

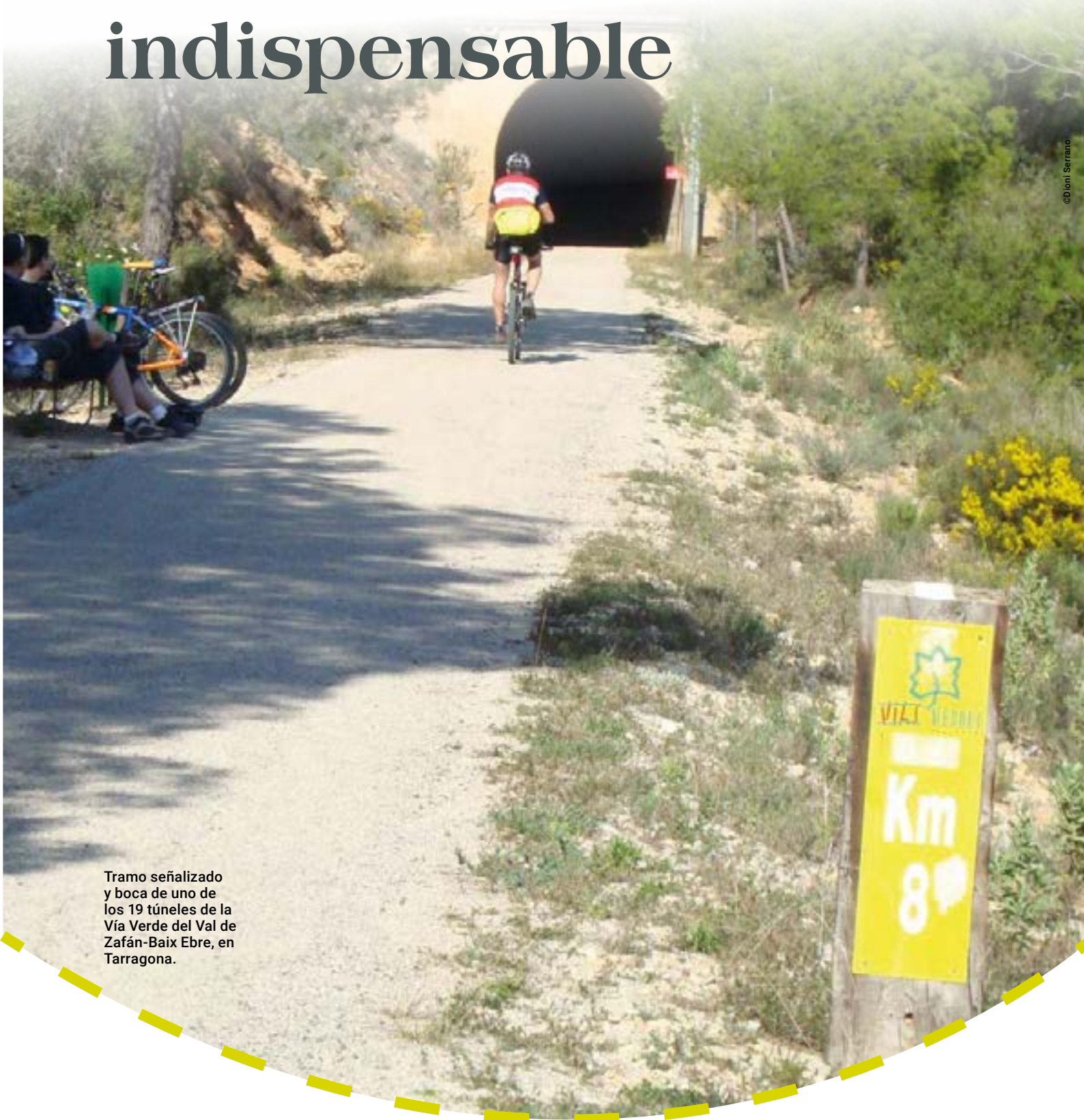


El papel de Adif en el desarrollo de las vías verdes en España

El Programa Vías Verdes centra su actuación en la reutilización de líneas de ferrocarril que han quedado sin uso para conformar una nueva red de itinerarios en entornos naturales al servicio de la movilidad sostenible y el desarrollo rural. Como propietario de un vasto patrimonio ferroviario formado por miles y miles de kilómetros de antiguas líneas y de trazados inacabados, Adif juega un papel central en el desarrollo de todas las fases del Programa, desde la inicial hasta que la vía verde es operativa, manteniendo la titularidad del activo a lo largo del tiempo.

- Texto: Javier R. Ventosa
- Fotos: FFE-Vías Verdes

Un actor indispensable



©Dioni Serrano

Tramo señalizado
y boca de uno de
los 19 túneles de la
Vía Verde del Val de
Zafán-Baix Ebre, en
Tarragona.

En sus tres décadas de funcionamiento, el Programa Vías Verdes ha transformado más de 3300 kilómetros de antiguos trazados ferroviarios fuera de uso en nuevos itinerarios accesibles y seguros para desplazamientos no motorizados que, además, permiten la puesta en valor del patrimonio histórico y cultural del ferrocarril español de los siglos XIX y XX. El Programa sigue el principio de reutilización de la economía circular, al transformar un activo, los terrenos ferroviarios sin uso, para realizar funciones distintas para las que fue creado, entre ellas la movilidad sostenible, la práctica de una nueva cultura del ocio y del deporte al aire libre, el turismo ecológico y el desarrollo rural de la España vaciada. Son valores muy enraizados en la sociedad actual que contribuyen a explicar la elevada aceptación de las vías verdes en España.

La consolidación en estos 30 años de una extensa red de vías verdes a lo largo del territorio español, formada por más de un centenar de itinerarios acondicionados para el uso de senderistas, ciclistas y personas con movilidad reducida en entornos naturales, es un reflejo de la madurez del Programa. Su labor, no obstante, está lejos de finalizar, pues todavía quedan más de 4000 kilómetros de vías sin servicio susceptibles de formar parte de esta red. Ampliar y extender esta malla con nuevas vías verdes interconectadas entre sí es el objetivo que persigue el Programa en los próximos años.

Colaboración institucional

Una de las principales fortalezas del Programa, y base de su funcionamiento, es la colaboración institucional entre las administraciones públicas. Este es el sistema que se emplea para construir las vías verdes desde que en 1995 se firmó el convenio que dio origen a Vías Verdes, suscrito por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Moptma), Renfe, Feve y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), y luego continuado por sus sucesores naturales del sector público, y en el que también colaboran otras administraciones. En este modelo, los actores implicados, pertenecientes a los tres niveles de la Administración pública española

(estatal, autonómico y local) colaboran con arreglo a sus respectivos ámbitos competenciales, configurando una suerte de gobernanza conjunta en la que todos aportan su pequeño pero imprescindible grano de arena en las distintas fases de cada proyecto, con el objetivo de alcanzar un resultado que sea de utilidad para el ciudadano.

De forma esquemática, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) participa a través de Adif, propieta-



rio de los terrenos e infraestructuras ferroviarias, y de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, responsable de la coordinación y promoción del Programa, de la redacción de proyectos y de asesorar a las entidades interesadas, además de ser titular de la marca Vías Verdes. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación es el principal financiador del acondicionamiento de los antiguos trazados, obras que se ejecutan en el marco del Programa Caminos Naturales con fondos

de la Administración pública o de la UE. Finalmente, las comunidades autónomas, las diputaciones provinciales y forales y los ayuntamientos, que por su implantación en el territorio son los actores más cercanos y los mejores conocedores de las infraestructuras ferroviarias, y que están respaldados por colectivos ciudadanos, llