o directamente son incapaces de hacerlo- los costes que suponen los compromisos adquiridos para la gestión de los caminos. En este sentido, sería muy deseable contar con alguna fórmula (convocatorias de ayudas, ...) por la que el MAPA -y otros ministerios como MITERD o MITMOS- contribuya al sostenimiento futuro de los caminos, al menos cubriendo necesidades especiales por contingencias mayores (daños por fenómenos climatológicos, deterioro en obras de fábrica de gran envergadura, ...). Esta medida permitiría también a los gestores del camino soslayar la falta de apoyo que puedan sufrir por la desafección hacia estos recursos por parte de los dirigentes autonómicos, provinciales y locales del momento. Al mismo tiempo, si se otorgasen estas ayudas mediante convocatorias abiertas por concurrencia competitiva, permitirían penalizar a los entes gestores que incumplieran sus obligaciones sin motivo, excluyéndoles de estas actuaciones.
- Por otro lado, el Programa de Caminos Naturales quizás podría implicarse en mayor medida en la organización de jornadas técnicas, talleres formativos y visitas técnicas a nivel comarcal/provincia que promuevan una efectiva incidencia del camino en la dinamización socioeconómica del territorio. Para que esto se produzca es necesario informar y concienciar a las autoridades locales sobre el potencial del camino, compartir buenas prácticas, fomentar la cooperación y coordinación interinstitucional a lo largo de todos los municipios afectados, impulsar la creación de nuevas empresas que presten servicio a los usuarios, etc.

En definitiva, sería interesante que la presencia del MAPA perdurase en el territorio más allá de la fase de ejecución de las obras, para garantizar que los caminos cumplen el objetivo de desarrollo rural que, entre otros beneficios ambientales y sociales, persigue el Programa de Caminos Naturales.

7. Imágenes



Contacto

Datos personales	
Entidad	Dirección General de Desarrollo Rural, Innovación y Formación Agroalimentaria. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
Teléfono	91 347 15 25
Correo electrónico	sgregadios@mapa.es
Web	www.caminosrurales.es
País	España

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 3
Título	COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA	
Ámbito territorial	Provincias	BADAJOS Y CÁ CERES
	Comunidad Autónoma	EXTREMADURA

1. Introducción

La Comunidad Autónoma de Extremadura cuenta con un total de 4 Caminos Naturales Vías Verdes:

1. Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata.

- Municipios: Plasencia, Oliva de Plasencia, Villar de Plasencia, Jarilla, Casas del Monte, Segura de Toro, Aldeanueva del Camino, Hervás y Baños de Montemayor.
- Emplazamiento: trazado del ferrocarril en desuso Sevilla-Gijón, longitud 48,30 km.

2. Camino Natural Vía Verde de Monfragüe.

- Municipios: Malpartida de Plasencia.
- Emplazamiento: variante del ferrocarril Cáceres- Madrid, longitud 17,62 km.

3. Camino Natural Vía Verde de las Vegas del Guadiana.

- Municipios: Villanueva de la Serena, Rena, Villar de Rena, El Torviscal, Palazuelo, Madrigalejo, Navalvillar de Pela y Logrosán.
- Emplazamiento: trazado del ferrocarril en desuso entre Talavera de la Reina y Villanueva de la Serena), longitud 56,20 km.

4. Camino Natural Vía Verde de La Jayona.

- Municipios: Fuente del Arco, Reina, Valverde de Llerena, Berlanga y Azuaga.
- Emplazamiento: antigua vía estrecha Fuente del Arco- Peñarroya-Pueblonuevo-Puertollano, con una longitud de 19,77 km.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

Los costes de mantenimiento de las vías verdes extremeñas los asume la Junta de Extremadura a través de su Dirección General de Turismo con fondos propios de la Comunidad Autónoma.

La Junta de Extremadura asume unas obligaciones y costes (alquiler de terrenos a Adif, mantenimiento...) de los que exime a sus pequeños municipios, y que algunos de éstos difícilmente podrían afrontar.

Anualmente se saca a licitación pública el contrato de mantenimiento para el total de kilómetros de las 4 Vías Verdes de Extremadura. En cuanto a las inversiones en mantenimiento realizadas desde la Dirección General de Turismo, han ascendido a 661.198,17 € entre los años 2015 y 2024.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

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

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

En cuanto a las cifras de inversiones realizadas, tanto desde la Dirección General de Turismo, como del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) entre los años 2015 y 2024 son:

Inversiones CN - Vías Verdes en Extremadura, 2015-2024

CN - VÍAS VERDES	Longitud	Inversión DGT	Inversión MAPA	TOTAL
CN – VV de La Plata	49,84 km	68.134,58 €	4.238.017,17 €	4.306.151,75 €
CN - VV de Monfragüe	17,62 km	1.216.538,29 €		1.216.538,29 €
CN - VV de las Vegas del Guadiana	56,2 km	412.524,63 €	3.188.584,83 €	3.601.109,46 €
CN - VV Mina de La Jayona	30,8 km	965.471,63 €		965.471,63 €
Totales		2.662.669,13 €	7.426.602,00 €	10.089.271,13 €

4. Impacto socioeconómico

Las Vías Verdes de Extremadura tienen un efecto positivo integral, actuando como catalizadores para el desarrollo local, la conservación ambiental y la mejora del bienestar social. Representan una alternativa sostenible al desarrollo económico en áreas rurales, ayudando a fijar población, promover el turismo responsable y conservar el patrimonio natural y cultural.

La experiencia de la Junta de Extremadura en el desarrollo del cicloturismo es sumamente positiva. En la Dirección General de Turismo se trabaja en la creación y promoción del producto de cicloturismo con una estrecha colaboración entre los servicios de Promoción y de Infraestructuras Turísticas, con el apoyo de la Diputación de Cáceres.

En cuanto al impacto económico del uso de las Vías Verdes de Extremadura en la región y en la población local es positivo y creciente, aunque todavía con margen de desarrollo.

En municipios como Logrosán, Villanueva de la Serena o Hervás, las vías verdes han contribuido a alargar la temporada turística y a atraer visitantes incluso fuera de los meses de verano como ha podido verse reflejado en los datos de usuarios de 2024, donde diciembre arroja un pico de visitas. Gracias a ello, se crean o mantienen empleos ligados a hostelería, guías, mantenimiento de caminos, y alquiler de bicicletas y se favorecen las actividades económicas vinculadas al fomento del emprendimiento rural en torno a las vías verdes.

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

5. Estadísticas de uso

El proceso de instalación de contadores en las Vías Verdes de Extremadura ha sido progresivo y estratégico, con el objetivo de monitorizar el uso de estas infraestructuras por parte de peatones y ciclistas, mejorar la gestión del turismo activo y obtener datos que respalden inversiones en movilidad sostenible y desarrollo rural.

Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales

En 2019 se instalan los primeros contadores en tramos de alta afluencia como Mérida, Cáceres, Logrosán, Monesterio, Sierra Brava y Villanueva de la Serena con el objetivo principal de establecer una línea base de uso para futuras comparaciones y justificar nuevas inversiones.

En 2020 se expande la estrategia de instalación de contadores con nuevos puntos de control instalados en La Jayona y Monfragüe ampliando así el muestreo a entornos naturales protegidos

Desde 2021 hasta la fecha se trabaja en la consolidación de estas herramientas y la mejora de la cobertura. En 2021 entra en funcionamiento el contador de Hervás arrojando cifras relevantes ampliando así el muestreo a zonas más turísticas o con mayor tránsito rural.

A partir de 2022 la plataforma adquiere una mayor fiabilidad y cobertura territorial, integrándose los datos con plataformas públicas para fines estadísticos y turísticos.

A partir de 2023 se mantiene y amplía la red, con seguimiento mensual detallado de los flujos.

**Datos totales registrados por los contadores de los Caminos Naturales Vías Verdes de Extremadura
2022-2024**

CNVV	AÑO 2022		
	Usos	Peatones	Ciclistas
Plata	129.901	98.978	30.923
Monfragüe	151.749	147.595	4.154
Mina Jayona	43.477	23.878	19.599
VegasGuadiana	205.212	197.516	7.696
TOTAL	530.339	467.967	62.372

CNVV	AÑO 2023		
	Usos	Peatones	Ciclistas
Plata	230.686	199.279	31.407
Monfragüe	108.324	103.868	4.456
Mina Jayona	53.121	43.099	10.022
VegasGuadiana	111.268	105.455	5.814
TOTAL	503.399	451.701	516.99

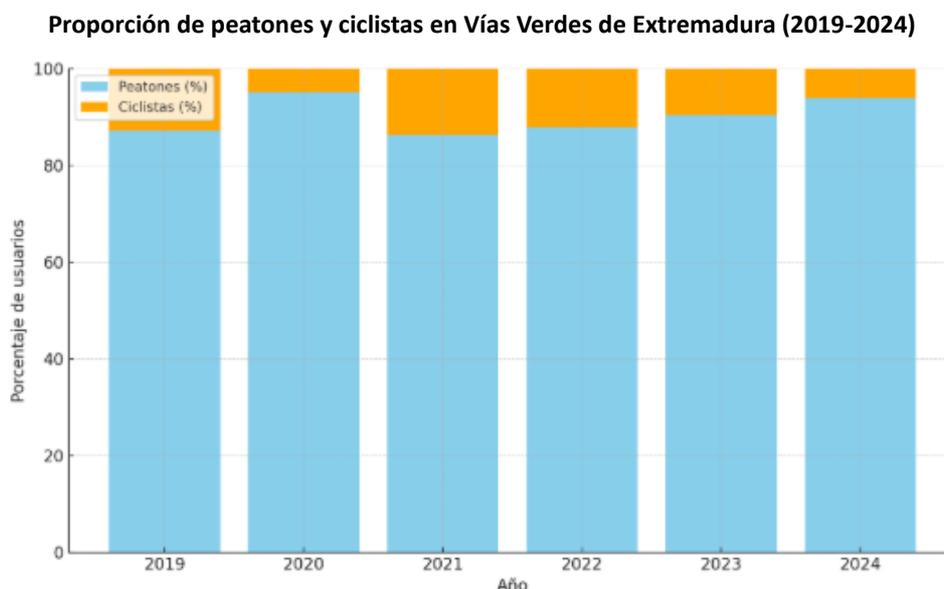
CNVV	AÑO 2024		
	Usos	Peatones	Ciclistas
Plata	120.811	92.310	28.501
Monfragüe	570.362	566.537	3.825
Mina Jayona	246.957	237.167	9.790
VegasGuadiana	47.121	40.746	6.375
TOTAL	985.251	936.760	48.491

Es importante mencionar que los datos arrojados en 2024 por los contadores de las Vías Verdes de Monfragüe y Mina La Jayona parecen erróneos, quizás debido a algún desajuste de los dispositivos.

En cuanto al análisis de los registros de datos de los que se disponen de ciclistas con respecto a peatones, cabe destacar que el uso de las Vías Verdes de Extremadura está claramente

liderado por los peatones, con una proporción constante superior al 85% en todos los años. En los años 2021-2022 se muestra un ligero repunte ciclista, sin embargo, su crecimiento ha sido más limitado en comparación.

Se muestra la proporción de peatones y ciclistas en vías verdes de Extremadura entre 2019 y 2024 en el siguiente gráfico:



Esto puede sugerir una necesidad de revitalizar el uso ciclista, quizás a través de campañas, mejora de infraestructuras o servicios complementarios (alquiler, mantenimiento, etc.).

6. Comunicación, dinamización y promoción

En lo referente a la **promoción**, la Junta de Extremadura ha implementado diversas estrategias para promover el cicloturismo y las Vías Verdes en la región, enfocándose en la sostenibilidad, la digitalización y la colaboración público-privada.

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

Además, actualmente, desde la Dirección General de Turismo se están desarrollando dos proyectos en torno a las Vías Verdes de Extremadura, uno de los cuales es el **proyecto “Experimenta Vías Verdes”**.

Por otro lado, la Dirección General de Turismo participa en el **programa Senderos Azules** colaborando con la Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor (ADEAC) organismo competente en la concesión de Senderos Azules en España. En el último proceso de cumplimentación de candidaturas a Senderos Azules se han presentado las 4 Vías Verdes

extremeñas. Todas ellas han sido certificadas para el año 2025, revalidando dicho galardón y van a promocionarse como tales, tanto en los medios digitales (web y perfiles en redes sociales) de la Consejería de Cultura, Turismo, Jóvenes y Deportes de la Junta de Extremadura, como en los medios digitales (web y perfiles en redes sociales) de la ADEAC.

Por otra parte, se ha dinamizado la promoción de las Vías Verdes de Extremadura con la creación de videos promocionales en español y en inglés, disponibles en el canal de youtube de Turismo Extremadura, https://www.youtube.com/channel/UCNYI_ac8nMvOjK4qIYqqOfQ, y se ha creado una guía promocional: https://issuu.com/extremadura_tur/docs/vias_verdes

7. Valoración y observaciones

Las Vías Verdes de Extremadura constituyen un recurso de gran valor para la región, no solo desde una perspectiva turística, sino también en términos sociales, ambientales y económicos.

El impacto general de estas infraestructuras es mayoritariamente positivo. La reutilización de antiguas vías ferroviarias minimiza la alteración del entorno natural, fomentando al mismo tiempo una movilidad más ecológica y sensibilizando a la sociedad sobre la importancia de conservar los espacios naturales. No obstante, para maximizar su potencial es fundamental garantizar un mantenimiento adecuado, mejorar la accesibilidad universal y fomentar la responsabilidad ambiental de los usuarios.

En definitiva, las Vías Verdes de Extremadura se configuran como un instrumento estratégico para el desarrollo sostenible regional, equilibrando la conservación ambiental, la promoción turística y el bienestar social.

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	Juan Carlos Fernández Jaén
Entidad	Jefe de Servicio de Empresas, Inspección e Infraestructuras Turísticas
Teléfono	924 332 443
Correo electrónico	juan.fernandez@juntaex.es
Web	www.turismoextremadura.com/es/ven-a-extremadura/Vias-Verdes-de-Extremadura
Comunidad Autónoma	Extremadura
País	España

III. BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN CONJUNTA DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 4
Título	FUNDACIÓN VÍA VERDE DE LA SIERRA	
Ámbito territorial	Provincias	CÁDIZ, SEVILLA
	Comunidad Autónoma	ANDALUCÍA

1. Introducción

La Fundación Vía Verde de la Sierra fue creada en el año 2000 como ente gestor de la Vía Verde de la Sierra, que discurre por las provincias de Cádiz y Sevilla entre los municipios de Puerto Serrano y Olvera, sobre el antiguo trazado ferroviario de Jerez de la Frontera a Almargen cuyas obras de construcción quedaron inconclusas (36,5 km).

Es una entidad supramunicipal constituida por las siguientes entidades públicas:

- Diputación de Sevilla
- Diputación de Cádiz
- Ayuntamiento de Puerto Serrano (Cádiz)
- Ayuntamiento de Olvera (Cádiz)
- Ayuntamiento de Coripe (Sevilla)
- Ayuntamiento de Montellano (Sevilla)
- Ayuntamiento de El Coronil (Sevilla)
- Ayuntamiento de Pruna (Sevilla)

Según establecen sus estatutos, el objeto fundamental de la Fundación, cuya sede se encuentra ubicada en la antigua estación de Puerto Serrano, es “la conservación, el mantenimiento y la gestión del uso y equipamientos de la Vía Verde de la Sierra”. Esta entidad sin ánimo de lucro tiene por finalidad principal la creación de empleo local de calidad.

La Fundación Vía Verde de la Sierra ha recibido numerosos premios nacionales y europeos en reconocimiento a su exitosa labor para la promoción del turismo sostenible e inclusivo a través de la Vía, la cual ha sido declarada “Ruta de interés turístico de Andalucía”. Destacan las

muchas distinciones recibidas por sus esfuerzos para garantizar la [accesibilidad universal](#) de la Vía Verde para todo tipo de usuarios.

La Fundación está impulsando la prolongación de la Vía Verde desde Puerto Serrano sobre el mismo trazado ferroviario inconcluso hacia Jerez de la Frontera, en respuesta a la demanda de los municipios afectados y de colectivos ciudadanos, con la colaboración de la Diputación de Cádiz, FFE y MAPA, para lo cual se firmó en 2018 un convenio marco de colaboración entre las entidades implicadas (Ayuntamientos, grupos ecologistas, Diputación de Cádiz, ...).

Por el extremo opuesto de la Vía Verde (Olvera) se está impulsando su conexión mediante caminos y carreteras locales de bajo uso con la Vía Verde del Aceite en Puente Genil, con el objetivo de lograr un itinerario continuo de unos 280 km que uniría las provincias de Cádiz, Sevilla, Córdoba y Jaén.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

El acondicionamiento de la Vía Verde de la Sierra fue uno de los primeros proyectos acometidos en España en 1993 por el Programa de Vías Verdes recién creado por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) y que posteriormente fue integrado en el Programa de Caminos Naturales de los sucesivos ministerios con competencias en medio ambiente y agricultura.

Este camino natural vía verde discurre sobre una línea de ferrocarril cuyas obras de construcción no llegaron a ser concluidas y nunca entraron en servicio. Sus terrenos y edificaciones fueron cedidos gratuitamente inicialmente para su conversión en vía verde por el MOPTMA, al que estaban adscritas, pues no llegaron a ser nunca entregadas a Renfe para su operación. Desde entonces se ha sucedido un sinfín de inversiones de diferente procedencia para la puesta en valor de la infraestructura y de los inmuebles y equipamientos anejos.

En 2025 la Fundación Vía Verde de la Sierra ha firmado un Contrato de arrendamiento de los terrenos de la plataforma y de las edificaciones anejas con Adif.

Los principales servicios que presta la Fundación Vía Verde de la Sierra son los siguientes:

- **Rehabilitación de inmuebles en el trazado del Camino Natural Vía Verde de la Sierra.** Muchos edificios anejos han sido rehabilitados y puestos en uso como restaurantes, alojamientos y centros de interpretación, encargándose la Fundación de la búsqueda de financiación a través de programas y subvenciones tanto públicas como privadas, de la ejecución de las obras y de su puesta en funcionamiento.
- **Gestión de estaciones en la Vía.** La Fundación gestiona mediante concesión administrativa de servicios a empresas privadas las tres antiguas estaciones que fueron rehabilitadas con fondos públicos y puestas en uso como alojamientos y restaurantes en Coripe, Puerto Serrano y Olvera, así como sus equipamientos anejos:

ocho bungalós junto a la estación de Puerto Serrano; un bungaló y un edificio de usos múltiples (aseos, duchas y barbacoa) junto a la estación de Coripe; cuatro bungalós con forma de vagón de tren y piscina, un centro de interpretación y un aparcamiento de autocaravanas en el entorno de la estación de Olvera. Además, gestiona un centro de interpretación y observatorio de aves en la estación de Zaframagón y una cantina en su entorno, varias áreas de descanso, puntos de información y aparcamientos en los accesos a la Vía.

- **Mantenimiento:** la Fundación tiene contratada una empresa local que realiza las tareas de recogida de basura varios días a la semana y cuenta con un coordinador de mantenimiento en plantilla que se encarga, entre otras funciones, de contratar con empresas locales los servicios de mantenimiento de la Vía Verde, que son esencialmente limpieza, reparación del firme, reparación de vallado, reforestación, cuidado de las áreas recreativas, sustitución de luminarias, ...
- **Información y vigilancia:** servicios que presta durante los fines de semana la denominada “[Patrulla verde](#)”, formada por cuatro jóvenes de los municipios cercanos contratados por la Fundación para atender e informar a los usuarios, controlar el paso de vehículos a motor y hacer cumplir las [normas de uso](#) de la Vía Verde.
- **Autorizaciones de paso:** está prohibido el paso de vehículos a motor exceptuando los autorizados, de cuya gestión se encarga la Fundación otorgando dos tipos de pases, previa presentación del formulario de solicitud y de la documentación justificativa correspondiente: permanentes, destinados únicamente a los propietarios de fincas colindantes a la Vía, y temporales, que se entregan de forma puntual a personas que vayan a realizar algún trabajo en la Vía.
- **Promoción y sensibilización:** desarrolla innumerables actuaciones para difundir la Vía Verde y promover su utilización, garantizar un uso adecuado y optimizar su capacidad como recurso turístico dinamizador del territorio y para sensibilizar sobre cuestiones medioambientales y la emergencia climática.
- **Instalación y gestión de contadores automáticos** de usos. La Fundación ha instalado 4 contadores en puntos estratégicos de la Vía.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

La Fundación Vía Verde de la Sierra cuenta con tres fuentes principales de financiación:

- Aportaciones anuales de los socios
- Ingresos de los cánones anuales que cada estación abona por la concesión del servicio de hotel-restaurante.
- Ayudas de las administraciones públicas locales, autonómicas y centrales, así como de las obras sociales de diferentes entidades para ejecutar proyectos sobre turismo, medioambiente, empleo, accesibilidad...

A lo largo de los años la Fundación ha suscrito numerosos convenios de colaboración con la Diputación de Cádiz para la ejecución de proyectos para la mejora y embellecimiento de la Vía, en algún caso para el arreglo de los graves daños ocasionados por fenómenos meteorológicos, para lo que también contó con actuaciones del Programa de Caminos Naturales del MAPA.

La Fundación Vía Verde ha participado en numerosos proyectos de ámbito europeo ([Greenways Product](#), [Greenways Outdoor](#), [Greenways4All...](#)) que le han facilitado ayudas económicas, el intercambio de buenas prácticas con otras vías verdes y la realización de viajes técnicos a otros países europeos y también a México.

4. Impacto socioeconómico

Los municipios de las comarcas de Sevilla y Cádiz por los que discurre la Vía Verde de la Sierra (Coripe, El Coronil, Montellano, Pruna, Puerto Serrano y Olvera) son eminentemente rurales, reúnen una población de unos 31.000 habitantes. En este entorno socioeconómico, la Vía Verde supone un importante motor de desarrollo y de creación de empleo tanto directo como indirecto. La Fundación aplica el criterio de priorizar en su contratación de servicios y obras a las empresas y personal de los municipios atravesados.

Empleos directos en los servicios y equipamientos de la Vía Verde de la Sierra (año 2025)

Actividad	Empleos directos
Hotel restaurante estación de Olvera	4
Hotel restaurante estación de Coripe	4
Hotel restaurante estación de Puerto Serrano	4
Servicio de Patrulla verde	4
Servicio de Mantenimiento y limpieza	5
Administración y proyectos	4
Observatorio de aves de Zaframagón y Centro de Interpretación de la Vía Verde en Olvera	2
Cantina de Zaframagón	2
Empresas de alquiler de bicicletas y taxis	6
Total	35

Fuente: Fundación Vía Verde de la Sierra

El Camino Natural Vía Verde de la Sierra también impulsa los **empleos indirectos** en el entorno, dada la gran afluencia de turistas de la Vía y que visitan los pueblos cercanos y utilizan múltiples servicios que prestan sus empresas:

Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales

- Turismo activo: guías medioambientales, alquiler de bicicletas, rutas gastronómicas, observación de aves y estrellas...
- Hostelería: incrementan de forma considerable su clientela gracias al gran volumen de usuarios de la Vía Verde -principalmente los fines de semana- por lo que han de contratar personal adicional.
- Transporte: además de los taxis locales (una de las empresas de taxi, en Coripe, fue creada expresamente para el desplazamiento en el entorno de los usuarios de la Vía), empresas locales de autobuses que desplazan a los escolares de los más de 100 colegios que visitan la Vía Verde de la Sierra a lo largo del año, procedentes de las provincias de Cádiz, Sevilla y Málaga.
- Venta de productos típicos locales (aceite, chacinas, queso, repostería, productos de cosmética artesanales...) que cuentan con puntos de venta en los hoteles y en el observatorio de buitres de la Vía Verde.
- Obras de construcción para acondicionamiento y reparación de la traza, rehabilitación y construcción de edificios, eficiencia energética de los equipamientos...
- Otros servicios: informadores turísticos, diseñadores de materiales promocionales y didácticos, gestores informáticos, colaboradores puntuales para las numerosas actividades festivas y deportivas con gran afluencia de público (monitores, servicios de restauración, alquiler de sillas y mobiliario, ...).

Cabe reseñar que se estima desde la creación de la Vía Verde la participación de más de 500 personas en los proyectos formativos de la Fundación: talleres de empleo, escuelas taller y otros programas de interés general y social.

5. Estadísticas de uso

A continuación, se ofrece un resumen de los pasos registrados por los 4 ecocontadores instalados en el Camino Natural Vía Verde de la Sierra entre 2017 y 2024, detallados por meses:

**Datos totales registrados por los contadores del Camino Natural Vía Verde de la Sierra,
2017-2024**

	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
ENERO	14.304	11.905	16.089	13.903	15.743	27.619	18.230	18.296
FEBRERO	14.304	9.953	22.580	28.013	18.320	33.590	20.893	25.062
MARZO	21.824	6.478	31.623	10.914	37.678	20.580	39.663	23.393
ABRIL	37.833	11.047	30.625	1.796	48.223	30.407	32.025	30.015

	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
MAYO	25.495	17.461	48.793	8.949	31.098	23.870	17.566	21.112
JUNIO	13.191	14.516	32.821	21.913	17.021	14.807	18.332	15.365
JULIO	13.172	12.649	19.067	14.195	14.058	11.945	13.843	9.615
AGOSTO	16.829	13.023	14.539	17.836	19.684	13.916	14.874	9.663
SEPTIEMBRE	19.667	19.220	18.123	24.492	28.946	17.504	17.921	19.538
OCTUBRE	29.168	18.172	24.176	41.832	32.824	27.470	22.792	37.929
NOVIEMBRE	23.072	16.202	17.008	13.436	27.069	23.864	19.944	49.443
DICIEMBRE	14.981	19.755	19.731	15.260	16.946	14.942	17.091	26.274
TOTAL	243.840	170.381	295.175	212.539	307.610	260.514	253.174	285.705

Fuente: Fundación Vía Verde de la Sierra

6. Comunicación, dinamización y promoción

La Fundación Vía Verde de la Sierra constituye un referente por sus campañas de sensibilización dirigidas tanto a la población local como a los visitantes sobre el cuidado de la Vía, el respeto a las normas de uso, la restricción del paso de vehículos a motor y la lucha contra el cambio climático. Viene desarrollando innumerables acciones para la promoción turística de la Vía Verde, organizando o participando en numerosos eventos, como ferias especializadas, congresos, talleres, viajes de periodistas y turoperadores. Elabora material informativo y promocional de toda índole sobre la Vía Verde ([audiovisuales](#), guías turísticas, mapas, [folletos](#) en varios idiomas), así como produce regularmente materiales publicitarios (camisetas, gorras, mochilas...).

Ha puesto en marcha iniciativas para conseguir la fidelización de los usuarios, como es la [Tarjeta Verde](#), que permite obtener descuentos en los precios de los establecimientos locales, organizan visitas escolares y desarrollan actividades de [educación ambiental](#), tanto en la Vía Verde como en las aulas de los centros escolares, contando con excelentes materiales didácticos elaborados con la colaboración de Ecologistas en Acción.

Véase más en su web: www.fundacionviaverdedelasierra.com

7. Valoración y observaciones

La valoración de la Fundación de la Vía Verde de la Sierra es sumamente positiva, se ha convertido en un referente por su extraordinario dinamismo como ente promotor de esta Vía Verde y comparte asiduamente su experiencia en eventos nacionales e internacionales. La clave ha sido la continuidad de un mismo ente gestor desde el año 2000, con un equipo

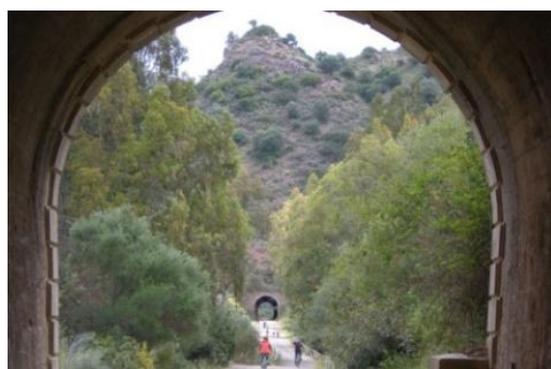
gerente y técnico profesional, comprometido e innovador. Forma parte de las ejecutivas de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía y de la Asociación Europea de Vías Verdes.

La Fundación ha logrado la implicación de la ciudadanía del entorno rural, donde se ha conseguido evolucionar desde un cierto rechazo por parte de algunos colectivos a los que se prohibía el paso con vehículos a motor – cazadores y recolectores- a un sentimiento generalizado de pertenencia a un territorio común y de orgullo ante un recurso propio que todos los visitantes admiran. Los esfuerzos continuados durante años en su gestión y promoción han generado un gran impacto socioeconómico en la zona, convirtiendo a la Vía Verde en un importante motor dinamizador y generador de empleo en el territorio circundante, con la creación de 35 empleos estables directos.

A pesar de su relativa escasa longitud, y gracias a la labor de la Fundación, a la creación de una red de servicios turísticos en el entorno (alojamiento, restauración, equipamientos culturales y de ocio) y a su atractivo, la Vía Verde de la Sierra se ha situado entre las ofertas habituales de muchos turoperadores y agencias de viajes de turismo en bicicleta de toda Europa.

Estos logros son aún más destacables considerando que la Fundación adolece de cierta fragilidad e inestabilidad en el apoyo financiero de las administraciones locales y autonómicas, que se hace más evidente en momentos difíciles, como cuando se producen graves daños en la infraestructura que requieren elevadas inversiones para su reparación. Sus 30 túneles a lo largo de 36 km de recorrido dan buena idea de la compleja orografía del territorio atravesado.

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	María Jiménez Rodríguez - Gerente
Entidad	Fundación Vía Verde de la Sierra
Teléfono	956 13 63 72
Correo electrónico	gerencia@fundacionviaverdedelasierra.com
Web	http://www.fundacionviaverdedelasierra.es/
Comunidad Autónoma	Andalucía
País	España

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 5
Título	ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN Y DESARROLLO DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE	
Ámbito territorial	Provincias	CÓRDOBA, JAÉN
	Comunidad Autónoma	ANDALUCÍA

1. Introducción

El [Camino Natural Vía Verde del Aceite](#) (128 km) discurre sobre el antiguo Ferrocarril Linares-Jaén-Puente Genil, a través de 14 municipios de las provincias de Jaén (5) y de Córdoba (9), entre la ciudad de Jaén y la estación de Campo Real (Puente Genil), con un ramal entre Luque y Baena.

Esta infraestructura se desarrolló en diversas fases a lo largo de los años, lo que provocó que durante décadas fuera gestionada y promocionada como 4 vías verdes diferentes, con distinta denominación y sin coordinación entre sus respectivos entes gestores y promotores.

- Vía Verde del Aceite (Jaén), de Jaén al río Guadajoz (55,1 km)
- Vía Verde de la Subbética (Córdoba), del río Guadajoz a Lucena (57 km)
- Vía Verde del Aceite (Córdoba), de Lucena a Puente Genil (7,9 km)
- Vía Verde de Guadajoz-Subbética (Córdoba), de Luque a Baena (7,8 km)

Tras diversos esfuerzos infructuosos por conseguir la unión de estos tramos bajo una denominación conjunta, en febrero de 2016 la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) impulsó con la colaboración de las diputaciones de Córdoba y de Jaén y de la Mancomunidad de la Subbética Cordobesa la celebración de una reunión en Doña Mencía que resultó decisiva. Se realizaron dos reuniones en paralelo: una de carácter institucional, con los máximos responsables políticos de los 14 ayuntamientos y de las dos diputaciones provinciales, en la que se expusieron casos exitosos de vías verdes como motores de dinamización socioeconómica; y otra exclusivamente empresarial, con empresarios turísticos locales que prestaban servicios vinculados a la Vía Verde.

Se culminó con una reunión conjunta entre ambos grupos para la puesta en común de sus respectivas posiciones, que dio lugar a un compromiso y un cronograma para constituir una “Asociación para la promoción y desarrollo de la Vía Verde del Aceite”, compuesta por ambas diputaciones, todos los ayuntamientos implicados y los empresarios locales. Compartían el objetivo de aunar esfuerzos en pro de la gestión y la promoción conjunta de los cuatro tramos de la Vía Verde del Aceite para optimizar su enorme potencial y convertirla en uno de los itinerarios ecoturísticos más importantes de Andalucía y de España.

En posteriores reuniones se elaboraron, debatieron y consensuaron los Estatutos de esta Asociación de carácter público-privado, y se inició la tramitación por parte de cada socio de su aprobación en sus respectivos órganos competentes. Este proceso se dilató varios años más de lo previsto, poniendo de relieve la importancia de que una entidad asumiera el papel de impulsor y coordinador del mismo. La Mancomunidad de la Subbética asumió ese rol, reactivando en marzo de 2020 la constitución de la Asociación de la Vía Verde del Aceite, en la que se incorporaron ambas diputaciones, 13 de los 14 municipios afectados y la [Asociación de Empresarios de la Vía Verde del Aceite del Aceite](#) creada en septiembre de 2019 a instancias del [Centro Cicloturista Subbética](#).

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

La Asociación para la promoción y desarrollo de la Vía Verde del Aceite facilita e impulsa la coordinación en torno a las actuaciones conjuntas de conservación, mantenimiento, promoción y comercialización de la Vía Verde, sin bien se mantiene una gestión autónoma de los cuatro tramos diferentes desarrollados en su proceso de construcción.

a. Vía Verde del Aceite (Jaén), de Jaén al río Guadajoz (55,1 km)

El mantenimiento del tramo jiennense es realizado por la Diputación de Jaén a través del Área responsable de Medio Ambiente, si bien pervive un Consorcio de la Vía Verde del Aceite constituido hace décadas por los 5 municipios afectados (Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos y Alcaudete) y por la Diputación, que se nutre de las aportaciones anuales de sus miembros que, en el caso de los ayuntamientos, es proporcional a su población y a los kilómetros de vía que tiene en su término. Los terrenos de este tramo jiennense de la Vía Verde fueron arrendados por Adif a la Diputación de Jaén mediante un Convenio suscrito en 1996 (con la empresa Renfe) cuya vigencia finaliza en 2026.

b. Vía Verde de la Subbética (Córdoba), del río Guadajoz a Lucena (57 km)

La Mancomunidad de la Subbética –constituida por 14 municipios- es el ente responsable de la gestión de la vía verde en el tramo que discurre por su comarca, a través de 5 términos municipales. La Diputación de Córdoba colabora en su mantenimiento y mejora desde 2009 a través de fondos PROFEA, contando cada año con una resolución de la Mancomunidad certificando la disponibilidad de los terrenos y la autorización para ejecutar estas obras. Los terrenos de este tramo fueron arrendados en 1999 (por Renfe, empresa titular previa a la creación de Adif) por un plazo de 30 años a la Mancomunidad de la Subbética. En 2012 se firmó una adenda al convenio ampliando el plazo de vigencia hasta el 31/3/2029.

En sus contratos de arrendamiento de terrenos de líneas en desuso, Adif da un tratamiento diferente a la traza y a los recintos de las estaciones, enajenando en ocasiones sus edificaciones, como sucedió en el municipio cordobés de Lucena, cuyo ayuntamiento suscribió en 2017 un [Acuerdo con Adif](#) para la adquisición de los recintos

de las antiguas estaciones de Lucena y de Las Navas del Sempillar (esta última ubicada en una pedanía).

c. Vía Verde del Aceite (Córdoba), de Lucena a Puente Genil (7,9 km)

Desde 2013 el área de medioambiente de la Diputación de Córdoba realiza tareas de mantenimiento en el tramo de la Vía Verde que atraviesa la comarca de la Campiña Sur cordobesa, con cargo al programa PROFEA.

Los terrenos de este tramo fueron objeto de un contrato de arrendamiento con Adif suscrito en 2009 por la Diputación de Córdoba, con un canon anual superior a los 8.500 € y un plazo de 20 años. En 2015, la Diputación acordó mediante [convenio con los tres ayuntamientos](#) (Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil) que éstos asumieran el pago del canon de Adif como contraprestación por los servicios de mantenimiento realizados por la Diputación. El referido convenio ha sido renovado sucesivamente.

d. Vía Verde de Guadajoz-Subbética (Córdoba), de Luque a Baena: 7,8 km.

El mantenimiento de este antiguo ramal ferroviario, que conecta la localidad de Baena con la Vía Verde del Aceite en las inmediaciones de la estación de Luque, es llevado a cabo desde el Ayuntamiento de Baena –que es propietario de los terrenos- realizando también la Diputación de Córdoba actuaciones del PROFEA desde 2025.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

La Asociación para la promoción y desarrollo de la Vía Verde del Aceite se financia a través de las cuotas de sus socios, en función de su rango: las diputaciones de Córdoba y Jaén asumen una mayor cuantía (3.000€), Mancomunidad de la Subbética se compromete a abonar 1/5 parte de la aportación provincial, los ayuntamientos y la Asociación Empresarios abonan una cuota fija anual. Las cuotas pueden incrementarse tras aprobación en asamblea general, o bien proceder a una cuota extraordinaria para sufragar gastos de interés común.

En 2023 la Asociación encargó la elaboración de un Plan Estratégico de la Vía Verde del Aceite, cuya propuesta de estrategias y acciones fue resultado de un proceso participativo de todos los agentes públicos y privados interesados, constituyendo una guía para el desarrollo futuro de la Vía y la obtención de nuevas vías financiación.

La Asociación no gestiona ni mantiene directamente el camino natural, cumpliendo esencialmente un papel de coordinación y de estímulo a la cooperación entre todos los gestores y promotores implicados, para lo cual ha contado con presupuestos relativamente reducidos hasta el momento. Una situación que podría cambiar si apuesta por la creación de una gerencia para la propia Asociación, cuyo objetivo sería la búsqueda de nuevas vías de

financiación y la puesta en marcha de iniciativas dirigidas a la optimización de todo el potencial que encierra esta vía verde para la dinamización del territorio circundante.

Desde noviembre 2024 la Asociación ha contratado una secretaría técnica que se ha encargado de las siguientes tareas:

- Coordinación en la creación de una página web específica: www.viaverdeaceite.com
- Creación de un banco de fotografías
- Diseño de un nuevo folleto en español y francés
- Coordinación de la participación conjunta en eventos promocionales: Día Nacional de las Vías Verdes (por primera vez se han desarrollado actividades en todos los municipios del camino natural)
- Gestión de las redes sociales del Camino Natural Vía Verde del Aceite
- Actualización de logotipo
- Información de interés para los socios

Inventario de toda señalética existente, con objeto de homogenizar paulatinamente todas las señales y adaptarlas al manual de Caminos Naturales.

4. Impacto socioeconómico

El Camino Natural Vía Verde del Aceite se ha convertido en una de las rutas ecoturísticas más utilizadas de Andalucía, tanto por usuarios de localidades cercanas –algunas de ellas, atravesadas por la Vía– y por visitantes y turistas nacionales e internacionales. Ello se ha traducido en un crecimiento de la actividad turística en torno a la Vía, si bien el impacto económico generado está siendo muy desigual, concentrándose en los tramos donde ya existe una oferta de servicios turísticos complementarios (alojamiento, restauración...) que favorecen la parada de los usuarios y el consiguiente gasto. Por el contrario, en los municipios donde el visitante no encuentra servicios que consumir y la oferta Turística es débil o incluso nula, el beneficio económico es correlativo.

En el despegue de la Vía Verde del Aceite como producto turístico ha desempeñado un papel esencial el [Centro Cicloturista Subbética](#) ubicado casi en el centro geográfico de la Vía, que presta servicios para todos los visitantes y constituye un perfecto referente de colaboración público-privada. Surgió por iniciativa de la empresa local DxOcio S.L., que en 2012 instaló un remolque con 16 bicicletas en el recinto de la estación de Doña Mencía para su alquiler a los visitantes. Mediante un acuerdo con el Ayuntamiento, éste rehabilitó el edificio del muelle de la estación (el edificio de viajeros está explotado como bar-restaurante por otro empresario) y se lo cedió para ubicar allí su negocio, el Centro Cicloturista Subbética, que no sólo presta servicio de alquiler de bicicletas, transfer, apoyo logístico y rutas guiadas, sino también

funciona como oficina de información turística y punto de venta de productos locales (aceite, vino y vinagre...) y deportivos.

En el amplio recinto de la estación, el Ayuntamiento creó un área de estacionamiento de caravanas de titularidad municipal y una gestión público-privada también desde este Centro, que ha contribuido a su vez a dotarla de servicios comunes destinados tanto a los caravanistas como a los usuarios de la Vía Verde. En 2019 se registraron 3.169 caravanas, cifra que ascendió hasta 5.600 en 2024, lo que ha supuesto 20.000 visitantes, con un incremento significativo de las visitas guiadas a Doña Mencía que ofrece gratuitamente el Ayuntamiento los sábados y festivos.

De enero a junio de 2025 se registraron 3.730 pernотaciones, siendo un 62% usuarios autonómicos, un 15% de procedencia nacional y un 23% internacional.

En 2019 el Centro realizó 2.037 alquileres anuales de bicicletas y 1.395 de coches a pedales, ascendiendo en 2024 a 7.500 clientes en 2024. Hasta el verano de 2025 se habían incrementado un 200% los paquetes de cicloturismo de 3 a 5 días. Por entonces, el Centro trabajaba como receptor de unas 15 agencias y TTOO nacionales e internacionales, contando con una plantilla de 4 trabajadores a jornada completa y 1 a media jornada

El Centro Cicloturista Subbética lidera la [Asociación de Empresarios de la Vía Verde del Aceite](#) (AEVVA) creada en 2019. En los últimos años se vienen consolidando a lo largo de todo el recorrido del Camino Natural algunas empresas locales preexistentes y otras de nueva creación, que están contribuyendo de forma significativa a rentabilizar económicamente esta infraestructura. La AEVVA estaba elaborando en 2025 un informe de puestos de trabajo vinculados a empresas y negocios a pie de la Vía Verde.

5. Estadísticas de uso

A continuación, se ofrece un resumen de los pasos registrados por los 4 ecocontadores instalados en el Camino Natural Vía Verde de la Sierra entre 2017 y 2024, detallados por meses:

Datos totales registrados por los contadores del Camino Natural Vía Verde del Aceite, 2020-2024

	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
Tramo provincia de Jaén	1.103.490	1.059.378	987.779	929.523	902.272
Tramo provincia de Córdoba	270.196	189.366	142.767	326.687	392.135
TOTAL	1.373.696	1.248.744	1.130.546	1.256.210	1.294.407

Fuente: FFE – Proyecto Experimenta Vías Verdes

6. Comunicación, dinamización y promoción

A partir de que se iniciara en 2016 el proceso para la creación de la Asociación de la Vía Verde del Aceite, se generaron ciertas acciones coordinadas por el Patronato Provincial de Turismo de Córdoba, la Mancomunidad de la Subbética y la Diputación de Jaén para la promoción conjunta del itinerario en su totalidad, bajo la denominación de “Vía Verde del Aceite”, bajo diversas fórmulas de cooperación ente las partes.

- Folleto Vía Verde del Aceite: Mancomunidad de la Subbética y Diputación de Jaén cofinanciaron su diseño, asumiendo el Patronato la impresión de 20.000 ejemplares. Fue presentado en FITUR-2017 por los presidentes de ambas diputaciones y numerosos alcaldes, mostrando en rueda de prensa su disposición a cooperar en la gestión y promoción de la Vía Verde. Posteriormente, la Diputación de Jaén editó una versión inglesa y el Patronato Provincial de Turismo de Córdoba asumió su impresión y su traducción a otros idiomas, también disponibles online en PDF. En 2025 se ha renovado este Folleto, en español y francés.
- Guía turística de la Vía Verde del Aceite-tramo de Córdoba (2017) editada por el Patronato Provincial de Turismo de Córdoba, fue presentada en un acto con alcaldes y diputados de ambas provincias. La Diputación de Jaén editó la Guía turística de la Vía Verde del Aceite-tramo de Jaén (2019), también disponible en papel y online.
- Guía paisajística, Cuaderno de campo para niños y un Folleto interpretativo del paisaje en el entorno de la Vía Verde del Aceite, elaborados por la entonces Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Andalucía con la colaboración de la Asociación Vías Verdes de Andalucía (AVVA) en 2017
- Se han realizado múltiples acciones promocionales conjuntas desde la Asociación de la Vía Verde del Aceite: tres ediciones del Bike Festival en Doña Mencía, Marcha ciclista para profesionales del sector turístico, concursos de dibujos y de relatos, carreras nocturnas, marchas cicloturistas y senderistas, experiencias de astroturismo y actividades divulgativas sobre el Geoparque Sierras Subbéticas, Semana Europea de la Movilidad, Día Nacional de las Vías Verdes, I Encuentro de empresas y productos ligados a la VV Aceite, Jornada de Oleoturismo en Torredonjimeno, Jornada público - privada para el desarrollo de las Vías Verdes y cicloturismo en España (Proyecto Experimenta Vías Verdes y Pedal Spain), Jornada de turismo Accesible.

Entre las actuaciones más importantes para consolidar una imagen identificativa de la Vía Verde como un itinerario único destaca el diseño de un logotipo en 2019 mediante un [concurso](#) de ideas, renovado posteriormente.

Este Camino Natural ha sido promocionado estos últimos años como un itinerario cicloturista de larga longitud en ferias turísticas nacionales e internacionales, habiéndose realizado varios viajes de familiarización para turoperadores, agentes de viajes, periodistas y comunicadores (*fam trips* y *press trips*) tanto de ámbito nacional como internacional. También se han publicado un sinnúmero de reportajes y anuncios publicitarios en medios especializados y generalistas y se han organizado acciones divulgativas en diversos espacios en España y en

otros países, actividad en la que participa activamente la Asociación de empresarios de la Vía Verde del Aceite.

Se ha constatado en ferias especializadas (FITUR en Madrid, ITB en Berlín, Fiets Vandelbeurs en Utrecht y Gante, World Travel Market en Londres...) que, al ser publicitado como un itinerario cicloturista y senderista de gran longitud, despierta una expectación muy superior a la que generaba en años anteriores la oferta de sus diversos tramos por separado, con una longitud muy inferior. En 2023 se contó con un stand en la feria Tierra Adentro (Jaén) y se ha participado en Naturcyl, Festibike y Andalucía Bike Experience.

7. Valoración y observaciones

La iniciativa de creación de una Asociación para el Desarrollo y Promoción de la Vía Verde del Aceite ha sido sumamente positiva porque ha contribuido a una mayor sensibilización de los responsables políticos y técnicos de los ayuntamientos y de las dos diputaciones implicadas sobre la importancia de que exista una coordinación en la gestión y en la promoción de la Vía Verde como un itinerario de gran longitud.

Aunque la Asociación aún no cuenta (en 2025) con un/a gerente al frente, ya ha contratado una secretaria técnica que realiza funciones clave, aunque se consideran insuficientes para tan largo y complejo itinerario. Dispone de un presupuesto muy reducido para asumir labores de mantenimiento, mejora y promoción de una cierta envergadura.

Por el momento, el tramo de la Subbética ofrece un verdadero desarrollo turístico en torno a la Vía Verde, que es más débil o casi inexistente en otros tramos, debido en gran medida a la ausencia de un tejido empresarial turístico local que preste servicios (alojamiento, restauración, alquiler de bicicletas...) a los usuarios de la Vía Verde, si bien esa situación comienza a cambiar.

8. Imágenes



Camino natural
VÍA VERDE
del aceite



Contacto

Datos personales	Coordinador/a
Entidad	Mancomunidad de la Subbética
Teléfono	957 70 41 06
Correo electrónico	coordinacion@subbetica.org
Web	www.turismodelasubbetica.es
Comunidad Autónoma	Andalucía

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

Datos personales	María Camacho Mesa - presidenta
Entidad	Asociación de Empresarios de la Vía Verde del Aceite
Teléfono	613 286 234
Correo electrónico	aevvaceite@gmail.com
Web	www.aeviaverdeaceite.com
Comunidad Autónoma	Andalucía

Datos personales	- Dpto. de Medio Ambiente (mantenimiento y gestión) - Patronato Provincial de Turismo de Córdoba (promoción)
Entidad	Diputación de Córdoba
Teléfono	- Dpto. de Medio Ambiente: 957 211 335 - Patronato Provincial de Turismo de Córdoba: 957 49 16 77
Correo electrónico	- fsanchezp@dipucodoba.es - turismo@cordobaturismo.es
Web	- www.dipucordoba.es - www.cordobaturismo.es
Comunidad Autónoma	Andalucía

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 6
Título	MESA DE TRABAJO PARA LA PROMOCIÓN Y DESARROLLO DEL CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL RENACIMIENTO	
Ámbito territorial	Provincias	ALBACETE, JAÉN
	Comunidades Autónomas	CASTILLA-LA MANCHA, ANDALUCÍA

1. Introducción

Las provincias de Jaén y de Albacete comparten un Camino Natural Vía Verde de gran longitud, configurado por distintos tramos habilitados sobre el trazado del Ferrocarril Baeza-Utiel, un ambicioso proyecto ferroviario cuyas obras nunca concluyeron y que pretendía comunicar la provincia de Jaén con Francia.

A lo largo de las últimas décadas, las diputaciones de Albacete y de Jaén promovieron con la decisiva colaboración del Programa Caminos Naturales del MAPA tres tramos de vía verde diferentes con distintas denominaciones:

- **Camino Natural Vía Verde de la Sierra de Alcaraz:** formado por un tramo acondicionado desde Albacete capital hasta Alcaraz (77 km), más un tramo sin acondicionar de unos 10 km y otro tramo de vía verde operativa desde la pedanía albaceteña de Reolid hasta el límite provincial con Jaén, sumando una longitud total de 93,5 km.
- **Camino Natural Vía Verde de Segura:** desde el límite entre ambas provincias hasta la localidad jiennense de Arroyo del Ojanco, con una longitud de 27 km, constituye la prolongación del CNVV de la Sierra de Alcaraz, con el que tiene continuidad física.
- **Camino Natural Vía Verde del Guadalimar:** entre los municipios jiennenses de Begíjar y Linares, con una longitud de 15,3 km, y que conecta con la Vía Verde de Linares (6,6 km) gestionada por su Ayuntamiento.

En los últimos años, las diputaciones de Albacete y Jaén iniciaron a instancias de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía (AVVA) y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) una estrecha colaboración para promover el desarrollo conjunto de todos los tramos que discurren sobre este mismo trazado ferroviario, que ya cuentan con unos 140 km operativos. A medio plazo se podría alcanzar una longitud cercana a los 250 km sumando nuevos tramos, como los 26,7 km entre Arroyo del Ojanco y Villanueva del Arzobispo (Jaén), ya en ejecución.

Con el objetivo de potenciar el papel dinamizador y el impacto socioeconómico que podría generar este gran camino natural en el territorio, ambas diputaciones provinciales organizaron sucesivas jornadas técnicas en diversos municipios del entorno para favorecer la coordinación institucional entre todas las administraciones implicadas y propiciar la colaboración público-privada para la puesta en marcha de iniciativas empresariales locales vinculadas a este gran itinerario.

Estas jornadas técnicas - cuya realización resultó clave para el éxito de esta estrategia - tuvieron lugar en un periodo de tiempo relativamente corto, realizándose alternativamente en localidades de una provincia y otra, y convocando al tejido institucional y social del territorio surcado por la Vía Verde en todo su recorrido:

- *III Encuentro de Caminos Naturales y Vías Verdes de la provincia de Jaén: emprendimiento sostenible en el medio rural. Puente de Génave (Jaén), 20 y 21 de octubre de 2022.*
- *I Encuentro para la Dinamización del Camino Natural Vía Verde de la Sierra de Alcaraz. Villapalacios (Albacete), 31 de enero de 2023.*
- *II Jornada de emprendimiento en torno a los Caminos Naturales Vías Verdes de la Provincia de Jaén. Martos-Alcaudete-Doña Mencía, 21 de abril de 2023.*
- *II Encuentro para la Dinamización del Camino Natural Vía Verde de la Sierra de Alcaraz. San Pedro (Albacete), 29 de noviembre de 2023.*

En este contexto de cooperación, a lo largo de 2024 y 2025 las diputaciones de Albacete y Jaén pusieron en marcha diversas actuaciones conjuntas para la promoción de esta gran vía verde como recurso ambiental y turístico, colaborando al mismo tiempo activamente en la jornada organizada en el marco del Proyecto Experimenta Vías Verdes por la AVVA, la FFE y Rutas Pangea:

- *Jornada técnica sobre la gestión de vías verdes supra-territoriales: Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Baeza-Utiel. Beas de Segura (Jaén), 11 de septiembre de 2024.* Esta jornada concluyó con una reunión de diputados, alcaldes y empresarios locales para avanzar en la constitución de la “Mesa de Trabajo para la promoción y desarrollo del Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Baeza-Utiel”, en la cual se propuso por parte de la Diputación de Jaén adoptar la denominación común de “Camino Natural Vía Verde del Renacimiento”.

Al poco tiempo, el 14 de noviembre de 2024, tuvo lugar la siguiente acción del proyecto Experimenta Vías Verdes en esta misma línea, en la Entidad Local Autónoma de la Estación de Linares-Baeza (Jaén), donde la AVVA convocó en colaboración con la FFE a las diversas administraciones públicas y las asociaciones empresariales implicadas en la planificación, gestión y promoción de los distintos tramos de vías verdes -tanto existentes como futuros- que discurren sobre el antiguo trazado del Ferrocarril Baeza-Utiel. En ella se adoptaron los siguientes acuerdos:

- Asumir la nueva denominación común de “Camino Natural Vía Verde del Renacimiento”.
- Constituir la Mesa de Trabajo para la promoción y desarrollo del Camino Natural Vía Verde del Renacimiento, de carácter público-privada, compuesta por representantes de la Diputación de Albacete y de la Diputación de Jaén, así como de varios ayuntamientos por los que discurre y asociaciones empresariales destacadas de ambas provincias.

- Crear un Subgrupo de Trabajo para impulsar la ejecución del nuevo tramo Villanueva del Arzobispo-Úbeda de este Camino Natural Vía Verde en la provincia de Jaén.
- Proponer como siguiente tramo a ejecutar la conexión entre el Pk 15.3 del tramo del Guadalimar, en Begijar, con la antigua Estación de Úbeda.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

Las infraestructuras y equipamientos complementarios de los tramos ubicadas en cada una de las provincias son directamente gestionados, mantenidos y promocionados turísticamente por la Diputación de Albacete y por la Diputación de Jaén en sus respectivos territorios, contando para ello con fondos propios y de otras fuentes de financiación procedentes de programas de ámbito europeo, estatal y autonómico. Ambas diputaciones se encargan de la redacción de proyectos de acondicionamiento y consiguen la implicación del Programa de Caminos Naturales del Gobierno Central, que ha sido decisiva para la ejecución de los diversos tramos del Camino Natural Vía Verde del Renacimiento.

Tramos de la provincia de Albacete: el área con competencias en desarrollo rural, medio ambiente y reto demográfico de la Diputación provincial de Albacete se encarga de las actuaciones destinadas a la planificación, construcción, gestión, conservación y mejora de la infraestructura, así como a la implicación ciudadana y empresarial. En la organización de acciones para la promoción y comercialización turística del camino natural cuenta con el apoyo del área de turismo de la Diputación y de las asociaciones empresariales de la comarca y del Grupo de Desarrollo Local.

La fase inicial de creación del camino natural resultó especialmente compleja, pues discurría sobre un trazado ferroviario que nunca entró en servicio por quedar inconclusas las obras de construcción, de modo que su plataforma y las edificaciones anejas ofrecían un estado de conservación muy precario para su rehabilitación y conversión en vía verde. Por otro lado, este ingente patrimonio ferroviario que pasó a ser titularidad de Adif, con sus cientos de kilómetros de trazado y estaciones espectaculares por sus amplias dimensiones, había sufrido procesos de usurpación y de ocupaciones ilegales, así como de reversiones legales a sus antiguos propietarios, aparte de afecciones por nuevos trazados de carreteras y desarrollos urbanísticos. Para conseguir la disponibilidad patrimonial necesaria para intervenir sobre estos bienes, la Diputación de Albacete estableció los correspondientes contratos de arrendamiento con Adif en algunos casos, y llevó a cabo arduas negociaciones con los propietarios de los tramos legalmente revertidos, llegando en diversas ocasiones a la adquisición de sus terrenos.

Tramos de la provincia de Jaén: la Diputación de Jaén juega un papel clave en el desarrollo de las vías verdes jiennenses desde sus inicios, ocupándose su área de agricultura, ganadería, medio ambiente y cambio climático de la planificación de un gran Corredor Verde provincial, la redacción de proyectos constructivos, el mantenimiento, limpieza y continua mejora de infraestructuras y edificaciones, así como de la vigilancia y supervisión de autorizaciones.

Ocasionalmente ha asumido también la ejecución directa de obras singulares como pasarelas y áreas de descanso y la rehabilitación de inmuebles.

La Diputación cuenta con una plataforma digital para facilitar y optimizar las labores de planificación y ejecución de las tareas de mantenimiento de las 3 vías verdes que gestiona directamente, así como con diversos contadores automáticos de usuarios, 5 de ellos ubicados en los tramos de Guadalimar y Segura de este gran camino natural.

La Diputación suscribe contratos de arrendamiento de terrenos y edificaciones ferroviarias con Adif concernientes a todas las vías verdes de la provincia que son titularidad del ente público. En el caso del Camino Natural Vía Verde del Renacimiento por el momento arrienda solo los terrenos.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

Las actuaciones destinadas a la planificación, construcción, gestión, conservación y mejora, promoción y comercialización turística de los tramos ubicados en cada una de las provincias son acometidas por la Diputación de Albacete y la Diputación de Jaén en sus respectivos territorios, contando para ello con fondos propios y de otras administraciones, y también con la colaboración de otras administraciones, en particular del MAPA a través de su Programa Caminos Naturales, con la FFE y puntualmente con la AVVA.

4. Impacto socioeconómico

El impacto social y económico que están generando en el territorio los diversos tramos operativos del Camino Natural Vía Verde del Renacimiento es aún muy débil, resultado en gran medida de la escasa oferta turística que se ofrece en la mayoría de los municipios atravesados - con excepción de Albacete, Alcaraz...- al tratarse de unas comarcas poco desarrolladas turísticamente. La puesta en marcha de esta estrategia de desarrollo y promoción conjunta de todo el itinerario permitirá aprovechar sus grandes ventajas, como la gran longitud del recorrido (unos 140 km) y la conexión con servicio ferroviario existente en ambos extremos (Albacete y Estación de Linares), aparte de la riqueza patrimonial natural de la zona.

La paulatina ejecución de nuevos tramos de vía verde y la resolución de ciertas dificultades para los usuarios detectadas en el recorrido permitirá prolongar su longitud y favorecer la interconexión entre los diversos tramos ya operativos y entre éstos y los recursos patrimoniales cercanos, lo cual incidirá en un mayor impacto socioeconómico del camino en las comarcas atravesadas.

La organización de las actividades promocionales conjuntas en torno al itinerario en los últimos años comienza a dar sus frutos, pero aún es pronto para constatar un impacto importante. Ya se percibe en la afluencia de turistas el efecto positivo de la creación en el entorno de nuevos

servicios turísticos muy demandados por el perfil de usuarios de las vías verdes, como es el área de autocaravanas de Génave.

La continuidad en la implicación y cooperación de la Diputación de Albacete y de la Diputación de Jaén resultará decisiva para seguir avanzando en la estrategia iniciada con la creación de la Mesa de Trabajo conjunta.

5. Estadísticas de uso

El Camino Natural Vía Verde del Renacimiento en su tramo albaceteño de la Sierra de Alcaraz cuenta con 4 contadores automáticos de usuarios, situados en Cortes, El Jardín, Reolid y Villapalacios. En la provincia de Jaén se ubican 5 contadores en los tramos de Guadalimar y de Segura.

Datos totales registrados por los contadores del Camino Natural Vía Verde del Renacimiento

	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
Tramo Guadalimar (Jaén)	25.318	41.692	30.758	21.732	19.566
Tramo Segura (Jaén)	19.884	36.423	47.635	43.760	75.681
Tramo Sierra de Alcaraz (Albacete)				9.481	17.026
TOTAL	45.202	78.115	78.393	74.973	112.273

6. Comunicación, dinamización y promoción

La Diputación de Albacete, con la colaboración de los ayuntamientos y de la asociación de empresarios de la comarca atravesada por la vía verde, organiza eventos promocionales para darla a conocer, ferias y actividades de implicación ciudadana (marchas senderistas...), edita folletos y ofrece información en sus plataformas y redes sociales.

Igualmente, la Diputación de Jaén organiza jornadas técnicas, talleres formativos y divulgativos, y numerosas actividades de participación social y educación ambiental. Participan en ferias turísticas especializadas y en viajes de familiarización de periodistas y turoperadores en colaboración con la FFE, elaboran guías y folletos promocionales de todas las vías verdes de la provincia, así como aportan información en la web y redes sociales de la Diputación de Jaén.

Hasta 2023 la comunicación y promoción del Camino Natural Vía Verde del Renacimiento era desarrollada respectivamente para los tramos de las provincias de Jaén y de Albacete, sin existir actuaciones coordinadas entre ambas, pero ese año se empezaron a ver actuaciones conjuntas. En FITUR de 2024 los presidentes de las dos diputaciones presentaron un folleto elaborado sobre la vía verde en ambas provincias, y en FITUR de 2025 ya presentaron ambos oficialmente el Camino Natural Vía Verde del Renacimiento con su nueva denominación y con

nuevo material promocional conjunto: vídeo, logo y folleto informativo sobre este recorrido de 140 kilómetros.

A partir de entonces, se vienen desarrollando actividades conjuntas con la ciudadanía de ambas provincias, como plantaciones y marchas con escolares.

7. Valoración y observaciones

La valoración de la constitución de una Mesa de Trabajo para la promoción y desarrollo del Camino Natural Vía Verde del Renacimiento es sumamente positiva, ha supuesto un paso decisivo para la puesta en valor de un itinerario de gran recorrido que anteriormente no existía como tal. La coordinación y cooperación que se ha iniciado entre ambas diputaciones provinciales entre sus máximos representantes institucionales para el desarrollo de actuaciones sobre la vía verde en toda su longitud resultan esenciales para extraer todo el potencial que encierra este gran itinerario.

El proceso está en su fase inicial, pero es indudable que tendrá efectos muy positivos en el desarrollo y promoción de esta gran vía verde a corto, medio y largo plazo. La organización de una serie de jornadas técnicas y reuniones destinadas a promover esta colaboración supraterritorial ha mostrado sobradamente su eficacia para poner en marcha esta estrategia, y parece conveniente aprovechar ese impulso para consolidarlo y blindarlo ante hipotéticos cambios de políticas y de representantes institucionales.

La implicación decidida de estos entes supramunicipales es especialmente importante debido a la escasez o inexistencia de servicios turísticos en los territorios - de vocación eminentemente agropecuaria - atravesados por este camino natural, lo que repercute en el débil impacto económico que está generando hasta el momento en las localidades atravesadas. Los pequeños municipios de la zona necesitan contar con las diputaciones para realizar el esfuerzo divulgativo dirigido tanto a la población local como a los potenciales turistas para darles a conocer su existencia e impulsar su utilización, así como para promover en las empresas locales la creación de servicios ecoturísticos complementarios al itinerario.

Cabe reseñar que la Diputación de Jaén está integrada desde hace años en la Asociación de Vías Verdes y en la Asociación Europea de Vías Verdes, donde se potencia la cooperación interinstitucional y la colaboración público-privada.

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	Ricardo Marcilla Marín – Responsable del Servicio de Medio Ambiente, Agenda 2030 y Reto Demográfico
Entidad	Diputación Provincial de Albacete
Teléfono	967 595 300 Ext. 15312
Correo electrónico	viaverde@dipualba.es
Web	caminodelrenacimientoosierradealcaraz.com
Comunidad Autónoma	Castilla La Mancha

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

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 7
Título	CAMINO NATURAL VÍA VERDE DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO	
Ámbito territorial	Provincias	GUIPUZCOA, ÁLAVA, NAVARRA
	Comunidades Autónomas	PAÍS VASCO, NAVARRA

1. Introducción

El 31 de diciembre de 1967 el “Trenico”, como se conocía a este ferrocarril, hacía su último viaje. Hoy es posible recorrer este antiguo trazado, reconvertido a vía verde, gracias al esfuerzo de recuperación de las diferentes administraciones que han participado en el proyecto. Un total de 123,5 km, que la convierte en una de las más largas y atractivas de toda España. Discurre por un variado paisaje que incluye zonas urbanas e industrializadas hasta zonas más rurales y naturales de gran belleza, con la oportunidad de visitar los vestigios que aún perduran en el trazado del antiguo ferrocarril.

Camino Natural Vía Verde del FC. Vasco Navarro:

La Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro revive la huella de aquel tren de vía estrecha, que uniera Estella-Lizarrza con Bergara pasando por Vitoria-Gasteiz. Del “Trenico” se heredó un trazado sorprendente que, en Navarra, Álava y Gipuzkoa recorre las comarcas de Tierra Estella en Navarra; la Montaña Alavesa y la Llanada Alavesa en Álava y Debagoiena en Gipuzkoa.

El paso por Laminoria y el Puerto de Arlabán -al no haber podido recuperarse varios túneles- se realiza por itinerarios alternativos un poco más difíciles que el recorrido por la vía verde.

Municipios por los que transcurre: conecta Estella/Lizarrza (Navarra) con Oñati - Bergara/Mekolade (Gipuzkoa) pasando por Zubielqui, Zufá, Murieta, Ancín/Antzin, Acedo, Zuñiga (Navarra), Sta. Cruz de Campezo, Antoñana, Atauri, Maeztu, Cicujano/Zekujano, Aletxa, Alegria/Dulatzi, Gauna, Estíbaliz, Aberásturi, Otazu, Vitoria/Gasteiz, Durana, Retana, Luko, Urbina, Legutiano, Landa, Salinas de Léniz/Leintz Gatzaga, Aretxabaleta y Arrasate/Mondragon.

Cabe recordar que, en el año 2017, en las II Jornadas sobre Vías Verdes de Euskadi organizadas por el área de Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles junto con Basquetour y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz se fraguó el compromiso para la formación de la Mesa de Trabajo del Vasco Navarro. Desde entonces las entidades y territorios tanto navarros como vascos han colaborado en la dinamización conjunta del itinerario. En 2018, ya se elaboró y presentó un folleto único de la Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro que incorporaba, por primera vez, los 124 km de su recorrido, así como otras muchas acciones que han continuado desde entonces.

Sin duda, la implicación y colaboración entre territorios que comparten recursos enriquecen y favorecen a todos los actores implicados, generando un atractivo mayor para turistas nacionales e internacionales que buscan para sus escapadas itinerarios de largo recorrido, similares a los que se encuentran en Europa. Un proyecto, en definitiva, que se incardina tanto en la Estrategia de Cicloturismo que se presentó en el marco del I Foro de Cicloturismo de Euskadi (mayo 2021), como en el Plan de Desarrollo de Cicloturismo de Navarra presentado en enero del 2021.

Con estas acciones el Gobierno Vasco y el Gobierno de Navarra reafirmaron su interés en potenciar e impulsar los recursos que comparten ambas comunidades autónomas en materia de Vías Verdes.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

La gestión de la [Vía Verde del FC. Vasco Navarro](#) (Euskadi-Navarra) se lleva a cabo mediante la colaboración entre varias instituciones y agentes:

- La Agencia Vasca de Turismo (Basquetour).
- Departamento de desarrollo económico y competitividad del gobierno de Navarra (Hazi Fundazioa).
- Departamento de turismo de Gobierno de Navarra.
- Departamento de medioambiente y turismo de la Diputación Foral de Álava.
- Departamento de movilidad y turismo de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Departamento de turismo y centro de Estudios Ambientales de Vitoria Gasteiz (CEA).
- Entes de cooperación turística comarcales por donde discurre el trazado de la actual vía verde.
- En los últimos años se incorpora también la comarca guipuzcoana de Debagoiena.

La entidad gestora del Camino Natural Vía Verde del FC. Vasco Navarro en la Comunidad Autónoma de Navarra es la Asociación Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro que está formada por varias entidades: las entidades locales por las que discurre la Vía, Mancomunidad de Montejurra, Asociación TEDER y Consorcio Turístico de Tierra Estella. La Asociación TEDER, el Grupo de Acción Local de la comarca de Tierra Estella es la encargada de su gestión y dinamización en esta Comunidad Autónoma.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

Las fórmulas para la financiación de la Asociación Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro, ente gestor del tramo navarro, son las cuotas de sus asociados, fundamentalmente dedicadas al

mantenimiento de la Vía, y distintas subvenciones de Educación Ambiental y Turismo para la realización de actividades de dinamización.

Por su parte, en la Comunidad Autónoma Vasca la financiación y gestión corre a cargo de las Diputaciones Forales de Álava y Gipuzkoa. La primera, a través del área de medio ambiente, mientras en la segunda se incardina en el Plan de vías ciclistas de Gipuzkoa que gestiona el departamento de movilidad de la administración provincial.

A nivel de promoción, tienen importante peso la DG de Turismo de Gobierno de Navarra y la Agencia Vasca de Turismo, dependiente ésta última de la Consejería de Turismo, Comercio y Consumo del Gobierno Vasco. En relación a las acciones comunes relacionadas con la promoción, cada entidad aporta para el desarrollo de la acción la parte proporcional según kilometraje. El 75% lo aporta Basquetour y el 25% restante Gobierno de Navarra.

4. Impacto socioeconómico

El Camino Natural Vía Verde del Fc. Vasco-Navarro tiene un efecto positivo integral, actuando como catalizador para el desarrollo local, la conservación ambiental y la mejora del bienestar social. Representa una interesante alternativa sostenible al desarrollo económico en las áreas rurales por las que discurre, ayudando a fijar población, promover el turismo responsable y conservar el patrimonio natural y cultural.

Esta gran Vía Verde conecta con otros itinerarios no motorizados y de interés cultural como el Camino de Santiago en Navarra o con infraestructuras para la movilidad como puede ser el Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz, u otras vinculadas al ocio y Cicloturismo como la Gran ruta de la Llanada Alavesa o la vuelta al pantano de Ullibarri-Gamboa.

5. Estadísticas de uso

En el tramo del Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro que discurre por la provincia de Álava se han instalado 4 contadores de usuarios, que distinguen entre caminantes y ciclistas. En el tramo navarro hay un solo contador por el momento, instalado en 2022.

Datos registrados por los contadores en el Camino Natural Vía Verde del Fc. Vasco-Navarro, 2022-2024

	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
CNVV Vasco-Navarro (tramo Álava)		257.508	226.130
CNVV Vasco-Navarro (tramo Navarra)	14.784	17.068	22.270
TOTAL	14.784	274.576	248.400

Fuente: FFE – Proyecto Experimenta Vías Verdes

6. Comunicación, dinamización y promoción

En lo referente a la promoción, se ha implementado diversas estrategias para promover el Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro y, de forma más genérica, el cicloturismo en las comarcas atravesadas, enfocándose en la sostenibilidad, la digitalización y la colaboración público-privada.

Entre estas acciones promocionales se pueden reseñar las siguientes:

1. [Documental de la Vía Verde.](#)
2. Nueva página web: www.viaverdevasconavarro.com/vias-verdes/vasco-navarro
[Digitalización del itinerario para Google Street View en 360º.](#)
3. I Foro de Cicloturismo de Euskadi (mayo 2021).
4. Plan de Desarrollo de Cicloturismo de Navarra.
5. Producción audiovisual de 4 videos, de diversa duración: uno en formato documental de 14 minutos y los otros están pensados para la difusión en medios, en redes sociales, en ferias, etc.
6. Diseño del folleto turístico del trazado completo de la Via Verde.
7. Presentación institucional del folleto en Antoñana, junto al Centro de Interpretación de la Vía Verde.
8. Impresión y distribución de más de 15.000 unidades del folleto turístico.
9. Estudio de la potencialidad del destino de la Via Verde.
10. Estudio y georeferenciación de elementos de señalización del trazado.
11. Visita Técnica de la mesa de trabajo a la Vía Verde del Carrilet de Girona.

Un aspecto muy importante a destacar es el uso conjunto del nombre en todos los territorios aludiendo al nombre del antiguo ferrocarril, seña de identidad conjunta para ambas Comunidades Autónomas.

7. Valoración y observaciones

El Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro constituye un recurso de gran valor para ambas comunidades autónoma, no solo desde una perspectiva turística, sino también en términos sociales, ambientales y económicos. Representa un atractivo consolidado para el turismo activo y sostenible, favoreciendo la práctica de actividades al aire libre como el senderismo y el ciclismo, promoviendo un turismo respetuoso con el medio ambiente y contribuyendo a la desestacionalización del flujo turístico, favoreciendo el desarrollo y la dinamización de pequeñas localidades que a menudo se encuentran en zonas rurales con escasos recursos económicos.

En 2018 obtuvo el certificado como Sendero Starlight, lo que permite también promover actividades de astroturismo.

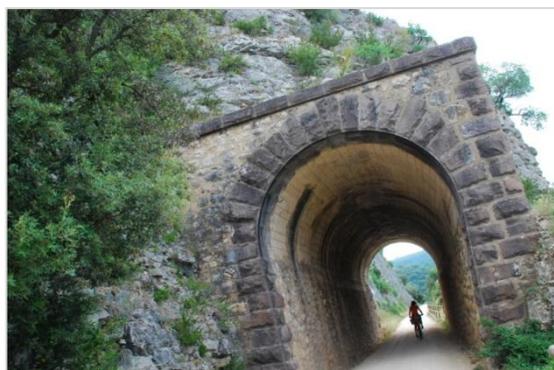
En el plano social, fomenta la salud y el bienestar de la población, proporcionando espacios accesibles para la actividad física en contacto directo con la naturaleza, promueve la inclusión social al ofrecer recorridos adaptados para diferentes perfiles de usuarios, desde familias hasta personas con movilidad reducida, contribuyendo así a una mayor calidad de vida y a la educación ambiental de la comunidad.

En cuanto a sus usos, esta Vía Verde acoge una diversidad creciente de usuarios y actividades que van más allá del ocio, ya que también facilitan la movilidad sostenible entre núcleos rurales y promueven la creación de servicios turísticos y económicos vinculados, generando empleo local y contribuyendo a la lucha contra la despoblación.

El impacto general de esta infraestructura es mayoritariamente positivo, si bien para maximizar su potencial es fundamental garantizar un mantenimiento adecuado, mejorar la accesibilidad universal y fomentar la responsabilidad ambiental de los usuarios.

En definitiva, esta gran vía verde compartida entre Euskadi y Navarra se configura como un instrumento estratégico para el desarrollo sostenible regional, equilibrando la conservación ambiental, la promoción turística y el bienestar social.

8. Imágenes



Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales

Datos personales	Eva Ruiz
Entidad	Asociación TEDER*
Teléfono	948 55 65 37 / 637 06 63 13
Correo electrónico	agro.teder@montejurra.com
Web	www.teder.org/programas/vasco-navarro/
Comunidad Autónoma	Navarra

Datos personales	Ana Rivas Allo
Entidad	Dirección General de Turismo de Navarra
Teléfono	848 42 04 20
Correo electrónico	turismo@navarra.es
Web	www.visitnavarra.es
Comunidad Autónoma	Navarra

Datos personales	Ramiro González Vicente
Entidad	Diputación Foral de Álava
Teléfono	945 18 17 26
Correo electrónico	narrizabalaga@araba.eus
Web	www.web.araba.eus/es/ , www.alavaturismo.eus/es/inicio
Comunidad Autónoma	País Vasco

Datos personales	Daniel Solana Alonso
Entidad	Basquetour
Teléfono	946 077 598
Correo electrónico	info@basquetour.eus
Web	www.basquetours.eus
Comunidad Autónoma	País Vasco

Datos personales	
Entidad	Mancomunidad de Debagoiena
Teléfono	943 79 33 99
Correo electrónico	
Web	www.debagoiena.eus/es
Comunidad Autónoma	País Vasco

IV. INICIATIVAS EJEMPLARES EN LA GESTIÓN Y DINAMIZACIÓN DE LAS REDES DE VÍAS VERDES

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 8
Título	CONSORCIO DE LAS VÍAS VERDES DE LA REGIÓN DE MURCIA	
Ámbito territorial	Comunidad Autónoma	REGIÓN DE MURCIA

1. Introducción

En 2003, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, a través de la Consejería de Cultura y Turismo, junto con los Ayuntamientos de Murcia, Molina de Segura, Alguazas, Albudeite, Campos del Río, Mula, Bullas, Cehegín y Caravaca de la Cruz, constituyeron el **Consortio Turístico de la Vía Verde del Noroeste**. Este se configuró como una entidad pública de carácter asociativo y voluntario, orientada a la cooperación técnica, económica y administrativa en torno a dicha vía.

En 2012 se modificaron sus Estatutos, adaptándolos al nuevo marco normativo. Con ello se contempló la futura creación de más vías verdes y la posibilidad de incorporar a otros municipios que dispusieran de itinerarios similares (cañadas, rutas de peregrinación, senderos de gran recorrido, carreteras en desuso o corredores verdes). Desde entonces, el organismo pasó a denominarse **Consortio de las Vías Verdes de la Región de Murcia**, reconocido a todos los efectos como ente de la Administración Local.

Los Estatutos establecen su estructura organizativa: la **Presidencia**, que corresponde al titular de la Consejería de Turismo; la **Vicepresidencia**; la **Comisión de Gobierno** (integrada por representantes de la Comunidad, de cada ayuntamiento y la Gerencia), además de unas comisiones técnicas que, hasta la fecha, no se han constituido formalmente.

La **Comisión de Gobierno** se reúne entre una y dos veces al año, principalmente para aprobar presupuestos, admitir nuevos miembros, rendir cuentas, presentar balances de actuaciones y tratar otros asuntos de relevancia. Actualmente, el Consortio cuenta con un único trabajador fijo: su **Gerente**.

Los ayuntamientos que incorporan actualmente el Consortio son:

- Ayuntamiento de Murcia
- Ayuntamiento de Molina de Segura
- Ayuntamiento de Alguazas
- Ayuntamiento de Las Torres de Cotillas
- Ayuntamiento de Campos del Río

- Ayuntamiento de Albudeite
- Ayuntamiento de Mula
- Ayuntamiento de Bullas
- Ayuntamiento de Cehegín
- Ayuntamiento de Caravaca de la Cruz
- Ayuntamiento de Cartagena
- Ayuntamiento de Fuente Álamo
- Ayuntamiento de Alhama de Murcia
- Ayuntamiento de Totana
- Ayuntamiento de Mazarrón
- Ayuntamiento de Águilas
- Ayuntamiento de Lorca
- Ayuntamiento de Calasparra
- Ayuntamiento de Cieza
- Ayuntamiento de Yecla

Los objetivos fundamentales del Consorcio son:

- Gestionar la adecuación de los antiguos trazados del ferrocarril en desuso que discurren por el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para su uso como Vías Verdes.
- Promover todo tipo de acciones conducentes a la promoción, mantenimiento y desarrollo de las Vías Verdes de la Región de Murcia.
- Convertir las vías verdes en elemento dinamizador del desarrollo turístico, patrimonial, económico y medioambiental de la Región de Murcia.
- Colaborar con otras entidades públicas o privadas en los asuntos de su competencia.
- Incorporar, en su caso, con el tratamiento adecuado, los senderos, itinerarios y otros caminos que sean susceptibles de potenciar el uso y finalidad de las vías verdes.

El Consorcio gestiona las siguientes Vías Verdes:

- [Camino Natural Vía Verde del Noroeste](#): entre Murcia y Caravaca de la Cruz, 76,8 km.
- [Vía Verde del Campo de Cartagena](#): entre el barrio de La Dolores de Cartagena y la estación de ferrocarril de Totana, 53 km.

- [Vía Verde de Mazarrón](#): ramal de la Vía Verde del Campo de Cartagena, entre el entronque en La Pinilla (pedanía de Fuente Álamo) y el cruce con la carretera RM-D4 (Mazarrón), 14 km.
- [Vía Verde de Almendricos](#): en Lorca, 7 km. Se prolonga 13 km en la provincia de Almería a través de la Vía Verde de Huércal Overa.
- [Vía Verde del Barrio de Peral](#): Barrio del Peral de Cartagena, con una longitud de 1,8 km.
- [Vía Verde del Embarcadero del Hornillo](#): antiguo trazado ferroviario que conduce al embarcadero del Hornillo en Águilas, con una longitud de 1 km.
- [Vía Verde del Chicharra \(Cieza\)](#) y [Vía Verde del Chicharra \(Yecla\)](#): antigua vía de tren que conectaba Cieza con la Comunidad Valenciana pasando por Jumilla y Yecla, Tiene una longitud de 8.9 km en Cieza y de 13.8 km en Yecla.
- [Vía Verde de la Floración \(Cieza\)](#): antiguo trazado ferroviario abandonado después de la construcción de la variante de Camarillas. Tiene una longitud de 9.8 km.
- [Vía Verde de la Costera Sur](#): Antiguo trazado ferroviario de la línea Madrid-Cartagena que quedó en desuso desde 2008. Tiene una longitud de 8.78 km.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

En las actuaciones que desarrolla el Instituto de Turismo de la Región de Murcia (ITREM) / Consejería de Turismo, Cultura, Juventud y Deporte (CTCJD) sobre las vías verdes, no se generan conflictos de carácter patrimonial. Esto se debe a que los terrenos e inmuebles ferroviarios han sido previamente cedidos por Adif —ente público titular— a otras administraciones, bien al Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia o directamente a los ayuntamientos (en el caso de los cuatro municipios que configuraron inicialmente la Vía Verde del Noroeste).

Con el tiempo, Adif ha formalizado sucesivos contratos de arrendamiento de terrenos e inmuebles con el Consorcio para habilitar nuevos tramos de vías verdes y sus equipamientos. La suma de los distintos cánones asciende a unos 41.000 € anuales. Cada ayuntamiento aporta la parte que le corresponde: directamente a Adif en el caso de los cuatro municipios de la primera fase de la Vía Verde del Noroeste, o bien al Consorcio en el resto de municipios. El importe de cada canon municipal lo fija Adif en función de los kilómetros de trazado y la población, sin cuotas uniformes.

De este modo, la CTCJD obtiene la certificación de disponibilidad de los terrenos a través de los ayuntamientos, como miembros del Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia (al que también pertenece la Consejería). Posteriormente, las vías verdes acondicionadas se entregan al Consorcio para su gestión y mantenimiento.

Cuando los terrenos pertenecen a otra administración pública (Confederación Hidrográfica, carreteras, etc.), basta con una autorización de dicha entidad para poder ejecutar las obras. No se considera necesario formalizar un convenio, ya que este implicaría una inversión conjunta, mientras que en realidad es la CTCJD la única parte que aporta financiación. Además, la firma de convenios suele ser un proceso largo que retrasaría la ejecución de los proyectos.

En todos los casos queda resuelta la cuestión patrimonial, dado que la legislación establece que basta con la existencia de una cesión de terrenos entre administraciones públicas. Este principio, recogido ya en el antiguo Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, se mantiene en el artículo 236.3 de la actual Ley de Contratos del Sector Público: “En los casos de cesión de terrenos o locales por Entidades públicas, será suficiente para acreditar la disponibilidad de los terrenos, la aportación de los acuerdos de cesión y aceptación por los órganos competentes”.

La situación cambia cuando algún tramo de vía verde discurre sobre terrenos cedidos por particulares. En ese caso sí pueden surgir problemas patrimoniales para que la CTCJD intervenga con fondos públicos. Por ello, cuando existen tramos privados con autorización de paso, el ITREM se limita a garantizar la continuidad del itinerario, pero no ejecuta actuaciones en esos terrenos.

Respecto al mantenimiento y mejora de las infraestructuras y equipamientos, hasta 2017 la CTCJD, a través del ITREM, asumía contratos menores anuales de vigilancia y mantenimiento de la Vía Verde del Noroeste. El gasto rondaba entre 20.000 y 30.000 € al año, a lo que se añadían actuaciones puntuales de reparación o renovación por un importe similar, también a cargo del ITREM. De manera ocasional, algunos ayuntamientos realizaban —y siguen realizando— intervenciones menores.

A partir de 2017, la CTCJD empezó a dotar al Consorcio con una subvención específica: de 100.000 € inicialmente que, en 2020, ascendió a 150.000 €. Con esos fondos, el Consorcio contrata mediante licitación a empresas privadas para la vigilancia y mantenimiento anual de las vías verdes, en un único contrato. Los pliegos de prescripciones técnicas y de cláusulas administrativas se publican en el perfil del contratante de la página web del Consorcio.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

La financiación de las Vías Verdes en la Región de Murcia sigue un esquema relativamente habitual: los miembros del Consorcio realizan una aportación directa al presupuesto del mismo.

El cálculo de esta aportación para los municipios está basado en el kilometraje de Vía Verde que tiene cada uno de ellos en su territorio. Así los 19 municipios aportan una cantidad significativa. Sin embargo, hay que recalcar que el ITREM, que actúa en representación de la Consejería de Turismo, es el mayor contribuyente al presupuesto del Consorcio.

La captación y ejecución de fondos europeos es otra fuente de financiación importante para el Consorcio. Durante el periodo 2014-2020 el 80% de la inversión realizada en las Vías Verdes de la Región de Murcia procedía de estos fondos. Durante aquel periodo, la Consejería de Turismo dispuso de cerca de 4.500.000 € para el acondicionamiento de vías verdes, cuantía que se completó con 300.000 € adicionales de fondos propios.

Desde 2016, la Red de Vías Verdes de la Región de Murcia ha recibido alrededor de 10 millones de euros entre fondos del Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia, fondos Feder y fondos propios del Instituto de Turismo, que han sido destinados al acondicionamiento y creación de itinerarios, desarrollo de infraestructuras y señalética, obras de reparación y actuaciones divulgativas y de promoción.

En el caso de actuaciones de emergencia por daños de gran envergadura ocasionados por inundaciones y otras contingencias, se ha contado puntualmente con la colaboración del Programa Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, como ha sucedido en 2019 en la Vía Verde del Noroeste, donde ha ejecutado obras de reparación por importe de unos 800.000 €.

Por último, en el año 2022 la Conferencia Sectorial de Turismo aprobó 196 proyectos correspondientes a la II Convocatoria extraordinaria del programa de Planes de Sostenibilidad Turística en Destino 2022 (PSTD), financiada íntegramente con los fondos Next Generation EU del Plan de Recuperación y en los que se van a movilizar 720 millones de euros de fondos europeos. El Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia presentó un proyecto a dicha convocatoria, que fue aprobado. Inspirado en un PSTD que ya recibieron las Vías Verdes de Girona en la anterior Convocatoria. Este proyecto, dirigido al 100% a las vías verdes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, persigue la renovación y conservación de los trazados de la red de vías verdes que ejercen como eje vertebrador del turismo en el interior. Incluye acciones de accesibilidad y conexión entre los municipios, impulso a actividades turísticas como el cicloturismo y el senderismo, a la vez que se fortalecen las infraestructuras turísticas para el Año Jubilar 2024 de Caravaca de la Cruz, especialmente en una zona de afluencia de peregrinación como es Mula y sus alrededores. El plan cuenta con un presupuesto de 2.600.363,37 euros y está en ejecución (septiembre de 2025).

4. Impacto económico

La organización no dispone actualmente de estudios sobre el impacto socioeconómico de las Vías Verdes en la Región de Murcia.

5. Estadísticas de uso

El Consorcio cuenta actualmente con un total de 17 contadores repartidos por las distintas Vías Verdes de su competencia. Existe al menos 1 contador por vía, siendo la Vía Verde del

Noroeste, de mayor longitud, la que más tiene con 4 unidades instaladas a lo largo de sus 77 km. Se dispone, además, de 1 contador en cada itinerario de conexión entre Vías Verdes.

Hay que destacar que algunos de los contadores instalados en la Vía Verde del Noroeste cuentan con un histórico de [12 años de registros](#) lo que permite tener una visión a muy largo plazo del uso de esta vía.

Datos totales registrados por los contadores de las Vías Verdes de la Región de Murcia, 2020-2024

	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
Camino Natural Vía Verde del Noroeste	321.839	368.586	327.619	346.945	334.072
Vía Verde Campo de Cartagena	82.644	101.623	81.927	98.773	80.678
Vía Verde de Mazarrón	19.137	18.980	21.821	18.958	17.099
Vía Verde del Chicharra (Tramo Cieza)		12.437	22.600	15.714	16.120
Vía Verde del Chicharra (Tramo Yecla)		24.494	57.651	51.390	52.875
Vía Verde del FC. Guadix-Almendricos (tramo R.Murcia)	24.952	26.315	27.514	24.310	22.824
Vía Verde de la Floración				7.258	7.064

Fuente: Consorcio Vías Verdes de la Región de Murcia

6. Comunicación, dinamización y promoción

El Consorcio ha puesto en marcha diversas iniciativas adicionales que contribuyen al mantenimiento y mejora de las vías verdes, mediante la colaboración del sector privado y otras fórmulas imaginativas, como son:

- **Vía compromiso:** promueve la colaboración de empresas a través de sus proyectos de responsabilidad social para actuaciones de restauración y mejora de la Vía Verde del Noroeste, la más veterana de la Región de Murcia.
- El convenio con la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (Ministerio del Interior) permite el cumplimiento de penas de trabajo en beneficio de la comunidad en tareas de mantenimiento y mejora de las Vías Verdes de la Región de Murcia. Desde el año 2016 en que se firmó el convenio,

el Consorcio ha contado con unos 300 trabajadores por este sistema, con diversa duración de los días trabajados en función de las penas de cada cual.

En cuanto a la **comunicación y promoción** de las Vías Verdes de la Región de Murcia, tanto el Consorcio como el ITREM desarrollan desde hace años múltiples actuaciones, muchas de ellas en colaboración con otros entes de coordinación nacional e internacional como son el Programa Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Programa Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), de la cual es socio el Consorcio. En la página web del ITREM se pueden encontrar los contenidos creados para la promoción de estas vías verdes: folletos editados, videos, carteles informativos y carteles temporales de obras, anuncios y noticias aparecidos en los medios, actividades y actos públicos.

Finalmente, el recurso Vía Verde se ha integrado completamente en la promoción turística de la Región de Murcia y es habitual que se utilice como imagen para la promoción del turismo de interior, rural o el cicloturismo. Valga como ejemplo la microsite de cicloturismo de Turismo de la Región de Murcia que publicita las vías verdes junto a las otras rutas de cicloturismo existentes en la Región (EuroVelo, Espubike, rutas IMBA en Mazarrón, etc.) o la difusión de información acerca de las vías verdes en las distintas ferias a las que acude el ITREM o durante los fam-trips o press-trips que organiza.

7. Valoración y observaciones

El Consorcio de las Vías Verdes es un ejemplo de modelo de gestión “clásica” de las vías verdes en España. Se basa principalmente en la voluntad política del principal contribuidor al presupuesto del ente, el ITREM, para asegurar la continuidad del proyecto. La aportación que realiza cada municipio es relativamente baja, aunque el total permite consolidar el presupuesto en su conjunto.

No obstante, y a pesar de los esfuerzos realizados por todos los integrantes del Consorcio, hay que destacar la escasez de medios con la que cuenta la gerencia de la entidad. Esta situación limita las actuaciones del Consorcio en tanto y cuanto no puede responder satisfactoriamente a las necesidades de mantenimiento de las vías, cuya longitud total va en aumento. Tampoco le permite resolver eficazmente las cuestiones de la promoción.

La incorporación del sector turístico privado es otro de los retos al que se tiene que enfrentar el Consorcio ya que la figura de Entidad Pública excluye de facto a los actores privados que son imprescindibles para crear y dinamizar el producto.

No obstante, lo anterior, hay que resaltar el esfuerzo que está realizando el Consorcio para la creación de nuevas vías verdes. En 25 años se ha pasado de una a nueve vías, cada una con sus características y sus atractivos.

Por último, es importante señalar que las vías verdes se han incorporado firmemente en la estrategia de promoción del turismo de interior y rural del ITREM y está siendo un recurso básico de la propuesta turística de la Región de Murcia.

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	José Carlos Brugarolas - Gerente
Entidad	Consortio de las Vías Verdes de la Región de Murcia
Teléfono	
Correo electrónico	info@viasverdesregiondemurcia.es gerencia@viasverdesregiondemurcia.es
Web	www.viasverdesregiondemurcia.es
Comunidad Autónoma	Región de Murcia

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 9
Título	CONSORCIO DE LAS VÍAS VERDES DE GIRONA/ECOVIES DE GIRONA	
Ámbito territorial	Provincias	GIRONA
	Comunidad Autónoma	CATALUÑA

1. Introducción

El Consorcio de las Vías Verdes de Girona es una entidad pública de carácter asociativo y de naturaleza institucional y local, creada en 2003 para gestionar las diversas rutas que conforman la red de vías verdes de Girona. Está integrado por la Diputación de Girona, junto con 82 municipios y 7 consejos comarcales según lo establecido en sus estatutos. Es una entidad 100% pública, en la que las empresas no forman parte ni hacen aportaciones económicas, si bien en su asamblea hay representación de 5 asociaciones de ámbito social, económico y deportivo de la provincia, teniendo voz, pero no voto.

Sus principales objetivos son el mantenimiento y mejora de la infraestructura, la promoción de su uso y la ampliación de la red. Desde 2013, el Consorcio también gestiona la **Ruta Pirinexus**, un recorrido de 353 km que conecta Girona con el sur de Francia, atravesando 53 poblaciones y 7 comarcas, combinando tramos de vías verdes con otras rutas ciclables como caminos o carreteras de baja intensidad de tráfico. Esta Ruta cuenta con una ficha propia en esta Guía.

En 2023, la red de rutas gestionadas por el Consorcio de las Vías Verdes alcanzó más de 500 km de longitud, de los cuales más de 200 km son vías verdes. Durante ese año, se registraron casi 1.150.000 usos, con un 57% de senderistas y un 43% de ciclistas, lo que representa un incremento del 1,25% respecto a 2022.

El Consorcio gestiona actualmente las siguientes vías verdes, que discurren por antiguos trazados ferroviarios:

- **Vía Verde del Carrilet I (Olot-Girona):** 54 km que conectan Olot con Girona, pasando por los valles de los ríos Ter, Brugent y Fluvià.
- **Vía Verde del Carrilet II (Girona-Sant Feliu de Guíxols):** 39 km que unen Girona con Sant Feliu de Guíxols, atravesando la depresión de La Selva y el valle del Riudaura.
- **Vía Verde del Hierro y del Carbón:** 15 km entre Ripoll y Ogassa, pasando por Sant Joan de les Abadesses.
- **Vía Verde del Tren Petit:** Ruta que conecta Palamós con Palafrugell, la ruta no coincide exactamente con el antiguo trazado ya que en éste se construyó la carretera, pero sí que pasa por los mismos paisajes que el antiguo tren de vía estrecha que conectaba Palamós con Girona pasando por la Bisbal d'Empordà.

Además, se han integrado nuevas rutas temáticas ciclables en la red, sumando un total de 115 km adicionales, lo que ha permitido ampliar y diversificar las opciones para los usuarios.

- Ruta Termal
- Ruta del Tren Pinxo
- Camino Natural de la Muga
- Vall de Bianya
- Pirinexus Litoral

Así como también, la ya mencionada **Ruta Pirinexus**, un producto de cicloturismo de referencia en la región, diseñado para fomentar la movilidad sostenible y el turismo en bicicleta. Su trazado permite descubrir la diversidad paisajística de Girona y el Pirineo oriental, conectando con la red ciclable de Francia.

En la web del Consorcio de las Vías Verdes de Girona está disponible la normativa de uso de las vías verdes, que recoge el régimen que regula sus usos y los procedimientos para solicitar autorizaciones en los casos en los que sea preciso.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

El **Consortio de las Vías Verdes de Girona** desarrolla un **sistema integral de gestión** para el mantenimiento, conservación y mejora de las infraestructuras y equipamientos asociados a la red de vías verdes y rutas ciclables bajo su administración. Este sistema tiene como objetivo garantizar la seguridad, accesibilidad y calidad de la experiencia para los usuarios, promoviendo un uso sostenible de estos espacios naturales y culturales.

Las principales actuaciones que realiza el Consorcio de las Vías Verdes de Girona son:

- **Mantenimiento de la infraestructura:** el Consorcio se encarga de la conservación y mejora de los trazados, asegurando que el firme, la señalización y los elementos de seguridad (barandillas, pasos a nivel, puentes, túneles, etc.) se encuentren en óptimas condiciones. Para ello, se realizan inspecciones periódicas y se llevan a cabo intervenciones de reparación y adecuación cuando es necesario.
- **Limpieza y control de la vegetación:** el mantenimiento de la vegetación es clave para la seguridad y el confort de los usuarios. Se realizan trabajos regulares de poda, desbroce y limpieza de cunetas para evitar la invasión del trazado por maleza y mejorar la visibilidad en los tramos con curvas cerradas o cruces con carreteras.
- **Gestión de equipamientos:** las vías verdes cuentan con una serie de equipamientos complementarios que mejoran la experiencia de los usuarios. Estos incluyen áreas de descanso, fuentes, aparcamientos de bicicletas y paneles informativos. El Consorcio gestiona su instalación, mantenimiento y renovación para garantizar su correcto funcionamiento, en coordinación con los ayuntamientos miembros.

- **Monitoreo y control de uso:** instalación, mantenimiento y análisis de datos a partir de los contadores de usos instalados en distintos puntos de la red que registran el número de usuarios, diferenciando entre ciclistas y senderistas. Estos datos permiten analizar la evolución del uso y mejorar la planificación de mejoras y servicios. También se dispone de un gestor de incidencias a través de una plataforma digital que permite registrar y hacer seguimiento de incidencias detectadas en la infraestructura, ya sea por el personal técnico o mediante avisos de los propios usuarios. Esto agiliza la respuesta y mejora la seguridad y mantenimiento de las rutas.
- **Promoción y comunicación:** el Consorcio también trabaja en la promoción y difusión de la red de vías verdes para atraer nuevos usuarios y fortalecer su impacto como recurso turístico y de movilidad sostenible. Para ello, desarrolla acciones como campañas de promoción en medios especializados y redes sociales, asistencia a ferias de cicloturismo, publicación de folletos, mapas y otros materiales promocionales, colaboraciones con entidades y empresas vinculadas al sector, entre otras.
- **Mejora de la experiencia de los usuarios:** el Consorcio trabaja en diversas iniciativas para mejorar la comodidad y accesibilidad de los usuarios, tales como: instalación de puntos de carga para bicicletas eléctricas y estaciones de auto reparación para bicicletas, impulso al desarrollo de productos turísticos vinculados a las vías verdes, participación en proyectos e iniciativas que fomenten la movilidad sostenible, puesta en valor del patrimonio natural y cultural alrededor de las rutas, entre otras.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

El Consorcio de las Vías Verdes de Girona se financia a través de diferentes fuentes, combinando las aportaciones de los miembros con subvenciones y fondos europeos destinados a mejorar y ampliar la red de vías verdes y rutas ciclables.

Las **aportaciones anuales de los socios** del Consorcio se fijan en función de la población, la capacidad económica de cada municipio y los kilómetros de ruta. La Diputación de Girona aporta el 60% del importe total de las cuotas, mientras que los entes locales contribuyen con el 40% restante.

El Consorcio recibe también financiamiento a través de diferentes programas de **subvenciones** destinadas a la mejora y ampliación de la infraestructura y a la promoción de la movilidad sostenible y mejora de los equipamientos y servicios. Como por ejemplo programas de subvenciones de la **Generalitat de Catalunya** como los Planes de Fomento Territorial de Turismo o ayudas específicas de la **Diputación de Girona**.

También destaca la participación del Consorcio en diferentes **proyectos europeos**, como el programa **Interreg POCTEFA** a través del cual se desarrolló el proyecto Enlace dando lugar a la Ruta Pirinexus, y el proyecto Bicitranscat, que corresponde a la actual ruta Pirinexus Litoral. El Consorcio ha participado también en proyectos financiados con los **fondos FEDER** relacionados

con la creación de nuevas infraestructuras para ampliar la red de vías verdes e itinerarios ciclables, y el **proyecto de especialización y competitividad territorial (PECT)** con el objetivo de digitalizar los itinerarios y poner en valor el patrimonio natural y cultural vinculado a las vías verdes.

Actualmente, se están desarrollando dos proyectos financiados con fondos **Next Generation**: el **Plan de Sostenibilidad Turística en Destinos (PSTD)** con el objetivo de ampliar la red de itinerarios de cicloturismo y mejorar la experiencia de los usuarios, y el **proyecto “Experimenta Vías Verdes”** coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el cual junto al resto de socios, tiene como objetivo mejorar la experiencia vinculada a las vías verdes de España, mejorar el conocimiento e impacto socioeconómico, la gestión, la comercialización, la comunicación y la accesibilidad de las vías verdes.

4. Impacto socioeconómico

En 2018, se llevó a cabo un estudio sobre el impacto económico de las vías verdes de Girona, estimando un retorno de 3,5 millones de euros y la creación de 62 puestos de trabajo. En 2024, se ha realizado una nueva evaluación que, además de actualizar estos datos, incorpora un análisis detallado del impacto en la salud, el medioambiente y el perfil de los usuarios, proporcionando una visión más completa del valor añadido que generan las vías verdes en el territorio.

El impacto económico global de las vías verdes de Girona en 2024 asciende a 9,4 millones de euros, de los cuales 6,8 corresponden a impacto en la actividad económica del territorio, 2,4 millones de ahorro en sanidad y 69.000 € de ahorro en impacto medioambiental. Las vías verdes de Girona generan 125 puestos de trabajo, se estima que por cada 15.000€ de inversión en la infraestructura se genera un puesto de trabajo.

Se puede consultar el estudio en: <https://www.viesverdes.cat/es/estudios-y-trabajos/>

5. Estadísticas de uso

Datos totales registrados por los contadores en las Vías Verdes de Girona

	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
ENERO	47.981	71.617	56.843	48.297	61.026
FEBRERO	57.127	66.703	55.094	44.522	67.356
MARZO	43.186	87.146	45.349	82.712	90.614
ABRIL	40.446	92.457	94.055	138.692	96.325
MAYO	76.883	95.507	101.448	124.345	102.418

	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
JUNIO	69.914	99.597	116.980	139.318	100.519
JULIO	105.560	106.939	112.241	108.727	113.817
AGOSTO	143.355	133.173	116.402	130.895	126.603
SEPTIEMBRE	92.458	91.692	77.856	96.931	95.399
OCTUBRE	67.386	79.501	83.011	101.823	88.894
NOVIEMBRE	75.498	42.299	54.430	65.872	73.159
DICIEMBRE	63.503	50.112	47.585	59.817	63.960
TOTAL	883.297	1.016.743	961.294	1.141.951	1.080.090

Se pueden consultar los informes completos sobre los usos registrados por los contadores en el siguiente enlace: <https://www.viesverdes.cat/estudis-i-treballs/>

Según el estudio de usos e impacto económico de las vías verdes de Girona realizado en año 2024, un 90% de los usuarios son residentes de la zona, mientras que el 10% restante son visitantes. Entre los residentes predominan los usos a pie, y muestran una alta frecuentación de las rutas, la mayoría de ellos usan las vías verdes a diario o entre 3 y 4 veces por semana. En cuanto a los visitantes, en este caso predominan los ciclistas que viajan principalmente en pareja o grupos pequeños, por motivos de ocio y la mayoría procedentes de Francia, del resto de Cataluña y de Reino Unido.

6. Comunicación, dinamización y promoción

El **Consorti de les Vies Verdes de Girona** desarrolla una estrategia integral de **comunicación, dinamización y promoción** con el objetivo de dar a conocer la red de vías verdes, fomentar su uso y consolidarlas como un referente en cicloturismo y turismo sostenible.

Para fomentar el uso de las rutas se realizan diferentes acciones de comunicación y promoción, como la **difusión** de información a través de canales y herramientas como la página web, redes sociales, boletines e inserciones publicitarias en distintos medios. También se desarrollan acciones de **promoción y proyección turística** como asistencia a ferias nacionales e internacionales relacionadas con el cicloturismo, campañas publicitarias y colaboraciones con creadores de contenido, creación de material promocional, participación en eventos vinculados a las rutas gestionadas, etc.

En febrero de 2024, el Consorcio lanzó un **planificador de rutas** disponible en su sitio web, que permite a los usuarios visualizar toda la red de itinerarios y crear itinerarios personalizados, ya sea para excursiones de un día o rutas de varias etapas. Esta herramienta ofrece información

detallada sobre puntos de interés, servicios turísticos y opciones de alojamiento, facilitando la planificación de las rutas.

Debido al crecimiento del Consorcio y la incorporación de nuevas rutas de distintas tipologías, se ha creado la marca **Ecovies de Girona** como parte de la estrategia de comunicación. Este nuevo concepto permite englobar tanto las vías verdes tradicionales como otros itinerarios ciclables y senderistas, facilitando su identificación y promoción bajo un mismo paraguas.

La marca **Ecovies** refuerza la identidad de la red y permite llegar a un público más amplio, adaptándose a las tendencias actuales de movilidad sostenible, turismo activo y deporte al aire libre. Durante el año 2025 se realiza la implementación de la marca, renovando la señalización, la página web y realizando diversas acciones de promoción i difusión.

7. Valoración y observaciones

La evolución del Consorci de les Vies Verdes de Girona en los últimos años ha sido notable, consolidándose como un referente en la gestión y promoción de itinerarios sostenibles en la provincia. Su crecimiento sostenido ha requerido una adaptación estratégica continua, tanto en la planificación de nuevas infraestructuras como en la diversificación de proyectos y la optimización de los recursos disponibles.

El éxito del Consorci es el resultado de una labor continuada en el tiempo, respaldada por un fuerte apoyo institucional y una apuesta decidida por la cooperación en red. La participación en eventos nacionales e internacionales, la implementación de buenas prácticas y el desarrollo de proyectos innovadores han permitido fortalecer su papel tanto a nivel local como en el ámbito europeo, destacando su presencia en redes como la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV).

Un aspecto clave en esta evolución ha sido el compromiso con la accesibilidad y la inclusividad, ejes prioritarios en la ejecución de mejoras en las infraestructuras y en las iniciativas de dinamización y promoción. La captación de fondos europeos y la participación en proyectos internacionales han impulsado nuevas actuaciones estratégicas, fortaleciendo la posición del Consorci como modelo de gestión transferible y reconocido a nivel nacional e internacional. La capacidad de adaptación del Consorci a su crecimiento ha sido clave para mantener y ampliar su impacto, asegurando que la red de vías verdes siga siendo una herramienta de desarrollo territorial, movilidad sostenible y dinamización turística en Girona.

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	Àngel Planas Sabater - Gerente
Entidad	Consorci de les Vies Verdes de Girona
Teléfono	972 48 69 50
Correo electrónico	aplanas@viesverdes.org
Web	www.ecoviesdegirona.cat
Comunidad Autónoma	Cataluña
País	España

V. OTRAS INICIATIVAS ESPAÑOLAS DE REDES E ITINERARIOS CICLOTURISTAS DE GRAN LONGITUD

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 10
Título	RUTA PIRINEXUS	
Ámbito territorial	Provincias	GIRONA
	Comunidad Autónoma	CATALUÑA

1. Introducción

La Ruta Pirinexus es una ruta cicloturística de 353 km que conecta la provincia de Girona con el sur de Francia, combinando vías verdes, carreteras secundarias y caminos ciclables. Esta infraestructura permite descubrir la diversidad paisajística del territorio, promoviendo la movilidad sostenible y el turismo activo.

La ruta es gestionada por el Consorci de les Vies Verdes de Girona, entidad responsable de su mantenimiento, promoción y mejora continua. Desde el año de su creación, en 2023, la Pirinexus se ha consolidado como un referente en cicloturismo, fomentando la conectividad transfronteriza y el desarrollo económico local. Se trata de un producto turístico de gran relevancia en la región, alrededor de la ruta se encuentran diversos servicios para los usuarios como alojamientos, restaurantes, comercio y empresas de servicio para los cicloviajeros.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

El **Consortio de las Vías Verdes de Girona** desarrolla un sistema integral de gestión para el mantenimiento, conservación y mejora de las infraestructuras y equipamientos asociados a la red de vías verdes y rutas ciclables bajo su administración. El nivel de mantenimiento de las distintas rutas del Consortio es distinto en función de la tipología de ruta. En las vías verdes se realiza un mantenimiento integral de la ruta, incluyendo firme, limpieza, siega, y señalización. En cambio, en las rutas o tramos compartidos con vehículos a motor, como algunos tramos de la ruta Pirinexus, el Consortio realiza el mantenimiento de la señalización y limpieza y control de la vegetación, pero no se interviene en el firme.

También, el Consortio de les Vies Verdes de Girona lleva a cabo diversas acciones de promoción de la ruta Pirinexus, participando en ferias, campañas y eventos especializados en cicloturismo para darla a conocer a nivel nacional e internacional. Además, colabora estrechamente con ayuntamientos, entidades turísticas y otros agentes locales para mejorar los servicios disponibles a lo largo del recorrido, facilitar información a los usuarios y fomentar el desarrollo de infraestructuras que garanticen una experiencia de calidad y sostenible para los cicloturistas.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

El Consorcio de las Vías Verdes de Girona se financia a través de diferentes fuentes, combinando las aportaciones de los miembros con subvenciones y fondos europeos destinados a mejorar y ampliar la red de vías verdes y rutas ciclables (véase la ficha correspondiente en esta Guía)

La ruta Pirinexus fue financiada a través de un proyecto europeo dentro del programa POCTEFA (Programa INTERREG V-A España-Francia-Andorra), que apoya el desarrollo territorial en la zona transfronteriza entre estos países. En concreto, surgió del proyecto **ENLACE**, una iniciativa centrada en la conexión de infraestructuras cicloturistas a ambos lados de los Pirineos. El proyecto ENLACE permitió la creación y señalización de la ruta Pirinexus, fomentando la movilidad sostenible y el turismo en la región, además de mejorar la coordinación entre entidades para el desarrollo de una red cicloturista transfronteriza.

En 2018, el Consorci de les Vies Verdes de Girona volvió a participar en un proyecto POCTEFA a través de **BICITRANSCAT**, una iniciativa centrada en mejorar la conectividad cicloturista transfronteriza. Como resultado de este proyecto, se creó la **ruta Pirinexus Litoral**, que amplía el recorrido original acercándolo a la costa y ofreciendo nuevas opciones para los cicloturistas.

BICITRANSCAT también impulsó la intermodalidad, fomentando la combinación de la bicicleta con otros medios de transporte, como el tren y el autobús, para facilitar la movilidad sostenible en la región.

4. Impacto socioeconómico

En 2018 se publicó un estudio sobre el posicionamiento de las vías verdes y la Ruta Pirinexus en mercados internacionales, en éste se analiza la presencia de las rutas de Girona en 40 operadores turísticos nacionales e internacionales, con un total de 70 productos vinculados a las rutas gerundenses. La ruta Pirinexus tiene una presencia destacada en los touroperadores, un 55% de los productos analizados programan la Ruta Pirinexus. El precio medio de los paquetes turísticos oscila entre 500€ y 1.500€, se programan de abril a octubre y tienen una duración de entre 6 y 7 días.

Según el estudio realizado, estos datos se traducen en un impacto económico en el territorio de entre 1.900.000€ y 2.800.000€.

[Consultar el estudio completo](#)

5. Estadísticas de uso

El Consorci de les Vies Verdes de Girona publica semestralmente informes sobre los usos de las rutas que gestiona, los cuales muestran los datos de los contadores ubicados en distintas partes del territorio. Se trata de datos cuantitativos que permiten dimensionar los usos de las rutas, y algunos de los contadores están ubicados en vías verdes que coinciden con el trazado de la Ruta Pirinexus. Se pueden consultar los informes completos sobre los usos registrados por los contadores en el siguiente enlace: <https://www.viesverdes.cat/estudis-i-treballs/>

En 2024, un 48% de los usos de las rutas gestionadas por el Consorcio han sido en bicicleta. Los ciclistas utilizan las rutas especialmente los fines de semana.

La ruta Pirinexus es un producto cicloturístico con elevada demanda en la destinación, si bien no se dispone de un estudio específico sobre sus usos, en 2024 el Consorcio de las Vías Verdes de Girona realizó el estudio sobre Usos e impacto económico de las rutas gestionadas por la entidad ([consultar estudio de usos e impacto 2024](#)), un 10% de los usos son de visitantes, la mayoría ciclistas que viajan a la destinación por su oferta en cicloturismo. Estos son principalmente procedentes de Francia (28%), resto de Catalunya (23%), Reino Unido (23%) y resto de España (9%). La edad media es de 54 años, y la mayoría viajan en pareja o grupos pequeños.

La Ruta Pirinexus es la segunda ruta más visitada y descargada del perfil oficial de Wikiloc de Ecovies de Girona, y muestra un retorno muy positivo por parte de los usuarios con comentarios que destacan la belleza del paisaje, la naturaleza y la cultura, así como la buena señalización.

6. Comunicación, dinamización y promoción

El Consorci de les Vies Verdes de Girona desarrolla una intensa labor de promoción de la ruta Pirinexus para posicionarla como un referente en cicloturismo transfronterizo. Estas acciones se estructuran en varias líneas de actuación:

- **Participación en ferias y eventos:** el Consorci asiste a ferias nacionales e internacionales especializadas en cicloturismo y turismo sostenible, como Fiets en Wandelbeurs en los Países Bajos, o la Sea Otter Europe en Girona, entre otras. En estos eventos, presenta la ruta a profesionales y a potenciales usuarios, reforzando su posicionamiento en el mercado.
- **Colaboración con entidades y empresas locales:** para dar visibilidad a la ruta y ampliar la oferta de servicios a lo largo del recorrido se trabaja en coordinación con ayuntamientos, consejos comarcales, oficinas de turismo, entidades turísticas y empresas del sector.

- **Material informativo y web:** se han diseñado mapas, guías y contenido multimedia para facilitar la planificación de la ruta a los cicloturistas. La página web del Consorcio ofrece información actualizada sobre el recorrido, servicios y recomendaciones. Además, recientemente se ha publicado una nueva herramienta integrada en la web que permite planificar las etapas de la ruta, obtener información técnica sobre la ruta, descargar los archivos de ruta (GPX) e informarse sobre los servicios: <https://planificador.viesverdes.cat/es/>. También durante el 2024 se publicó un mapa específico de la ruta Pirinexus con propuestas de etapas de 2 días, 4 días y 6 días, se puede descargar en el siguiente enlace: [Mapa Pirinexus](#)
- **Campañas de comunicación y promoción:** desde la entidad también se desarrollan campañas específicas de la ruta Pirinexus dirigidas a distintos mercados, a través de medios de comunicación específicos, redes sociales y plataformas turísticas. Algunos ejemplos de los últimos años son la campaña de promoción de la ruta Pirinexus dirigida al mercado alemán a través de la plataforma Komoot, o la campaña Pirinexus dirigida al público femenino a través de creadoras de contenido en SoyCicloviajera, entre muchas otras iniciativas y acciones específicas.

7. Valoración y observaciones

La evolución del Consorci de les Vies Verdes de Girona en los últimos años ha sido notable, consolidándose como un referente en la gestión y promoción de itinerarios sostenibles en la provincia. Su crecimiento sostenido ha requerido una adaptación estratégica continua, tanto en la planificación de nuevas infraestructuras como en la diversificación de proyectos y la optimización de los recursos disponibles.

El éxito del Consorci es el resultado de una labor continuada en el tiempo, respaldada por un fuerte apoyo institucional y una apuesta decidida por la cooperación en red. La participación en eventos nacionales e internacionales, la implementación de buenas prácticas y el desarrollo de proyectos innovadores han permitido fortalecer su papel tanto a nivel local como en el ámbito europeo, destacando su presencia en redes como la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV).

Un aspecto clave en esta evolución ha sido el compromiso con la accesibilidad y la inclusividad, ejes prioritarios en la ejecución de mejoras en las infraestructuras y en las iniciativas de dinamización y promoción. La captación de fondos europeos y la participación en proyectos internacionales han impulsado nuevas actuaciones estratégicas, fortaleciendo la posición del Consorci como modelo de gestión transferible y reconocido a nivel nacional e internacional.

La capacidad de adaptación del Consorci a su crecimiento ha sido clave para mantener y ampliar su impacto, asegurando que la red de vías verdes siga siendo una herramienta de desarrollo territorial, movilidad sostenible y dinamización turística en Girona.

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	Àngel Planas Sabater - Gerente
Entidad	Consorci de les Vies Verdes de Girona
Teléfono	972 48 69 50
Correo electrónico	aplanas@viesverdes.org
Web	www.viesverdes.cat/pirinxus/
Comunidad Autónoma	Cataluña
País	España

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 11
Título	CONSORCIO CAMINO DEL CID	
Ámbito territorial	Provincias	BURGOS, SORIA, GUADALAJARA, ZARAGOZA, TERUEL, CASTELLÓN, VALENCIA Y ALICANTE
	Comunidades Autónomas	CASTILLA Y LEÓN, CASTILLA-LA MANCHA, ARAGÓN Y COMUNIDAD VALENCIANA

1. Introducción

El **Consortio Camino del Cid** es una entidad de naturaleza pública sin ánimo de lucro constituida legalmente en 2002 (B.O.C. y L. nº 111, de 11 de junio de 2002), e integrada por las ocho diputaciones provinciales por cuyos territorios discurre el Camino: Burgos, Soria, Guadalajara, Zaragoza, Teruel, Castellón, Valencia y Alicante.

Los Estatutos (publicados en el Boletín Oficial de la Provincia de Burgos el 2 de febrero de 2015) establecen que el órgano superior de gobierno y administración del Consorcio es el Consejo Rector, integrado por los presidentes de las diputaciones consorciadas o los diputados en que éstos deleguen. La Presidencia del Consorcio es asumida por los representantes de cada una de las diputaciones de modo rotatorio y por periodo de un año.

El Consorcio tiene por objeto la definición, la dinamización, la divulgación cultural y la promoción turística del [Camino del Cid](#), un itinerario turístico cultural que se desenvuelve principalmente por los territorios, geográficos y literarios que aparecen en el [Cantar de Mío Cid](#), el poema medieval que narra los últimos años de vida del histórico caballero Rodrigo Díaz de Vivar, el Cid Campeador, desde que inicia el primer destierro en 1081 hasta su muerte en 1099. El Camino también recorre algunos lugares que están vinculados al personaje histórico, aunque no aparecen en el Cantar.

El Camino traza un eje en sentido noroeste-sudeste a través de 4 comunidades autónomas diferentes: Castilla y León, Castilla-La Mancha, Aragón y Comunidad Valenciana. Es importante destacar el hecho de que atraviesa una gran cantidad de pueblos pequeños: de las 389 localidades por las que discurre, 144 tienen menos de 100 habitantes censados.

El Camino del Cid es un itinerario de gran longitud, que suma unos 1.460 kilómetros de senderos y 2.000 kilómetros de carreteras, por lo que ha sido dividido en diversas rutas tematizadas de entre 50 y 300 km aproximadamente unidas entre sí, para facilitar a los usuarios la planificación de su recorrido. Cada ruta está compuesta por diversas etapas y recomendaciones del número apropiado de días para su recorrido.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

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

Las intervenciones del Consorcio sobre las infraestructuras se limitan básicamente a señalización. Todas las rutas que configuran el Camino del Cid están señalizadas y se realizan tareas de mantenimiento de las señales cada año por parte del Consorcio, con una media de 2.500 a 3.000 intervenciones anuales. A pesar de estos trabajos algunas señales pueden desaparecer ya sea por la climatología (muchas marcas de pintura pueden ser borradas por la lluvia), accidentes, vandalismo, hierbas altas o trabajos de maquinaria agrícola, por lo que se advierte en su web sobre esta posibilidad y del consiguiente riesgo de extraviarse, especialmente en algunas travesías urbanas, por lo que se recomienda usar las guías y la información georreferenciada de las rutas que están disponibles de forma gratuita en la sección publicaciones de su web. También dispone de un sistema de Alertas en Ruta online en su web y aplicación móvil de viaje (disponible en iOS y Android) donde se dan a conocer las incidencias sobrevenidas que pueden alterar el curso natural del viaje.

La señalización senderista sigue la tipología clásica de senderos:

- Bandas blanca y roja. Indica que estás en un sendero homologado por las federaciones autonómicas de montaña como Sendero de Gran Recorrido (en abreviatura, GR). El Camino del Cid cuenta con su propio GR, el nº 160, y ya está homologado o pre-homologado en las provincias de Guadalajara, Zaragoza, Teruel, Castellón y Valencia.
- Bandas blanca y amarilla. Indica que el Camino del Cid está pasando por un sendero de pequeño recorrido (PR).
- Dos bandas rojas. Para el resto de los senderos (aquellos que no están homologados como GR).

Respecto de los soportes utilizados, los más usuales son:

- Postes de dirección. Estos postes indican la dirección a seguir y contienen info sobre distancia población y tiempo de recorrido.
- Balizas. Indican que te encuentras dentro de la ruta y generalmente muestran el logo del Consorcio Camino del Cid, así como dos bandas o rayas de color, según el tipo de sendero que estás recorriendo.

- Estacas. De función similar a la baliza, aunque de menor tamaño y por tanto más económica y de más fácil reposición.
- Señales de pintura. De bajo coste de instalación y mantenimiento, gran versatilidad y bajo impacto. La mayoría aparecen solas o bien con algún tipo de leyenda.
- Chapas y vinilos adhesivos.
- Paneles de principio de etapa senderista. Incluyen info práctica de etapa como perfiles, tiempos de recorrido, descripción de los espacios naturales e históricos, etc.

El Consorcio Camino del Cid dispone de tres tipologías de recorrido cicloturista: Cicloturismo de carretera, Cicloturismo BTT y Gravel.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

El Consorcio Camino del Cid no ha obtenido nunca fondos europeos para desarrollar sus actuaciones. Su presupuesto se nutre de las aportaciones anuales que realizan las 8 diputaciones que son socias del Consorcio, y que oscilan entre 20.000 y 36.000 por cada una de ellas.

De su presupuesto total, el Consorcio invierte cada año en torno a 20.000 euros para conservación y mejora de la señalización -a través de unas 3.000 intervenciones de promedio anual-, así como para realización de cartelería y nuevas ediciones actualizadas de sus topoguías btt senderistas, cicloturistas y otras publicaciones.

Las 8 Diputaciones Provinciales que integran el Consorcio Camino del Cid y hacen posible su existencia, son:

- Burgos
- Soria
- Guadalajara
- Zaragoza
- Teruel
- Castellón
- Valencia
- Alicante

4. Impacto socioeconómico

El Consorcio Camino del Cid, en razón de sus dimensiones, no dispone de estadísticas reales de paso de viajeros y por tanto su impacto económico es difícil de cuantificar, dado que son

muchos los factores que intervienen en su elaboración y no se dispone de datos suficientes. En definitiva, por el momento no existen cifras oficiales.

Sin embargo, es fácil deducir en razón del número de salvoconductos sellados, alojamientos nacidos al amparo de la ruta con nombre específicamente cidianos, visitas web, y el *feedback* que se obtiene de los agentes socioeconómicos de una parte importante de las poblaciones de la ruta, que se trata de un proyecto rentable para las diputaciones desde la perspectiva de la ratio inversión – retorno y que es una fuente auxiliar de ingresos para una parte importante de las empresas y servicios turísticos involucrados.

En una encuesta anónima realizada en 2020 a más de 150 alojamientos de la ruta, el 96,1% consideró que el Camino del Cid era una buena herramienta para atraer turismo. Por las dimensiones del itinerario y la idiosincrasia de los lugares por los que pasa (en general pueblos muy pequeños, con menos de 100 habitantes, donde se hace imposible sellar el salvoconducto con puntos de sellado no profesionales), la recogida de datos es muy complicada, limitada y, en este sentido inexacta.

Por ello, los datos estadísticos del punto 5 “Estadísticas de uso” son muy parciales e insuficientes, y deben tomarse con suma precaución, no teniendo la categoría de oficiales. Hacen referencia a los datos de sellado recogidos anualmente. Desde el Consorcio se espera a partir de 2026 de mejorar este sistema a través de la puesta en marcha de un salvoconducto digital.

5. Estadísticas de uso

Datos de salvoconductos del Camino del Cid sellados

	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
TOTAL	22.361	9.250	19.271	21.007	31.802	29.820

6. Comunicación, dinamización y promoción

Comunicación y promoción: El Camino del Cid cuenta en su página web con espléndidos materiales divulgativos sobre las diversas opciones de itinerario y sobre los atractivos y los servicios turísticos existentes en el entorno, lo cual constituye su principal y más útil vía de comunicación. En la ficha de cada ruta en su web se ofrece abundante información y acceso a la descarga gratuita de las guías, mapas, tracks, alojamientos y otros datos de interés, siendo posible también acceder al trazado completo BTTm cicloturista y gravel sobre la base cartográfica de Google Earth descargando el [track KMZ](#). Se aporta también exhaustiva información sobre opciones para el [transporte de la bicicleta](#), un [listado de talleres de bici](#) y una relación de puntos de [alquiler de bicicletas](#) en el entorno del Camino del Cid.

Especialmente recomendable para la planificación de un viaje es el completo [visor cartográfico](#) disponible en la web del Consorcio con una información muy completa sobre el itinerario, los servicios turísticos y los recursos patrimoniales del entorno, así como la aplicación móvil de viaje disponible en iOS y Android en español y en inglés, con todos los tracks, más de 3.000 recursos georreferenciados y explicados y que ahora (2025) se refuerza con un salvoconducto digital y la posibilidad de acceder en ruta a información de alertas y avisos sin necesidad de conexión a internet.

Además, han incorporado la información del Camino del Cid a diversas plataformas de información especializadas (Wikiloc, Naviki, Wikiviajes, GPsies, Routeyou, Outdoor Active y OpenStreetMap) y a la plataforma del Instituto Geográfico Nacional (IGN).

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

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

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

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

Este documento se obtiene de forma gratuita por correo electrónico y en cualquiera de las 93 Oficinas de Turismo del Camino del Cid, siendo posible sellarlo en más de 200 localidades. En total existen 510 puntos de sellado, que pueden ser Oficinas de Turismo, alojamientos, ayuntamientos y otros establecimientos. Se advierte de las posibles dificultades para sellar el salvoconducto en algunos de ellos, por motivos de disponibilidad, horarios o días de cierre.

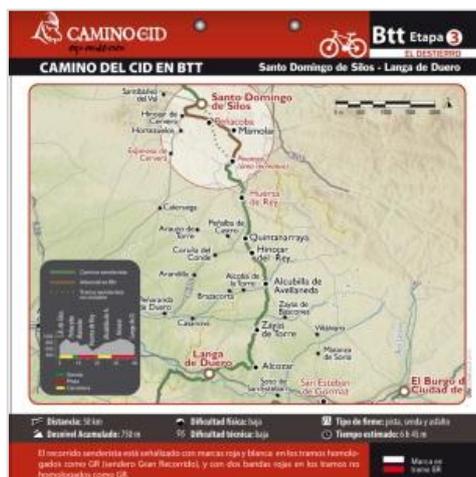
7. Valoración y observaciones

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

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

Aunque no es propiamente una vía verde ya que no discurre sobre un trazado ferroviario en desuso (con excepción del tramo que utiliza de la Vía Verde de Ojos Negros) el Camino del Cid constituye un excelente referente para otros territorios, donde se podrían generar itinerarios similares de gran recorrido para la práctica del turismo sostenible y activo.

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	Dirección gerencia
Entidad	Consortio Camino del Cid
Teléfono	947 256 240
Correo electrónico	gerencia@caminodelcid.org
Web	www.caminodelcid.org
Comunidad Autónoma	Castilla y León, Aragón, Castilla-La Mancha y Comunidad Valenciana
País	España

VI. ALGUNAS EXPERIENCIAS INTERNACIONALES DE REDES E ITINERARIOS CICLOTURISTAS

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 12
Título	VENNBahn GREENWAY	
Ámbito territorial	Países	BÉLGICA, LUXEMBURGO Y ALEMANIA

1. Introducción

La Vennbahn es una de las rutas ciclistas más largas de Europa sobre una antigua vía férrea. Atraviesa tres países: Alemania, Bélgica y Luxemburgo. En un circuito de 125 km con un desnivel medio del 2 %, desde Aquisgrán hasta Troisvierges, pasando por las Hautes Fagnes, es ideal para descubrir la naturaleza, el encanto de las regiones fronterizas, anécdotas históricas relacionadas con la Vennbahn y su rico pasado histórico.

Durante más de cien años, la Vennbahn fue una línea ferroviaria que conectaba las cuencas carboníferas de los alrededores de Aquisgrán y el norte de Luxemburgo. También contribuyó al florecimiento del espacio natural y cultural único de la región fronteriza entre Bélgica y Alemania, en el corazón de Europa. En varias ocasiones, la Vennbahn, en torno a la cual gravitan numerosas anécdotas históricas, superó los avatares de la historia.

Los vestigios de la explotación de la Vennbahn entre Aquisgrán y el norte del Gran Ducado de Luxemburgo son escasos. Solo permanecen algunas estaciones en desuso —como las de Raeren, Walheim o Sourbrodt—, vagones abandonados y sistemas de señalización fuera de servicio. En ciertas antiguas estaciones, exposiciones y vestigios ferroviarios permiten revivir la memoria de la Vennbahn.

El apogeo de la Vennbahn se extendió hasta la década de 1920, momento a partir del cual comenzó su declive. La vía no estaba diseñada para grandes velocidades, y las restricciones aduaneras entre Alemania y Bélgica dificultaban el comercio. Aun así, los trenes de mercancías continuaron circulando hasta los años 80. La etapa de uso turístico comenzó en 1990, en la zona fronteriza belga-alemana, con un proyecto iniciado por el ministro de turismo de la Comunidad germanófona de Bélgica. La ruta está operativa desde 2013 y se ha convertido en una ruta oficial RAVeL (véase su correspondiente ficha en este documento), centrándose en el uso recreativo familiar y de personas mayores, más que en el deportivo.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

La Agencia de Turismo de los Cantones del Este es la organización encargada de la coordinación de la Vennbahn, pero centra principalmente su labor en la promoción de la ruta.

En lo que concierne la gestión de las infraestructuras y equipamiento anejos, intervienen las distintas administraciones concernidas según el país:

- En Bélgica, es la Región de Valonia a través del Servicio Público de la Región de Valonia (SPW), administración regional competente en materia de movilidad, la que actúa sobre la ruta. Al formar parte de la red RAVeL, se aplican los mismos mecanismos para el desarrollo de la ruta y su conservación (Véase ficha RAVeL).
- En Alemania
- En Luxemburgo

El plan se puso en marcha como proyecto Interreg, quedando la coordinación formal a cargo de la Comunidad germanófona de Bélgica. La inversión total ascendió a 14.540.914,83 €,

Las organizaciones y socios involucrados en el desarrollo de esta ruta son:

- UE – FEDER – INTERREG
- Región Valona de Bélgica
- Alemania (Renania del Norte-Westfalia, región urbana de Aquisgrán, municipios)
- Ministerio de Transporte de Luxemburgo y municipios
- Municipios belgas
- Eifel-Ardenen Marketing
- Comunidad germanófona de Bélgica

Esta ruta forma parte de la red Ravel (Réseau Autonome des Voies Lentes) de la Wallonie, en Bélgica (véase su ficha en este documento).

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

Los socios del proyecto han buscado diversas fuentes de financiación para desarrollarlo.

La principal aportación se ha realizado en el marco del proyecto [Interreg - RANDO-M](#). La Agencia de Turismo de los Cantones del Este (ATCE), Eifel Tourismus (ET) de Prum y la Federación de Turismo de la Provincia de Lieja (FTPL) se han movilizado en este proyecto Interreg, en el marco de la Euregio Mosa-Rin: Las Ardenas-Eifel se convierten en una zona de descubrimiento global para el senderismo y el ciclismo.

Los costes totales de inversión de la Vennbahn ascendieron a 14,5 millones de euros. Aproximadamente el 30 % fue cofinanciado por los programas EMR y Grande Région SaarLorLux INTERREG IV-a. Los 10,4 millones de euros restantes se financiaron con fondos regionales y municipales, la mayor parte de los cuales procedían del distrito regional de Aquisgrán y de la Dirección General de Carreteras y Edificios del Gobierno Regional Valón (EMR, 2017).

La EMR considera que esta cofinanciación es un factor crítico para el éxito de la cooperación transfronteriza, especialmente debido a la débil situación financiera de muchos municipios de la zona. Durante el período del proyecto INTERREG IV-a EMR, el dinero se ha agrupado estratégicamente en solo un par de proyectos turísticos, en lugar de dispersarse entre numerosos proyectos pequeños. En total, se gastaron 20,1 millones de euros en cinco proyectos relacionados con el turismo lento, los deportes acuáticos, el turismo culinario, una plataforma de intercambio de información turística y la Vennbahn. La Vennbahn representó el 56 % del presupuesto turístico, lo que la convirtió, con diferencia, en el mayor proyecto turístico cofinanciado de la zona (EMR, 2017). Estas finanzas reflejan la visión estratégica sobre el efecto palanca previsto de la Vennbahn para una cooperación regional más amplia en la zona, así como una visión calculada sobre cómo los fondos INTERREG deben complementar las prácticas cotidianas.

De forma complementaria, las administraciones regionales y municipales por donde pasan los tramos de la Vennbahn son las encargadas de la financiación de las infraestructuras y de su mantenimiento. En el caso de la parte belga, se adhieren a los mecanismos de financiación previstos para el mantenimiento de la RAVeL: el SPW subvenciona las actuaciones de desarrollo mientras que los municipios realizan las tareas de mantenimiento en el marco de convenios de colaboración con el SPW.

4. Impacto socioeconómico

No se dispone de estudio reciente sobre el impacto socioeconómico de esta ruta. [En el año 2013](#) se estimaba una afluencia anual de entre 25.000 y 30.000 ciclista con pernoctación de 2 noches y una afluencia anual de entre 50.000 y 70.000 ciclista sin pernoctación.

Según la metodología BMWI-study se puede estimar un impacto de 2.560.000 € con un impacto directo de 1.228.000 €.

5. Comunicación, dinamización y promoción

La comunicación, dinamización y promoción de la Vennbahn se apoya sobre varios ejes:

Cumplimiento de Requisitos Esenciales: el éxito en la comercialización de un itinerario cicloturistas depende de cumplir con requisitos esenciales relacionados con los activos naturales y culturales de la región.

- Los activos naturales deben estar bien definidos y pueden incluir diferentes tipos de paisajes.
- Ejemplo: La Vennbahn presenta tres áreas paisajísticas distintas: bosques y praderas, la región de alta turba y las montañas bajas del valle Oortal.
- Los activos culturales complementan los naturales, incluyendo la historia de la región y sitios históricos.

Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales

- Infraestructura necesaria: rutas con poco tráfico, superficie de alta calidad, señalización clara, áreas de descanso y refugios.
- Ofertas de movilidad deben ser accesibles y adecuadas a las necesidades de los usuarios.

Creación de una Imagen de Marca: es fundamental para el marketing de un producto turístico, incluyendo un nombre distintivo y un diseño corporativo adecuado.

- Un logo reconocible y un concepto de color relacionado con la región son esenciales.
- Imágenes de alta calidad de esta vía verde y su entorno son cruciales para generar expectativas positivas.
- La marca debe diferenciarse de otras rutas y ocupar un lugar definido en el mercado turístico.

Correspondencia con las Expectativas del Usuario: entender las motivaciones y expectativas de los ciclistas es clave para desarrollar una estrategia de marketing efectiva.

- Los ciclistas buscan ejercicio y relajación en un entorno natural, lejos del tráfico.
- Se requiere una ruta atractiva con puntos culturales que enriquezcan la experiencia.
- Crear un vínculo emocional con la región puede motivar a los turistas a regresar.

Aseguramiento de Calidad Sostenible: que se logra mediante el cumplimiento de estándares específicos de calidad.

- Ejemplo: La Federación Alemana de Ciclistas otorga hasta 5 estrellas a rutas de larga distancia.
- La calidad no solo se refiere a la infraestructura, sino también a los servicios ofrecidos por los proveedores locales.
- La retroalimentación de los huéspedes es esencial para identificar y corregir fallas en la infraestructura y los servicios.

Participación en Ferias Especializadas: sigue siendo importante para el marketing turístico, a pesar de la era digital.

- Las ferias permiten establecer contactos directos con representantes de la industria y obtener retroalimentación valiosa.
- Presentar productos turísticos en un contexto cara a cara es efectivo para atraer nuevos socios comerciales.

Mantenimiento de Contacto Cercano con la Prensa: puede agregar valor significativo al producto turístico.

Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales

- Organizar viajes de prensa permite a los periodistas experimentar el producto de primera mano.
- Mantener una red de periodistas regionales y especializados es crucial para la actividad de relaciones públicas.

Ejecución de Campañas de Marketing Específicas: antes de iniciar una campaña de marketing, es necesario identificar las opciones disponibles y su potencial promocional.

- Incluir un llamado a la acción en los anuncios es fundamental para motivar a los usuarios a actuar.
- Evaluar los resultados de la campaña ayuda a optimizar futuras iniciativas.

Participación en Redes Sociales: son herramientas esenciales para promocionar productos turísticos de manera personal y atractiva.

- Publicar contenido inspirador y visual puede fomentar la interacción con los usuarios.
- Las críticas y valoraciones de otros usuarios influyen significativamente en la elección del destino.

Enfoque en el Cliente en el Marketing: las experiencias positivas de los usuarios pueden generar marketing de boca a boca efectivo.

- Utilizar imágenes de alta calidad y contenido emocional puede influir en el proceso de toma de decisiones de los usuarios.
- Fomentar que los usuarios compartan sus propias imágenes puede convertirlos en embajadores de la marca.

Adaptación a Dispositivos Móviles: la creciente utilización de dispositivos móviles para buscar y reservar viajes requiere que los sitios web sean responsivos.

- La experiencia del usuario en dispositivos móviles debe ser de alta calidad para fomentar visitas repetidas.
- La coherencia entre el marketing en línea y fuera de línea es esencial para una estrategia efectiva.

Acciones de promoción / comunicación con la Vennbahn en 2024

1. Nueva estrategia turística de Ostbelgien
 - Se anunció una nueva estrategia de turismo para Ostbelgien en la que la Vennbahn se menciona como uno de los productos emblemáticos.
 - Se organizaron jornadas participativas bilingües (alemán/francés) con diversos actores turísticos (alcaldes, alojamientos, oficinas de turismo, autoridades, ...) para recoger necesidades e ideas que influyan en la nueva estrategia.

2. Proyecto de movilidad sostenible (Leader-Proyecto)

Proyecto de cooperación llamado para mejorar la oferta de movilidad en Ostbelgien, incluyendo cómo se comunica al visitante las conexiones entre productos turísticos principales (entre ellos la Vennbahn). Uno de los objetivos es mejorar la comunicación del transporte público, los horarios, tarifas, etc.

3. Nueva web de Ostbelgien con mejoras

- Se renovó la página web de Ostbelgien (“Neue Webseite, neue Möglichkeiten”) con un diseño más moderno, navegación mejorada, inclusión de rutas como la Vennbahn y la Venntologie, mapas interactivos, y funciones nuevas como “plan your trip” y “favoritos” para ayudar a planear visitas.

4. Película/documental sobre la Vennbahn

- Se estrenó un nuevo film que actualiza y reemplaza la versión anterior y muestra nueva historia, imágenes aéreas, mapas...

5. Eventos / excursiones específicos

- Se organizó una Radwanderung (excursión ciclista-caminata) sobre varias rutas incluyendo la Vennbahn.
- Eventos ciclísticos y de ocio en la Vennbahn: por ejemplo, carreras/retos como el Vennbahn 250 Race y excursiones organizadas en verano y rutas guiadas, usados como herramientas de visibilidad en redes y prensa local.

6. Comunicación digital y redes / plataformas colaborativas

- Presencia activa en plataformas y apps de rutas (komoot, OpenStreetMap, GPX disponibles en la web oficial) que facilitan que blogs y usuarios compartan la experiencia — importante para marketing orgánico.
- Contenido en redes sociales y publicaciones locales: publicaciones de asociaciones ferroviarias, ayuntamientos y oficinas de turismo que promueven eventos, días temáticos y material audiovisual.

6. Valoración y observaciones

En Europa, la transformación de antiguas infraestructuras ferroviarias en vías verdes se ha convertido en un modelo reconocido de aprovechamiento sostenible del patrimonio industrial. Entre todas ellas, la Vennbahn, que recorre más de 125 kilómetros atravesando tres países —Alemania, Bélgica y Luxemburgo—, se distingue como un ejemplo sobresaliente. Su recuperación no solo supuso la revitalización de un trazado ferroviario en desuso, sino también la creación de un eje turístico, cultural y de movilidad suave que ha ganado notoriedad internacional.

Cooperación transfronteriza ejemplar

La Vennbahn atraviesa territorios de tres países, lo que implicaba un reto institucional complejo. Sin embargo, este desafío se convirtió en un valor añadido:

- **Gestión compartida:** agencias de turismo, autoridades locales y asociaciones civiles de Bélgica, Alemania y Luxemburgo cooperaron en el desarrollo y la promoción de la vía.
- **Identidad europea:** la Vennbahn materializa la idea de un continente sin fronteras, en el que los usuarios pueden pasar de un país a otro sin apenas darse cuenta, reforzando el espíritu de la Unión Europea.
- **Atracción internacional:** la naturaleza transfronteriza hace que la vía tenga atractivo para ciclistas y senderistas de toda Europa, aumentando su visibilidad en mercados turísticos.

Innovación en comunicación y marketing

La Vennbahn destaca también por la estrategia de promoción y comunicación que la ha acompañado desde su inauguración. La capacidad de comunicar no solo el recorrido, sino también su valor simbólico y experiencial, explica gran parte de su éxito. Actualmente, los profesionales locales consideran la Vennbahn como un símbolo fuerte de lo que se puede lograr con la cooperación transfronteriza. El aparente éxito de la Vennbahn proporciona un interesante telón de fondo para evaluar los procesos que determinan el potencial de integración transfronteriza de las rutas turísticas.

Así, la Vennbahn es un **ejemplo de gobernanza multinivel y cooperación transfronteriza**, un aspecto especialmente valorado en políticas de cohesión territorial europeas.

7. Imágenes



Contacto

Datos personales	
Entidad	Bureau de coordination de la Vennbahn c/o Agence du Tourisme des Cantons de l'Est asbl Hauptstrasse 54, B-4780 Saint Vith
Teléfono	+32 (0) 80 22 76 64
Correo electrónico	vennbahn@ostbelgien.eu
Web	www.vennbahn.eu/
Países	Bélgica, Alemania y Luxemburgo

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 13
Título	RED RAVEL DE LA WALLONIE	
Ámbito territorial	Región	WALLONIA
	País	BÉLGICA

1. Introducción

La red RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes, Red Autónoma de Vías Lentas) nació con el objeto de proteger el patrimonio ferroviario en desuso de la Región Valona en Bélgica. En 1991 se estimaba en 1.600 kilómetros la longitud de líneas en desuso en Bélgica, mayoritariamente situadas en la Región Valona.

El concepto de RAVeL se lanzó en el año 1995 y en 1997, Valonia firmó un contrato marco con la SNCB (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Belgas) que permitió a la SNCB realizar un contrato de arrendamiento enfitéutico de 99 años por cada línea. De esta forma, el Servicio Público de la Región de Valonia (SPW), administración regional competente en materia de movilidad, puede convertir las líneas en desuso en vías verdes e incluirlas en el RAVeL.

El gobierno regional valón definió la red en el año 2014 como: “Las vías abiertas exclusivamente a usuarios no motorizados, como ciclistas, peatones y jinetes, que reúnan las condiciones suficientes de anchura, pendiente y pavimento para garantizar un uso seguro a los usuarios de cualquier capacidad, y que tengan como derecho de paso un camino de servicio a lo largo de vías hidráulicas o grandes obras hidráulicas, o una plataforma de vías férreas en desuso, o una red viaria existente o por crear, constituyen la Red Autónoma de Vías Lentas, denominada RAVeL”.

De su nombre se desprende las siguientes características de esta red:

- La idea de **red (Réseau)** constituye un aspecto fundamental en el diseño del RAVeL, ya que el objetivo es crear un conjunto de caminos interconectados que, con el tiempo, cubran todo el territorio de Valonia. De esta manera, el RAVeL se suma a los otros dos sistemas viales gestionados por la Región Valona: las autopistas y las carreteras regionales.
- Una de las particularidades más destacadas del RAVeL es su **independencia (Autonomie)** física respecto a las demás redes viales. Exceptuando los cruces, sus trayectos se encuentran en espacios exclusivos, completamente separados del tráfico motorizado.
- El RAVeL se basa principalmente en caminos de servicio situados junto a las vías y caminos de sirga junto a canales y ríos, así como en las líneas de ferrocarril en desuso y

en las antiguas vías ferroviarias vecinales. Se trata de caminos públicos, regulados por el Código de Circulación, considerados todos como **vías (Voies)**.

- El RAVeL está destinado exclusivamente a los usuarios activos, es decir, no motorizados: peatones —incluidas las personas con movilidad reducida—, ciclistas, patinadores y, cuando las condiciones lo permiten, jinetes. La velocidad máxima autorizada es de 30 km/h. Se permite la circulación de bicicletas eléctricas siempre que el motor auxiliar tenga una potencia nominal continua máxima de 0,25 kW y que la asistencia eléctrica se reduzca progresivamente hasta detenerse por completo cuando el vehículo alcance los 25 km/h, o incluso antes si el ciclista deja de pedalear. Se trata por tanto de una circulación **lenta (Lentes)**.

La red está actualmente compuesta de **vías verdes**, de **vías de servicio de infraestructura hidráulica (canales y ríos)** y **vías para tráfico no motorizado**.

Respecto de las vías verdes, no todas las **vías verdes** de la región de Valonia forman parte de la RAVeL, tan sólo las que son gestionadas por la región. El resto son gestionadas por otras administraciones, los municipios por ejemplo, separadamente.

En cuanto a las **vías de servicio de infraestructura hidráulica**, son gestionadas principalmente por la Dirección Territoriales de las Vías Hidráulicas del Servicio Público de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI).

Finalmente, respecto de las **vías para tráfico no motorizado**, algunas antiguas carreteras regionales o comunales, que en su origen estaban abiertas al tráfico de automóviles, pueden destinarse exclusivamente a la circulación no motorizada y ser integradas en la red RAVeL. Del mismo modo, se pueden construir nuevas vías regionales reservadas al tráfico no motorizado en un trazado independiente, con el fin de garantizar la continuidad del RAVeL.

El RAVeL es más que una simple infraestructura. Es un auténtico programa que favorece el desarrollo social, económico y cultural de toda una región, es un componente integral de la movilidad sostenible. Por último, es una contribución a la puesta en marcha de una política de desarrollo sostenible a nivel europeo. Sus objetivos son:

- **Favorecer y mejorar la movilidad cotidiana**

El desarrollo del RAVeL se inscribe en una política global de movilidad, entre cuyas prioridades se encuentra el desplazamiento mediante medios de transporte alternativos al coche, incluidos los medios activos. Este tipo de desplazamientos son especialmente interesantes en el medio urbano, donde mejoran la accesibilidad de los servicios básicos para las personas no motorizadas. Charleroi, Namur y Lieja son ejemplos significativos. El RAVeL atraviesa zonas urbanas y rurales habitadas, por lo que cada vez más peatones y ciclistas lo utilizan para ir al trabajo, al colegio, a hacer la compra o incluso a la estación.

El objetivo del RAVeL es dar servicio a las grandes aglomeraciones, así como a las zonas urbanizadas y a los parques de actividades económicas.

- **Desarrollar el turismo verde**, en particular el cicloturismo, conectar con los lugares turísticos y estimular el crecimiento económico a escala local

El RAVeL es un formidable espacio de ocio propicio para los paseos y el desarrollo del turismo, ya sea a pie, en bicicleta o a caballo. Permite descubrir todo un patrimonio histórico, cultural y paisajístico a lo largo de las rutas, pero también en los alrededores.

Desarrollar el RAVeL con fines turísticos también contribuye al auge económico de toda una región, especialmente a nivel local.

- **Preservar el patrimonio hidráulico y ferroviario**

Las vías navegables cuentan con numerosos puentes y otras obras de ingeniería, algunas de las cuales son realmente notables, como los ascensores hidráulicos del Canal del Centro, declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. También están salpicadas de un rico patrimonio inmobiliario, que da testimonio de la evolución de los oficios de esclusero y barquero, pero también de la economía local construida en torno a los cursos de agua (forjas, molinos de agua, canteras, aserraderos, etc.).

Las líneas ferroviarias en desuso también están repletas de vestigios del pasado: estaciones, viaductos, túneles, semáforos... Se están llevando a cabo acciones con el fin de inventariar y preservar este patrimonio industrial y arquitectónico.

- **Contribuir a la creación de corredores ecológicos y preservar la naturaleza**

Los caminos de sirga y las antiguas líneas de ferrocarril son elementos importantes de nuestros paisajes, que en parte han contribuido a configurar. Siempre que se garantice su mantenimiento y rehabilitación, suelen presentar un importante potencial para el desarrollo de la biodiversidad e incluso albergar especies raras, amenazadas o protegidas. Además, gestionadas de forma ecológica, las vías del RAVeL sirven de enlace entre los espacios naturales y contribuyen a la constitución de una red ecológica que favorece los intercambios de especies animales y vegetales.

El RAVeL ha sido galardonado en el marco del Año Europeo de la Conservación de la Naturaleza.

- **Integración en la Asociación europea de Vías Verdes y en EuroVelo**

El RAVeL impulsó en 1998 la creación y desarrollo de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV/EGWA), cuya sede oficial está en Namur, habiendo contado desde 2009 con una sede ejecutiva en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en Madrid. Los itinerarios de RAVeL contribuyen a la realización de las rutas EuroVelo 3 (Trondheim - Santiago de Compostela), EuroVelo 5 (Londres - Roma) y EuroVelo 19 (Meuse à vélo) promovidas por la Federación Europea de Ciclistas (véase ficha de EuroVelo en este documento). También debe inscribirse en el desarrollo de una red de vías verdes a escala europea, defendida por la

La región valona ha recibido diversos premios europeos concedidos por la AEVV/EGWA a lo largo de los años, entre ellos, las líneas belgas de la Vennbahn (véase su ficha en este documento) fueron galardonadas como mejores productos turísticos, y otra de sus líneas fue elegida mejor vía verde europea del año.

- **Mejorar la salud mediante la práctica regular de actividad física**, ofrecer una infraestructura especialmente adaptada a las personas con movilidad reducida y promover la convivencia y el uso compartido del espacio público.

La red RAVeL está constituida hoy en día por 1.518 km de vías, repartidas como sigue:

- 45 itinerarios locales
- 10 itinerarios regionales
- 4 itinerarios internacionales (EuroVelo y la Vennbahn).

En lo que concierne la tipología, estos 1.518 km se reparten entre 822 km sobre vías ferroviarias en desuso, 673 km sobre caminos de sirga y 23 km de caminos forestales.

A ello hay que sumarle 572 km de conexiones diseñadas, pré-RAVeL, para conectar la RAVeL con centros de interés, otras rutas o estaciones ferroviarias de la SNCB.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

El RAVeL está coordinado y gestionado por el Servicio Público de Movilidad e Infraestructuras de Valonia (SPW Mobilité et Infrastructures, SPW MI). Se trata de un proyecto fruto de la colaboración entre distintas Direcciones que desempeñan también un papel fundamental en su planificación y acondicionamiento, como son la Dirección Regional de Medio Ambiente y la Dirección Regional de Desarrollo Territorial, los municipios y las organizaciones turísticas locales. Todos los actores implicados mantienen una comunicación constante y estrecha.

Las tareas asumidas por cada uno de estos actores son las siguientes:

Las Direcciones Territoriales de Carreteras y Vías Hidráulicas, con el apoyo de sus Distritos Territoriales:

- Realizan estudios de viabilidad y definen los trazados del RAVeL.
- Llevan a cabo estudios ecológicos, urbanísticos, patrimoniales y técnicos (planes de ejecución, dimensionamientos, diseño de cruces, etc.).
- Gestionan los contratos de estudios y obras relacionados con los acondicionamientos aprobados.
- Supervisan y controlan las obras.
- Instalan la señalización y el balizamiento.
- Ejecutan trabajos de mantenimiento y reparación del pavimento, de las estructuras y de la señalización.

Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales

- Administran el dominio y conceden diversas autorizaciones vinculadas al acceso a la red.
- Emiten dictámenes sobre todo permiso urbanístico relativo a bienes situados cerca del RAVeL.
- Se encargan de la vigilancia y el mantenimiento ordinario únicamente en los caminos de servicio junto a las vías hidráulicas.

Por su parte, la Dirección de Medio Ambiente participa y colabora en los estudios ecológicos previos al acondicionamiento del RAVeL y ofrece asesoramiento en la gestión ambiental de sus alrededores.

La Dirección de Territorio otorga los permisos urbanísticos relacionados con el desarrollo del RAVeL, velando por una utilización segura para los usuarios no motorizados de todas las capacidades, especialmente las personas con movilidad reducida. También garantiza la aplicación de los objetivos del RAVeL y su adecuada integración paisajística y urbanística.

Los municipios y los organismos turísticos locales:

- Realizan el mantenimiento ordinario, en virtud de un convenio con el SPW Movilidad e Infraestructuras. para el RAVeL acondicionado en antiguas vías ferroviarias o en nuevas carreteras: siega de bordes, desbroce, poda, tala, barrido de la pista, limpieza de cunetas, recogida de residuos y limpieza de la señalización.
- Instalan y mantienen mobiliario urbano y turístico: bancos, mesas, papeleras, refugios, bolardos, barreras u otros dispositivos de control de acceso, cercas y paneles informativos.
- Llevan a cabo pequeños acondicionamientos de acogida (áreas de descanso) y accesos al RAVeL.
- Se encargan de la vigilancia policial.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

La financiación del desarrollo de la RAVeL corre principalmente a cargo de la propia Región Valona, que asume una parte significativa de los costes de inversión bien mediante ejecución directa a cargo de sus presupuestos o mediante la financiación de de otras Administraciones Públicas previa solicitud de subvenciones que están destinadas a cubrir la construcción, la renovación-ampliación y la adquisición de tramos de la red, con tasas que varían en función de los proyectos. Se piden al Comisariado General de Turismo y dos tipos de organismos/administraciones pueden acudir a las convocatorias: las Asociaciones sin Ánimo de Lucro (asbl) y las administraciones “subordinadas”, es decir municipios, provincias y mancomunidades de municipios.

Existen también varios programas para la financiación de infraestructuras ciclistas y de intermodalidad que pueden ser aplicados con una óptica Cicloturista, como es el caso de la

asbl Chemins du Rail, organización ciudadana de voluntarios que ha desempeñado un papel clave no sólo en la implementación de RAVeL sino también en el desarrollo de la AEVV/EGWA a escala europea:

- El PIWaCY (Plan de Inversión Wallonie cyclable)
- El PIMACI (Plan de Inversión Movilidad Activa Municipal e Intermodalidad)
- El PIC (Plan de Inversión Municipal)
- Las convocatorias de proyectos específicos.

Es posible combinar estas subvenciones, a menudo complementarias, para proponer proyectos integrados. Se prevén importantes inversiones para la construcción de nuevos tramos, la rehabilitación de las infraestructuras existentes y la mejora de la señalización.

Por otra parte, las administraciones locales pueden co-financiar unas RAVeL con fondos propios en función de las necesidades y de los acuerdos de financiación firmados con el SPW.

Las actuaciones de las administraciones locales que se encargan del mantenimiento ordinario, de la instalación de mobiliario urbano y turístico, de la vigilancia policial y del acondicionamiento de las áreas de descanso son financiadas por el SPW mediante las condiciones y términos definidos en los convenios bipartitos firmados en el momento de la concesión de las subvenciones.

En 2025 el proyecto RAVeL cumple 30 años y la Región de Valonia está poniendo el acento sobre la inversión que está llevando a cabo en la renovación y mantenimiento de la red existente y en el acondicionamiento de los 250 km de RAVeL que quedan por convertir.

Durante el periodo 2020-2024, el SPW ha invertido 85 millones de €, equivalente a unos 17 millones / año.

4. Impacto socioeconómico

En Bélgica, la ausencia de datos centralizados y armonizados sobre el cicloturismo complica la evaluación precisa de este sector. No obstante, algunos informes proporcionan una visión general valiosa de las tendencias, especialmente en relación con las rutas EuroVelo, algunas de las cuales discurren sobre la red RAVeL en Valonia, o proyectos transfronterizos como EuroCyclo.

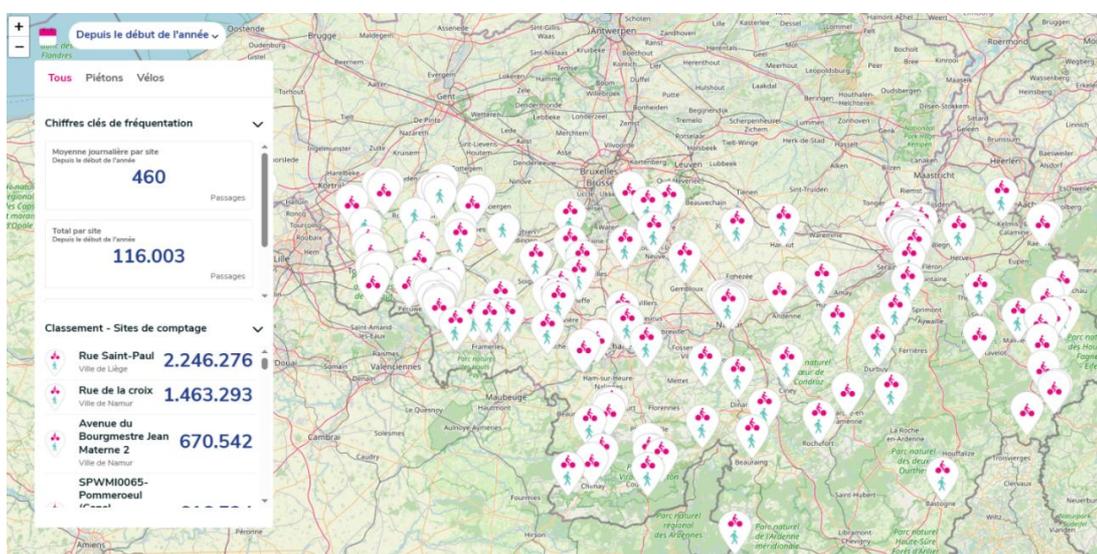
Según las cifras más recientes (De Wachter et al., 2024, 119), el cicloturismo en Bélgica genera una facturación anual aproximada de 690 millones de euros, de los cuales 600 millones provienen de excursiones y 90 millones de estancias con pernoctación. El valor añadido neto se estima en 214 millones de euros, mientras que el sector da empleo a alrededor de 3.358 personas a tiempo completo. Por término medio, los cicloturistas que pernoctan gastan más de 100 euros diarios.

5. Estadísticas de uso

Se dispone de varias herramientas para conocer el uso de las rutas de la red RAVeL:

- El portal [Wallonie Cyclable](#) ofrece un mapa interactivo para conocer la frecuencia de usos de la red ciclable de la región valona. Permite consultar en directo los datos de 159 contadores repartidos por todo el territorio y conocer el número de usuarios activos que se han registrado en un lugar determinado, a cualquier hora del día o de la noche. Este mapa no se limita a los contadores instalados por el Servicio Público de Valonia. También incluye los contadores de socios como Oficinas de Turismo y de la Vennbahn-Ost-Belgien.

Ubicación de los contadores disponibles



- **El SPW firma anualmente un convenio con la asociación Chemin du Rail** para que realice conteos estacionales en una veintena de puntos de la red RAVeL, tanto de carácter cuantitativo como cualitativos, cuyos datos recogidos identifican las necesidades de los usuarios, sus principales quejas y el grado de satisfacción con la ruta utilizada.

Finalmente, se ha de mencionar que la Valonia dispone desde el año 2022 de una [metodología para la recogida de datos y una metodología de análisis de la movilidad activa](#) de gran interés para el análisis de flujos ciclistas en las RAVeL.

6. Comunicación, divulgación y promoción

La comunicación, dinamización y promoción de RAVeL se realiza principalmente a través de:

- Canales de comunicación propios de la red.

La página web es el principal canal de comunicación: <https://ravel.wallonie.be/home.html>, en ella se presenta la información completa de la red mediante una cartografía interactiva y de fichas detalladas de cada una de las vías.

Los itinerarios se diferencian en función de su clasificación en Rutas internacionales (EuroVelo y Vennbahn); Rutas regionales (9 rutas) y las Rutas locales (45 rutas). Para cada ruta o etapa se recoge la siguiente información:

- Longitud
- Adaptación para PMR
- Clasificación de usuarios
- Alojamientos
- Restauración
- Alquiler de bicicletas
- Lugares de interés

Se puede descargar un fichero GPX del itinerario, así como fotos, información práctica (Estaciones de tren, puntos de partida y de llegada, mapas disponibles, etc.) o avisos de cortes de la vía.

b) Canales de promoción turística de Valonia

Los distintos canales de comunicación y promoción de [Turismo de Valonia](#) comunican de forma regular y detallada acerca de la red RAVeL, incluyendo sus redes sociales.

Finalmente, en la página web de [VISIT Wallonia](#) se pueden solicitar de forma gratuita mapas de las diferentes secciones del RAVeL y de las rutas ciclistas internacionales y regionales de larga distancia, editados para cada provincia valona, así como folletos sobre rutas a pie o en bicicleta.

7. Valoración y observaciones

El análisis del modelo de gestión y promoción del RAVeL revela algunos puntos especialmente interesantes para su traslado a otros países.

En el caso del RAVeL, la coordinación se mantiene en la administración regional, el SPW, que define las líneas estratégicas del esquema de desarrollo del RAVeL, consensuadas con los demás actores de la red, y delega en las administraciones locales la gestión diaria de las vías.

Las actuaciones de envergadura como la construcción de nuevos tramos del RAVeL son gestionadas y ejecutadas por el SPW. EL SPW pone a disposición de las AAPP locales herramientas, modelos y referencias para la gestión diaria de sus tramos. La promoción se realiza desde el SPW y Turismo de Valonia.

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	
Entidad	Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries. Service public de Wallonie (SPW). Mobilité et Infrastructures.
Teléfono	
Correo electrónico	ravel.dgo1@spw.wallonie.be
Web	www.ravel.wallonie.be/home.html
País	Bélgica
Región	Wallonia

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 14
Título	VÉLOROUTES - FRANCE	
Ámbito territorial	País	FRANCIA

1. Introducción

Las Véloroutes son uno de los elementos básicos del esquema de desarrollo del cicloturismo en Francia. Se introdujeron oficialmente en este país el 15 de diciembre de 1998, cuando el Comité Interministerial de Ordenación Territorial (CIADT) aprobó el primer Schéma national des véloroutes et voies vertes (Esquema Nacional de Rutas Ciclistas y Vías Verdes, ENV). El pliego de condiciones que lo completaba, publicado en 2001, describe sus fundamentos y sus expectativas. Una vez cartografiado el proyecto de esquema, éste fue objeto de una actualización con la edición de su mapa en mayo de 2010. Desde el año 2021, el esquema nacional se actualiza cada 3 años, siendo la última actualización la realizada durante 2023.

Las Véloroutes se definen en el artículo L154-1 del código de circulación vial. Son «itinerarios continuos destinados a facilitar la circulación de ciclistas en distancias medias y largas. Se apoyan, en particular, en vías pertenecientes al dominio público o privado del Estado, de sus establecimientos públicos, así como de las colectividades territoriales y sus agrupaciones competentes en materia de vías públicas. Utilizan todo tipo de vías adaptadas a la circulación de ciclistas y cuentan con señalización continua. Pueden ser de interés local, departamental, regional, nacional o europeo. Las rutas ciclistas conectan los territorios entre sí y permiten atravesar las ciudades en buenas condiciones». Se encuentran en itinerarios agradables, sin grandes desniveles (salvo que se justifique por razones topográficas) y deben poder ser utilizadas por todos los ciclistas, incluidos los menos experimentados. Las Véloroutes discurren por carriles bici, vías verdes, carriles para bicicletas, vías con poco tráfico y otras infraestructuras que favorecen la práctica del ciclismo.

El desarrollo de las Véloroutes se realiza acorde a la [Guía de Condiciones Técnicas publicada por Vélo & Territoires](#) (en 2023), entidad coordinadora del ENV, y que establece las recomendaciones para el desarrollo y evaluación de las Véloroutes. Define los siguientes aspectos claves:

- Tipología de infraestructuras y características generales.
- Seguridad.
- Equipamientos, servicios e intermodalidad.
- Gobernanza.
- Concertación previa.
- Evaluación del impacto medioambiental.
- Animación, información.

- Intercambio de datos y cartografía.
- Mantenimiento y evaluación.

Esta guía se completa con las [instrucciones técnicas](#) (Ministère de l'équipement, transport et logement) que se publicaron anteriormente, en el año 2021, y que son aún válidas.

El Esquema Nacional de Véloroutes (ENV) es un instrumento estratégico para el desarrollo de la infraestructura cicloturista en Francia, y que se ha introducido en el año 2021 en la Ley de Orientación de la Movilidad (LOM), “LA” norma básica para la política de movilidad sostenible en el país vecino. Esta inscripción le confiere una legitimidad y un valor estratégico fundamental para entender la planificación y desarrollo de la infraestructura cicloturista en Francia.

Los objetivos del ENV son:

- Definir la red estructural de carriles bici en el territorio nacional, incluyendo los territorios de ultramar, basándose en los planes regionales cuando existen.
- Determinar las condiciones en las que esta red se hace continua.

Hoy en día, el [ENV](#) (Vélo & Territoires, 2023) cuenta con 26.115 km de itinerarios, de los cuales 9.603 km son de uso exclusivo y 11.151 km son de uso compartido. Este esquema nacional se completa con:

- La Red EuroVelo: en Francia se trata de 10 rutas EuroVelo que suman una longitud de 8.408 km, desarrolladas al 95%.

Los Esquemas Regionales (SRV). Todas las regiones de Francia disponen de un esquema director. A fecha del 1 de enero de 2023, los SRV sumaban 38.807 km, de los cuales 26.115 km corresponden a Véloroutes nacionales, y alcanzan un desarrollo del 70 %.

2. Sistemas de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

La coordinación del Esquema Nacional es tarea de Vélo&Territoires, una asociación de entidades públicas (regiones, departamentos, mancomunidades) movilizadas en una dinámica colegiada para construir la Francia en bicicleta en 2030. En el centro de este objetivo estratégico se encuentran: completar los planes ciclistas en beneficio del equilibrio territorial; convertir la bicicleta en un medio de transporte por derecho propio; situar a Francia a la cabeza de los destinos mundiales de turismo en bicicleta; y convertir a Francia en una gran nación ciclista.

Esta asociación ha sido designada en el año 2019 por el Ministerio de Transición Ecológica para la actualización del ENV y la coordinación del desarrollo de las Véloroutes. Desde entonces, toda modificación, supresión o añadido de un itinerario al ENV es estudiado por una entidad

específica, pilotada por Vélo&Territoires, en la que participan el Estado y sus agencias (CEREMA, Ademe, Voies Navigables de France) y las asociaciones de municipios y usuarios (Club des villes et territoires cyclables et marchables, Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes).

En el año 2025, Vélo&Territoires se fusionó con el Club des Villes et Territoires cCyclables et Marchables para crear el Réseau Vélo et Marche.

La organización administrativa en el estado francés es fundamentalmente centralizada aunque, con los años, las administraciones regionales y locales, bien directamente o a través de las llamadas EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale, equivalentes a las Mancomunidades municipales en España), adquieren cada vez más responsabilidades en el desarrollo y mantenimiento de los servicios locales o regionales. Por ello, si bien el corpus legislativo y normativo que da soporte al desarrollo de las Véloroutes y a su ENV es estatal, la gestión de las infraestructuras y de los equipamientos anejos se ha dejado en manos de las administraciones regionales, departamentales y municipales.

Como se ha explicado en el apartado anterior, hasta hace poco Vélo&Territoires, y ahora Réseau Vélo et Marche, es la entidad encargada de la definición y coordinación del esquema nacional. Los esquemas regionales y departamentales están a cargo de las regiones y de los departamentos, respectivamente.

Una de las peculiaridades de la promoción cicloturista en Francia es la apuesta por el naming de rutas supra-territoriales. A diferencia de España, donde la compartimentación autonómica de las competencias en materia turística lleva a que cada Comunidad Autónoma desarrolle y promueva “su” ruta con nombre propio, en Francia han apostado por privilegiar el desarrollo y promoción de itinerarios supraterritoriales.

Así, los itinerarios supraterritoriales con nombres propios se están convirtiendo en la piedra angular de la promoción del cicloturismo en Francia. Estos itinerarios se basan, en lo que a recorrido y a infraestructura se refiere, en las véloroutes planificadas en los esquemas, nacionales y regionales. Pero el pilotaje del desarrollo y de la promoción se realiza a través de comités de coordinación que reúnen en una misma mesa a las distintas administraciones implicadas: regionales, mancomunidades, municipios, etc.

La mayoría de los comités funcionan gracias a convenios multi-partes de una duración determinada. Todos los miembros del comité contribuyen financieramente a las tareas que éste realiza, y que cuenta habitualmente con un equipo técnico para la coordinación del itinerario y para la realización de las tareas que le encomienda el comité. Los montantes de la contribución financiera dependen del tipo de administración pública, siendo las regiones las que habitualmente más contribuyen. Los comités se reúnen anualmente en asambleas durante las cuales se aprueba la programación anual de acciones de desarrollo y de promoción del itinerario.

Composición del Comité de Itinerario de la Véloscénie

Como ejemplo, podemos citar el comité de itinerario de la Véloscénie, una véloroute que enlaza París con el Mont Saint Michel que fue incorporada al ENV en 2010. Desde el año 2011, un total de 31 administraciones regionales y locales se están coordinando a través de un comité de itinerario para mejorar el itinerario y para conseguir ofrecer un “descubrimiento en seguridad en bicicleta de los territorios atravesados por la Véloscénie” (La Véloscénie - Qui-Somme-Nous?, 2025).

A comienzos de 2025, las administraciones integradas en este comité de itinerario han decidido constituirse como asociación, un paso que pretende darle solidez al que era hasta ahora un comité formal pero sin figura jurídica. De esta manera, la asociación puede optar de forma unificada a las fuentes de financiación, en nombre de todas las administraciones públicas asociadas.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

La financiación de las Véloroutes en Francia proviene de varias fuentes, principalmente de las administraciones públicas (regiones, departamentos, municipios), que son los principales financiadores y se benefician de subvenciones del Estado a través del Fondo de Movilidad Activa y el Fondo Verde, así como de fondos europeos (FEDER) para proyectos de interés europeo, nacional o regional. Otros mecanismos, como los CPER, la DSIL o las convocatorias de proyectos específicos de la ADEME y France Mobilités, completan esta financiación.

1. Las administraciones territoriales (“Collectivités territoriales”)

1.1. Regiones: desempeñan la función de impulsores y coordinadores de los ENV, configurando un instrumento esencial para el desarrollo de corredores ciclables de alcance europeo, nacional o regional. Pueden contribuir financieramente mediante:

- Cofinanciamiento a través de los Contratos de Plan Estado-Región (CPER).
- Subvenciones directas a los encargados de ejecutar los proyectos.

Además, actúan en ámbitos complementarios como la movilidad activa, la intermodalidad con el transporte público, la planificación, el turismo sostenible, la educación, la mitigación del cambio climático, y el desarrollo territorial.

1.2. Departamentos, financian:

- Proyectos ciclables sobre dominio público.
- Iniciativas de promoción, turismo, movilidad de personas en situación de precariedad, protección ambiental, deportes de naturaleza, educación en los colegios y solidaridad territorial.

- Pueden cofinanciar actuaciones lideradas por intercomunalidades o por municipios.

1.3. Intercomunalidades y municipios

Los entes locales (municipios y agrupaciones de municipios) pueden financiar proyectos en:

- Movilidad cotidiana.
- Aparcamientos para bicicletas.
- Infraestructura vial.
- Turismo.
- Ámbitos educativos y deportivos.

2. La Administración central

Plan Vélo y Fondo "Mobilités actives"

El **Plan Vélo**, lanzado el 14 de septiembre de 2018, incluyó un fondo de **350 millones de euros en siete años** para apoyar la movilidad activa, específicamente el ciclismo. Las infraestructuras benefician indirectamente y directamente el sector del cicloturismo y el desarrollo de las Véloroutes.

Convocatoria de proyectos "Aménagements cyclables"

Destinada a remediar discontinuidades en infraestructuras ciclables, como aquellas provocadas por grandes infraestructuras de transporte, esta convocatoria ofrece **100 millones de euros anuales** a organismos públicos responsables, para restaurar o crear continuidades en itinerarios inscritos en esquemas reconocidos.

Programa "Territoires cyclables"

Iniciado en 2023, este programa tiene por objetivo acompañar a largo plazo (hasta 6 años) a territorios poco o medianamente densos que buscan desarrollar itinerarios estructurantes incluidos en sus esquemas directores ciclables. Se espera apoyar al menos **un territorio por región**, con una dotación global de **100 millones de euros**, distribuidos según el número de territorios con dossier aprobado. En principio, podría cubrir, por ejemplo, 15 territorios con 6 millones de euros o 25 territorios con 4 millones de euros.

Dotaciones generales e instrumentos institucionales

El Estado también facilita la transición y financiación mediante varias ayudas macroestructurales:

- DSIL (Dotación de apoyo a la inversión local)
- DSID (Dotación de apoyo a la inversión de los departamentos)
- DETR (Dotación de equipamiento de los territorios rurales)
- FNADT (Fondo nacional de desarrollo y ordenamiento del territorio)

Estas dotaciones respaldan iniciativas en territorios rurales, soluciones de transporte innovadoras, y refuerzan la cohesión territorial. La DSIL, en particular, financia proyectos vinculados con la movilidad sostenible de proximidad, incluidos los ciclables, dentro del marco del "Grand Plan d'Investissements".

Además, los Contratos de Plan Estado-Región (CPER) constituyen una pieza clave, al estructurar inversiones quinquenales de amplia escala, incluyendo grandes proyectos ciclables en las regiones y entre estas.

3. Iniciativas basadas en Certificados de Ahorro de Energía (CEE)

Programa Alvéole Plus

En vigor hasta finales de 2024, busca instalar 100.000 plazas protegidas de aparcamiento seguro para bicicletas, ofreciendo asesoría y sensibilización ambiental a entidades beneficiarias (vivienda social, educación no primaria, servicios de mensajería).

AVELO 3

Lanzado en septiembre de 2023 y gestionado por ADEME entre 2023-2026, este programa tiene un presupuesto de **30 millones de euros**, destinado a apoyar 350 territorios (incluidos 50 departamentos o regiones). Complementa estas ayudas con financiación directa para contratar responsables de misión ciclable que acompañen el desarrollo competencial de los beneficiarios.

ColisActiv'

Con un presupuesto de **15 millones de euros**, este programa apoya a municipios o EPCI (> 50.000 habitantes) en el desarrollo de la logística de reparto urbano mediante bicicletas de carga, ofreciendo incentivos decrecientes por paquete entregado. Está previsto que finalice en diciembre de 2024.

Génération Vélo

Hasta el 31 de diciembre de 2024, este programa promueve el "Savoir Rouler à Vélo" para niños de 6 a 11 años. Ofrece asesoramiento para implementar el programa, financia las acciones educativas y forma a los intervinientes locales.

GoodWatt

Orientado a promover el uso de bicicletas eléctricas entre empleados, este programa tiene como objetivo llegar a 350 empleadores y 130.000 trabajadores. Ofrece sensibilización, pruebas de VAE, periodos piloto y acompañamiento individualizado.

Objectif Employeur pro-vélo (OEPV)

Basado en el mecanismo CEE, busca acompañar 4.500 empleadores, ayudándolos a establecer infraestructuras y servicios ciclables (por ej. estacionamientos, vestuarios). Dispone de un **presupuesto de 40 millones de euros** para tres años y está previsto que

concluya en diciembre de 2023; las colectividades, en su rol de empleadores principales, son un público clave.

4. Unión Europea

La UE ofrece financiación estructural a través de:

- FEDER (desarrollo regional)
- FEADER (desarrollo rural)
- Interreg (cooperación territorial)

Estos fondos pueden ser asignados a proyectos ciclables siempre que se hayan integrado en los marcos estratégicos correspondientes y respondan a los criterios de los programas operativos.

4. Impacto socioeconómico

Francia dispone de una herramienta fundamental para la evaluación del impacto socioeconómico de sus Vélouroutes: la [metodología ÉVA-VÉLO](#). Desde los primeros pasos en la observación de los itinerarios cicloturísticos en Francia en 2006 hasta la publicación de esta metodología en 2020, fue necesario movilizar la voluntad, la paciencia y la participación de numerosos actores públicos y privados en el país galo. Gracias a este esfuerzo, pudieron pasar de la metodología EuroVelo 6 a la actual metodología ÉVA-VÉLO.

Vélo & Territoires concibe esta metodología, publicada en una guía en 2020, como una nueva etapa que permite ampliar la observación del ciclismo a escala nacional. Esta guía persigue un doble objetivo:

- A través de sus dos primeras partes, busca acercar a un público amplio las razones y los métodos para poner en marcha la observación de un itinerario cicloturístico.
- Al mismo tiempo, pretende ofrecer a técnicos, responsables públicos y consultores las herramientas necesarias para identificar los cálculos y análisis que permitan estimar tanto la afluencia como el impacto económico de estas rutas.

En esta guía ÉVA-VÉLO, se explica en sus primeras páginas porqué es necesario evaluar: *“La puesta en marcha de las rutas y circuitos ciclistas requiere una importante financiación pública para diseñar y realizar las instalaciones, desarrollar los servicios, acompañar a los actores turísticos y promocionar las rutas. La evaluación de la afluencia y las repercusiones económicas responde, por lo tanto, a varios objetivos:*

1. Medir la afluencia en rutas y circuitos

- *Permite comprobar que las infraestructuras responden a las necesidades de residentes y turistas.*
- *Evalúa los efectos de las acciones implementadas.*

- *Facilita un seguimiento continuo de la afluencia y su evolución.*
2. *Analizar el impacto económico de los equipamientos*
 - *Identifica el retorno de la inversión pública y orienta futuras decisiones.*
 - *Ayuda a los actores privados a dimensionar mejor sus inversiones.*
 - *Considera efectos directos e indirectos (seguridad, salud, medioambiente).*
 - *Sirve para modelar impactos de proyectos futuros y detectar, por ejemplo, carencias en alojamiento.*
 3. *Conocer mejor a las clientelas*
 - *Analiza quién utiliza (y quién no) las rutas: perfiles de edad, tipo de práctica, motivaciones.*
 - *Estudia cómo se conoció el destino y el papel del ciclismo en la elección del viaje.*
 - *Estos datos orientan la estrategia de marketing y comunicación.*
 4. *Escuchar las necesidades de los usuarios*
 - *Las encuestas miden la satisfacción en aspectos como seguridad, señalización, alojamiento, restauración, servicios, accesibilidad, información, etc.*
 - *Los resultados alimentan a actores públicos y privados para mejorar la oferta.*
 - *Se recomienda un seguimiento continuo con conteos automáticos y encuestas cada 5 años aprox.”.*

La metodología ÉVA-VÉLO se basa en medir la afluencia de ciclistas en rutas y redes de bucles mediante conteos automáticos y encuestas periódicas. Evalúa el impacto económico de las infraestructuras ciclistas, calculando el retorno de la inversión pública y privada, así como efectos indirectos en salud, seguridad y medioambiente.

Analiza el perfil y las motivaciones de los usuarios, para orientar la promoción, el marketing y la adecuación de la oferta. Por último, recoge el nivel de satisfacción y las necesidades de los ciclistas, garantizando una mejora continua de los itinerarios y servicios asociados.

El desarrollo de la metodología pasa por:

1. **Instalación de contadores automáticos** en puntos estratégicos de las rutas para obtener datos continuos y objetivos de la afluencia de ciclistas a lo largo del año.
2. **Realización de encuestas de campo** cada cierto tiempo (aprox. cada 5 años), donde se entrevista a los usuarios para conocer su perfil, sus motivaciones de viaje, sus gastos y su nivel de satisfacción.

3. **Procesamiento y análisis de datos con una metodología común**, que permite generar indicadores comparables entre territorios: número de usuarios, estacionalidad, impactos económicos, efectos indirectos (salud, seguridad, medioambiente).
4. **Validación y actualización periódica**: los resultados se presentan a un comité de seguimiento compuesto por expertos y profesionales, que garantiza la fiabilidad, homogeneidad y mejora continua del método.

El uso de contadores automáticos es la base de la metodología, y aquí es donde se aprecia la necesidad de modelos de datos y esquemas de referencia para su obtención, con el fin de obtener resultados comparables en todo el territorio francés (véase sección siguiente).

Más de 10 Véloroutes disponen de estudios de impacto socioeconómico basados en esta metodología. Llama la atención la repetición temporal de los análisis, con una frecuencia entre 4 y 5 años, lo que permite tener una imagen real de la evolución del impacto. 2023 ha sido un año particularmente prolífico con la publicación de 5 estudios.

5. Estadísticas de uso

Desde muy temprano, el desarrollo de las Véloroutes se ha acompañado de un esfuerzo para su monitorización, tanto para el uso como para el cálculo de su impacto socioeconómico.

Ya en el año 2013, Vélo&Territoires definía el estándar geoespacial con el que tienen que trabajar las administraciones públicas encargadas del desarrollo de los esquemas regionales y locales. Progresivamente, Vélo&Territoires, muchas veces en colaboración con organismos públicos de referencia en materia de movilidad, ha ido publicando estándares y documentos de referencia para homogeneizar la recolección de datos, su análisis y su publicación.

Así, ha publicado modelos de datos específicos relacionados con el ámbito ciclista, como infraestructuras, equipamientos, aparcamientos y conteo de usuarios. Éste último define el modelo de datos para la instalación de contadores, definición de los flujos y la recogida de datos, lo cual es fundamental para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de conteo, independientemente de los proveedores de contadores. Permite además la visualización y análisis centralizado de todos los contadores instalados en las Véloroutes en Francia. Este logro se consigue gracias a la [Plataforma nacional de uso](#) creada en 2013, un dispositivo técnico que permite a todas las administraciones públicas y entidades propietarias de contadores subir los datos, siguiendo los modelos anteriormente mencionados, a una plataforma común que permite la representación de los usos de las Véloroutes.

Gracias a esta herramienta, Vélo&Territoires publica regularmente boletines sobre la frecuentación de las Véloroutes en Francia y dispone además de un [dashboard público](#) que permite la visualización de las estadísticas con gráficas, datos básicos, etc. Los datos sirven además de información base para el cálculo del impacto socioeconómico de estas infraestructuras ciclistas.

6. Comunicación, dinamización y promoción

La comunicación, dinamización y promoción de las véloroutes se vehicula a través de tres canales principales:

- France Vélo Tourisme, una asociación público-privada cuyo objetivo es el desarrollo del cicloturismo en Francia.
- Canales de comunicación y acciones de promoción propias de cada itinerario.
- Canales de comunicación y promoción de las distintas administraciones y entidades involucradas en su desarrollo.

Mención destacada merece **France Vélo Tourisme**, cuyo objetivo es consolidar a Francia como destino de referencia para cicloturismo, tanto para los franceses como para visitantes internacionales. Para ello, se encargan de:

1. Desarrollo de la oferta nacional de turismo a bicicleta, impulsando nuevos itinerarios y conexiones interterritoriales, mejoras en la señalización y la infraestructura.
2. Calidad de los servicios para cicloturistas: a través de la certificación “Accueil Vélo” garantiza que los prestadores de servicio (alojamientos, restauración, oficinas de turismo, talleres de bicicletas, etc.) cumplan ciertos estándares de atención al público ciclista: proximidad al itinerario, disponibilidad de equipamientos para bici, servicios adicionales adaptados, buenas informaciones, etc.
3. Comunicación, promoción y visibilidad: produce contenidos especializados —mapas, textos, guías, itinerarios—, desarrolla sitios web que promocionan rutas nacionales como La Vélodyssée, La Loire à Vélo, La Vélomaritime, etc., y difunde esta oferta a públicos nacionales e internacionales.
4. Colaboración con territorios locales y actores diversos públicos y privados para coordinar políticas, infraestructura y desarrollo sostenible del turismo en bicicleta.

El portal web de France Vélo Tourisme es su principal canal de comunicación, aporta información exhaustiva sobre rutas y servicios dirigida a usuarios, como también materiales de gran interés para los profesionales del sector. Cabe recordar que, en sus más tempranos inicios, los diseñadores de esta web se inspiraron en www.viasverdes.com, la web del programa español de Vías Verdes (véase su ficha específica en este documento).

7. Valoración y observaciones

Existen pocos ejemplos en Europa de políticas nacionales integrales para el desarrollo y la promoción de rutas cicloturísticas supra-territoriales como la que podemos encontrar en Francia.

Esta política reposa sobre un objetivo único: convertir a Francia en el primer destino cicloturista europeo en el año 2030. Partiendo de este objetivo, los actores del sector, con la administración central al frente, han construido unos sólidos pilares:

- Una base normativa nacional que incentiva el desarrollo de políticas de movilidad sostenible, aplicadas al turismo. El desarrollo de esta normativa se concreta en programas nacionales para la ejecución de acciones que pueden llevar a cabo las administraciones públicas que quieren crear o mejorar estas rutas.
- Una coordinación única, legitimada por ley, que crea las herramientas para que el desarrollo de los itinerarios sea posible en el plazo marcado:
 - Monitorización de las rutas: modelos de datos, observatorio de frecuentación, plataforma para el seguimiento de los esquemas de desarrollo.
 - Guías y marcos de referencia para garantizar la calidad de los itinerarios: señalización, servicios a los usuarios, transporte público, etc.
 - Marcos de gobernanza de los itinerarios supra-territoriales: Comités de itinerarios.
 - Mejora del sector: jornadas nacionales, conferencia nacional de cicloturismo.

Gracias a este marco facilitador, las administraciones públicas están apostando fuertemente por el desarrollo de una oferta estructurada, a veces demasiado profusa, de rutas supra-territoriales. Esta oferta se enriquece muchas veces con unas redes locales complementarias y organizadas por otros actores (Comarcas, municipios, etc.).

- La apuesta por el *naming* está siendo también una de las claves del éxito del modelo francés. Cada itinerario tiene su marca identificativa, basada en su identidad, y toda la promoción se articula sobre ella. Pero algunas marcas muy consolidadas están siendo las referencias en el mercado mundial: La Loire à Vélo, La Velodyssée o la Vélofrancette son ejemplos destacados. Es cierto que a veces la elevada profusión de las marcas resta poder de captación de los clientes potenciales.
- El esfuerzo promocional que están realizando los itinerarios es considerable. La acertada programación de las acciones promocionales, el perfecto manejo de los tiempos para las campañas, la claridad en los mensajes y la identificación precisa de los públicos objetivos son algunas de las claves que explican su éxito.
- A escala nacional, France Vélo Tourisme representa uno de los modelos más consolidados en Europa para promover el turismo a bicicleta. A través de una combinación de infraestructuras, servicios, señalización, marca de calidad, contenidos turísticos y colaboración institucional, ha logrado posicionarse como actor clave en la transición hacia un turismo más sostenible en Francia. Ofrece muchas lecciones útiles: la importancia de una marca de calidad reconocible, de la coordinación entre entidades públicas y privadas, de la inversión en infraestructura continua, y del hecho de que un buen producto turístico ciclista debe apoyarse tanto en lo tangible (rutas, servicios, señalización) como en lo intangible (comunicación, identidad, seguridad, experiencia).

Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales

- El ecosistema cicloturista francés no podría sobrevivir sin un sector privado que está yendo a la par que los programas públicos. Sin entrar a valorar qué parte impulsa la otra, es evidente que el sector privado se está viendo beneficiado por estas políticas impulsadas por las administraciones públicas. Y conjuntamente han sabido crear una oferta de calidad, muy bien posicionada en el mercado y con visos de convertirse en este destino nº 1 en Europa.

8. Imágenes



Contacto

Datos personales	Catherine Pilon- Codirectora
Entidad	Réseau vélo el matche
Teléfono	+33 972 56 85 05
Correo electrónico	info@reseau-velo-marche.org
Web	www.reseay-velo-marche.org/ www.velo-territoires.org/
País	Francia

Datos personales	Karine Dupuy
Entidad	France Vélo Tourisme Association loi de 1901 SIRET nº 51532951400035. Sede social: 5 rue Santeuil-44000 Nantes-Francia
Teléfono	
Correo electrónico	Karine.dupuy@fracevelotourisme.com
Web	www.francevelotorisme.com
País	Francia

Bibliografía: Véloroutes de Francia

Mangin, S. (2020). Méthode nationale pour l'évaluation des retombées des véloroutes. Méthode ÉVA-VÉLO. Vélo&Territoires.

https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2021/02/Evaluation-retombees-veloroutes-FR_V1.1_PP.pdf

Ministère de l'équipement, transport et logement. (2001, mayo 31). Circulaire du 31 mai 2001 relative à la mise en oeuvre du schéma national de véloroutes et voies vertes. Élaboration des volets régionaux. Bulletin officiel. Retrieved agosto 28, 2025, from

<https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/documents/Bulletinofficiel-0001224/A0060021.pdf>

Office de tourisme de Chartres Métropole. (2025, 01 01). La Véloscénie - Qui-sommes-nous ? La Véloscénie. Retrieved September 7, 2025, from

<https://www.veloscenie.com/qui-sommes-nous>

Pattée, P. (2025, February 10). Le collectif de la Véloscénie se structure en association pour poursuivre le développement de l'itinéraire. La Véloscénie. Retrieved September 7, 2025, from

<https://www.veloscenie.com/sites/veloscenie/files/inline-files/CP%20V%C3%A9losc%C3%A9nie%20f%C3%A9vrier%202025%20-%20cr%C3%A9ation%20de%20l'association%20V%C3%A9losc%C3%A9nie.pdf>

Vélo & Territoires. (2013, abril 18). Géostandard véloroutes et voies vertes. Vélo & Territoires. Retrieved September 9, 2025, from

<https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/geostandard-veloroutes-voies-vertes/>

Vélo & Territoires. (2023, marzo 4). Carte du Schéma national des véloroutes de 2023. Retrieved agosto 28, 2025, from

https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/03/carte-SNV-2023_web_21032023.pdf

Vélo & Territoires. (2023, April 18). Schéma de données comptage des mobilités. Vélo & Territoires. Retrieved September 9, 2025, from

<https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/schema-donnees-comptage-mobilites/>

Vélo & Territoires. (2023, April 18). Schéma de données des aménagements cyclables. Vélo & Territoires. Retrieved September 9, 2025, from

<https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/schema-donnees-amenagements-cyclables/>

Vélo & Territoires. (2023, septiembre 5). CAHIER DES CHARGES POUR LE DÉVELOPPEMENT DES VÉLOROUTES. Vélo & Territoires. Retrieved agosto 28, 2025, from https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/09/Cdc-pour-le-developpement-des-veloroutes_V1_def.pdf

Vélo & Territoires. (2023, Abril 18). Schéma de données du stationnement cyclable. Vélo & Territoires. Retrieved September 9, 2025, from <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/schema-donnees-stationnement-cyclable/>

Vélo & Territoires. (2024, Noviembre 27). Référentiel de données des équipements vélo. Vélo & Territoires. Retrieved September 9, 2025, from <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/referentiel-donnees-equipements-velo/>

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA GESTIÓN DE VÍAS VERDES SUPRATERRITORIALES		FICHA 15
Título	EUROVELO EN ESPAÑA	
Ámbito territorial	Provincias	EUROVELO 1: GIPUZKOA, PAMPLONA, LOGROÑO, BURGOS, PALENCIA, VALLADOLID, ZAMORA, SALAMANCA, CÁCERES, BADAJOZ, SEVILLA, HUELVA EUROVELO 3: PAMPLONA, LOGROÑO, BURGOS, LEÓN, LUGO, A CORUÑA EUROVELO 8: CÁDIZ, MÁLAGA, GRANADA, ALMERÍA, MURCIA, ALICANTE, VALENCIA, CASTELLÓN, TARRAGONA, BARCELONA, GIRONA
	Comunidades Autónomas	EUROVELO 1: PAÍS VASCO, NAVARRA, LA RIOJA, CASTILLA Y LEÓN, EXTREMADURA, ANDALUCÍA EUROVELO 3: NAVARRA, LA RIOJA, CASTILLA Y LEÓN, GALICIA EUROVELO 8: ANDALUCÍA, REGIÓN DE MURCIA, COMUNIDAD VALENCIANA, CATALUNYA.

1. Introducción

EuroVelo es un proyecto para la creación de una red de 17 rutas ciclistas de larga distancia que atraviesen y conecten toda Europa, que superará una longitud total de 90.000 km cuando esté terminada. El desarrollo de EuroVelo dará lugar a una infraestructura ciclista y a redes de rutas ciclistas seguras, directas, coherentes y conectadas que beneficiarán a todas las categorías de ciclistas.

Cabe mencionar que el proyecto Eurovelo fue lanzado por la ECF en 1997 en Logroño en el marco de una Conferencia europea coorganizada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), pocos años después de que ésta crease el Programa Vías Verdes (véase su ficha específica en este documento). La FFE diseñó, en colaboración con las 6 comunidades autónomas implicadas, un primer recorrido de la Ruta 1 de Eurovelo en España, aprovechando los principales itinerarios cicloturistas del momento: Camino de Santiago, Canal de Castilla y Vía de la Plata, y utilizando vías verdes existentes o potenciales siempre que era posible.

La red EuroVelo es desarrollada y coordinada por la Federación Europea de Ciclistas (ECF), como una de sus marcas y actividades principales, en colaboración con una red de Centros Nacionales de Coordinación EuroVelo (NECC) y otros socios y colaboradores a escala nacional, regional y local, como socios del proyecto, que están designados por la ECF. EuroVelo es una marca registrada de la ECF, y solo las rutas aprobadas por la ECF pueden denominarse EuroVelo.

ConBici, la plataforma estatal en defensa de la bicicleta, es la organización que ostenta la representación de EuroVelo en España después de haber sido designada NECC por la ECF en 2017, que actúa bajo la denominación de Centro de Coordinación EuroVelo (CCEV) en nuestro país. ConBici desempeña las funciones de la Oficina Técnica del CCEV.

Entre sus responsabilidades destacan:

- La gestión operativa del Centro de Coordinación.
- La difusión y comunicación del proyecto EuroVelo a nivel nacional.
- El asesoramiento técnico a las administraciones en la implementación de las acciones necesarias para desarrollar y consolidar las rutas EuroVelo en España.

El CCEV trabaja de forma coordinada con todos los agentes implicados para asegurar la calidad, continuidad y promoción de las rutas EuroVelo, impulsando al mismo tiempo el uso de la bicicleta, el cicloturismo y el desarrollo sostenible del territorio.



Existen en la actualidad tres rutas EuroVelo en España, que están en fase de desarrollo:

- EuroVelo 1 Ruta Atlántica
- EuroVelo 3 Ruta de los Peregrinos
- EuroVelo 8 Ruta Mediterránea.

Una cuarta ruta, la Ruta Ibérica, futura EuroVelo 16, está en fase de candidatura desde comienzos del año 2024 y se prevé la finalización de su desarrollo en el año 2028.

Las cifras globales de las rutas proyectadas por EuroVelo en España son:

- Longitud total: 4.339 km
- Estado de Desarrollo:
 - EuroVelo 1 – Ruta de la Costa Atlántica: 1.418,1 km desarrollados (lo que significa que son ciclables) de los cuales 1.169,3 km están totalmente señalizados.
 - EuroVelo 3 – Ruta de los Peregrinos: 990 km en total, que son totalmente ciclables, de los cuales 370 km están señalizados.

Guía de buenas prácticas en la gestión de Vías Verdes supraterritoriales

- EuroVelo 8 – Ruta del Mediterráneo: De los 1.931 km proyectados, 1.040 km son ciclables, de los cuales 594 km ya están señalizados.

La distribución de estas rutas por Comunidad Autónoma es la siguiente:

Comunidad Autónoma	Longitud
Diputación de Gipuzkoa	7 km EuroVelo 1
Navarra	209 km EuroVelo 1 201 km EuroVelo 3 De los cuales 107 km son comunes
La Rioja	89 km EuroVelo 1 89 km EuroVelo 3 De los cuales 89 km son comunes
Castilla y León	512 km EuroVelo 1 411 km EuroVelo 3 De los cuales 133 km son comunes
Galicia	288 km EuroVelo 3
Extremadura	354 km EuroVelo 1
Cataluña	496 km EuroVelo 8
Comunidad Valenciana	518 km EuroVelo 8
Región de Murcia	216 km EuroVelo 8
Andalucía	699 km EuroVelo 8 254 km EuroVelo 1

Uno de los atractivos de estas rutas de larga distancia es la diversidad de paisajes y lugares por los que pasan. Si ponemos nombre a estos lugares se puede decir que, en España, la red EuroVelo permite descubrir:

- 12 sitios declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO
- 8 reservas de la Biosfera reconocidas por el programa MaB de la UNESCO
- 115 espacios naturales protegidos
- 10 humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar
- 3 zonas ZEPIM

Los tipos de vías utilizadas en la red EuroVelo en España son muy variados, aunque predominan las carreteras compartidas (53% de los km totales) seguidos de caminos (20%) y carriles-bici y Vías Verdes (19%). Dos tercios de la longitud total de las EuroVelo tiene un firme de asfalto.

2. Sistema de gestión de infraestructuras y equipamientos anejos

La gestión de las infraestructuras y equipamientos anejos corre a cargo de las administraciones públicas integradas en el CCEV, el cual se encarga de coordinar el desarrollo, mantenimiento y promoción de las rutas proporcionando las herramientas y criterios oportunos para garantizar el cumplimiento del European Certification Standard (ECS). Este estándar y metodología de evaluación, definido por la ECF, se basa en un estudio físico de las rutas que respalda los objetivos de evaluación, planificación, presión política y promoción. Cuando se aplica a las rutas EuroVelo, y siempre que se cumplan unos criterios de calidad específicos, el estudio puede dar lugar a la certificación EuroVelo.

Conviene puntualizar que el desarrollo de las rutas EuroVelo en España sigue un camino muy diferente al seguido en otros países más avanzados en la materia, donde existe una cultura cicloturista más antigua y donde la infraestructura que se ha utilizado para las rutas EuroVelo es amplia y de buena calidad. El desarrollo de la ruta EuroVelo en España se ha hecho históricamente ad-hoc, utilizando vías verdes y rutas históricas como el Camino de Santiago o la Vía de la Plata cuyas condiciones cicloturísticas están en algunos tramos alejadas de los estándares de calidad de aquellos países. En otros casos, se ha definido un itinerario totalmente nuevo que discurre por carreteras secundarias. Teniendo en cuenta que el desarrollo de infraestructuras ciclistas en territorios rurales en España es escaso, el resultado es que las rutas EuroVelo en España tienen a veces unas condiciones de ciclabilidad baja, alejadas de las que los usuarios pueden encontrar en el norte de Europa.

Por lo tanto, el esfuerzo inversor que tendrían que haber realizado las administraciones públicas para alcanzar dicha calidad habría sido muy grande, por lo que muchas optaron entonces por una estrategia de optimización de los gastos, priorizando los trabajos de señalización de las rutas y de promoción. En consecuencia, existe cierta heterogeneidad en el tipo de vía o el tipo de firme que el usuario se encuentra según la Comunidad Autónoma donde circula.

Al enfocarse como un producto turístico, las rutas EuroVelo están siendo gestionadas principalmente por departamentos o servicios dependientes de Consejerías competentes en materia turística. En algunos casos, el desarrollo inicial de la infraestructura o señalización corrió a cargo del servicio de fomento o carreteras, pasando luego la gestión y promoción al servicio de turismo.

3. Fórmulas para la financiación del ente gestor y sus actuaciones

El Centro de Coordinación EuroVelo en España está financiado gracias a las contribuciones de las Administraciones Públicas adheridas. La contribución es actualmente de 9€/km con un tope de 5.000€. Desde el equipo técnico se está trabajando para indexar esta contribución con el IPC y para alinearse con la contribución que, a su vez, se tiene que realizar a la ECF.

Se estima un presupuesto anual inferior a los 50.000€ para hacer funcionar un equipo técnico de cinco personas a jornada parcial: Una coordinadora, una responsable del Área Técnica y otra de la Comunicación, un técnico de Información Digital y un técnico administrativo.

Adicionalmente, el CCEV ha participado en varios proyectos europeos, financiados por fondos FEDER en el programa Interreg. Tal ha sido el caso con la extensión del proyecto Atlantic on Bike que se realizó entre 2021 y 2023 y que se centró en la promoción y evaluación de la ruta EuroVelo 1. El proyecto tenía un claro enfoque transnacional al reunir a socios de todos los países por donde pasa esta ruta EuroVelo, además de la ECF.

Finalmente, el CCEV realiza también trabajos técnicos y de consultoría centrados en la movilidad ciclista y el desarrollo cicloturista de los destinos turísticos.

4. Impacto socioeconómico

Lamentablemente, el CCEV no ha realizado aún ningún análisis del impacto socioeconómico de las rutas EuroVelo en España. A diferencia de Francia, donde existe una metodología precisa y una voluntad clara de transparencia en cuanto a retorno de las inversiones públicas, no existe tal cultura en España.

A título de muestra, podemos citar los siguientes escasos ejemplos de estudios realizados:

- Durante el año 2023, se realizó en el marco del proyecto Atlantic on Bike un estudio de uso y hábitos de los usuarios de la EuroVelo 1. Sin embargo, el tamaño reducido de la muestra no permitió extraer conclusiones representativas.
- El único estudio del que se dispone y que afecta a una ruta EuroVelo en España es [el realizado por el Consorci de Vies Verdes de Girona](#). El análisis realizado se hizo para la totalidad de las vías verdes y rutas gestionadas por el Consorci, de las cuales 193 son EuroVelo 8. En el estudio se detalla que se generó durante el año 2023 un impacto total superior a los 9 millones de euros, una cifra 135% superior a la calculada en el año 2018.

Es complejo y arriesgado medir el impacto real de Eurovelo en España en aquellos tramos en los que las rutas Eurovelo discurren sobre itinerarios cicloturistas preexistentes, como son las vías verdes (del Plazaola, de la Vía de la Plata y de la provincia de Girona...) y el Camino de Santiago. Se trata de itinerarios que cuentan con sus propias estrategias de gestión, mantenimiento y promoción ajenas a Eurovelo, de modo que sería aventurado medir y considerar el volumen de usuarios y el impacto socioeconómico generado por estas rutas como un efecto derivado de la existencia de Eurovelo. Más fácil es analizar el flujo de ciclistas y el impacto generado en el entorno en aquellos tramos de las rutas que han sido expresamente construidas en el marco del proyecto Eurovelo.

5. Estadísticas de uso

La recogida de datos de uso es uno de los asuntos pendientes de abordar en el CCEV. Las circunstancias de partida son:

- Ausencia de una entidad nacional que se encargue de coordinar la recogida y análisis de los datos de los contadores repartidos en España.
- Ausencia de modelo de datos y de metodología para la recogida, volcado y análisis de los datos de los contadores existentes.
- Existencia de varios proveedores privados que proponen sus soluciones técnicas, cada uno con su tecnología y con sus formatos.
- Numerosas administraciones públicas poseen contadores, pero se realiza un tratamiento y aprovechamiento muy escaso de los datos disponibles.

El CCEV no posee ningún contador ni gestiona ninguno de los contadores instalados en las rutas EuroVelo. Tampoco cuenta con la capacidad presupuestaria para hacer frente a posibles trabajos de análisis. En consecuencia, se da la paradoja de que los únicos datos disponibles sobre las rutas EuroVelo en España proceden del [Data Hub de la ECF](#). Esta plataforma de datos recoge y analiza los datos de los contadores disponibles en las rutas EuroVelo en Europa, incluidos los que están ubicados en nuestro país. Esta tarea es el fruto de un convenio entre la empresa de contadores Eco-Counter y la ECF.

En este sentido, conviene mencionar que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles está lanzando -gracias al proyecto Experimenta Vías Verdes y con la colaboración de Segittur (MINTUR)- un Observatorio de las Vías Verdes españolas en el que ha venido trabajando desde hace años. Este Observatorio permite elaborar series estadísticas y otra información de interés sobre el perfil de los usuarios a partir de los datos recogidos por los contadores instalados en las vías verdes. Por lo tanto, hay datos facilitados por los contadores instalados en ciertas vías verdes sobre las que se ha decidido que discurran algunos trayectos de las rutas Eurovelo en España.

6. Comunicación, dinamización y promoción

Desde su creación, el CCEV consolida cada año su estrategia de comunicación con el objetivo de promover la red de rutas ciclistas de EuroVelo en España. A través de diferentes canales y acciones, la entidad logró un impacto significativo en la difusión del proyecto, así como en la interacción con usuarios y usuarias. Este progreso evidencia el potencial del cicloturismo en España y el creciente interés que suscita el producto EuroVelo.

Web eurovelospain.com

La principal herramienta y canal de comunicación es la página web eurovelospain.com. Esta web, renovada durante el año 2023 en el marco del proyecto europeo Interreg Atlantic on Bike en el cual participó ConBici, alberga información completa, detallada y actualizada de las tres rutas EuroVelo existentes. Dispone de un visor cartográfico a través del cual se puede navegar y acceder a la información detallada de cada una de las etapas de las tres rutas.

Mantenimiento web y visibilidad de experiencias

Se incrementó el número de Historias EuroVelo, que tienen como protagonistas a los propios cicloturistas y sus experiencias recorriendo las rutas EuroVelo en España. Esta estrategia constituye una herramienta clave de marketing turístico, pues genera contenido auténtico – los testimonios reales de viajeros aportan confianza y credibilidad– y contribuye a la humanización de la marca.

Las Historias EuroVelo conectan emocionalmente con la audiencia, mostrando que EuroVelo es más que una infraestructura: es una experiencia vivencial. Además, se comprobó que estas historias son fácilmente ampliables en medios especializados y redes sociales, inspirando a más personas a sumarse a esta red de cicloturismo europeo.

7. Valoración y observaciones

EuroVelo es uno de los referentes en Europa cuando se habla de cicloturismo de larga distancia. La labor de promoción y de lobby realizada por la ECF está dando sus frutos y se está consiguiendo posicionar la red EuroVelo como un recurso de referencia para los usuarios. El desarrollo de las rutas a nivel nacional es una labor encomendada a los National EuroVelo Coordination Centers. Y aquí es donde se aprecian grandes diferencias entre un NECC y otro.

Esta labor recae en España sobre ConBici. Esta asociación, referente nacional sobre cuestiones relacionadas con la movilidad ciclista, está coordinando la labor de las Comunidades Autónomas que son las que tienen las competencias para el desarrollo de este itinerario turístico. Los medios con los que cuenta ConBici para realizar esta labor y la gobernanza del Centro de Coordinación EuroVelo en España son dos cuestiones que no se terminaron de definir correctamente a la hora de crear dicho centro, allá por el 2017.

La ausencia de una entidad jurídica que agrupe a las Comunidades Autónomas con EuroVelo y dé unas reglas claras de gobernanza que respalde la toma de decisiones y la programación de las acciones que garantizan el correcto desarrollo de la red están siendo un lastre para la continuidad del proyecto. La solución pasa seguramente por la creación de una entidad jurídica propia, con unos estatutos que fijen unas reglas de gobernanza sólidas y con el respaldo de un equipo técnico competente, como el que está siendo el equipo ConBici. El proyecto Pedal Spain, en el cual participa ConBici, y que ha sido financiado con una

subvención de la Secretaría de Estado de Turismo dentro del programa Experiencias Turismo España, persigue este objetivo y ofrecerá quizás una continuidad al CCEV con la futura creación del Centro de Coordinación del Cicloturismo en España.

No obstante todo lo anterior, hay que remarcar el enorme progreso que se ha realizado en el desarrollo de las 3 rutas existentes. La evolución de la red desde el año 2017, cuando se lanzó el CCEV en España, ha sido espectacular y cada año el grado de desarrollo se acerca un poquito más al 100%. A ello hay que añadir la creación de la cuarta ruta, la Ruta Ibérica, futura EuroVelo 16, que ofrecerá a los usuarios la oportunidad de recorrer unos territorios singulares de la España interior y resolverá además una gran anomalía: Madrid es una de las poquísimas capitales europeas por donde no pasa todavía ninguna EuroVelo.

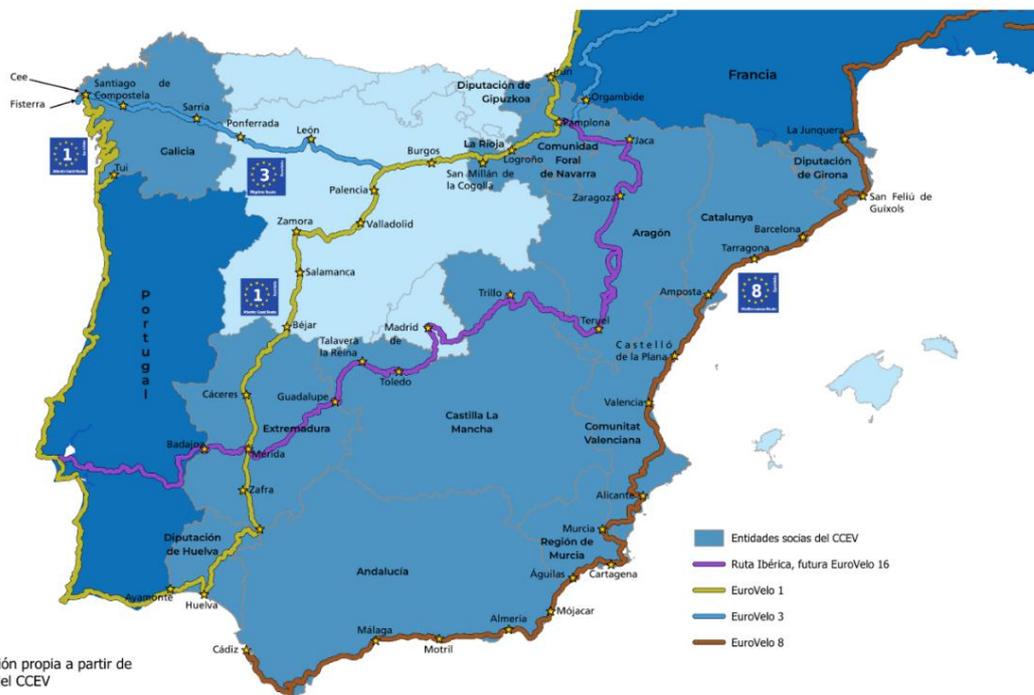
Como se ha explicado anteriormente, las condiciones de partida de la red en España difieren enormemente de las que tenían otros países en Europa. En España se han aprovechado itinerarios preexistentes como las vías verdes y el Camino de Santiago, creando en otros tramos una red ad hoc, casi desde cero. Con sus errores, pero con muchos aciertos. Muchos tramos de la red tienen un atractivo reconocible y evidente y una calidad tangible. Constituyen sin duda un activo muy valioso para la promoción del cicloturismo en España y en Europa.

Ya existen en España otros itinerarios cicloturistas de larga distancia, pero Eurovelo ofrece nuevas características a escala europea: criterios homogéneos para su desarrollo, coordinación centralizada, visibilidad asentada en Europa y en el mundo. Es por ello que la continuidad de esta red, bajo la fórmula que mejor convenga para garantizar su futuro, debe ser tenida en cuenta por las políticas de desarrollo y promoción del cicloturismo en la Administración Central y en las Administraciones Autonómicas.

8. Imágenes



EuroVelo en España y Ruta candidata



Datos personales	Belén Calahorro - Coordinadora
Entidad	Con Bici – Centro de Coordinación EuroVelo en España
Teléfono	+33 687 37 25 05
Correo electrónico	coordinacioneurovelo@conbici.org
Web	www.eurovelospain.com
País	España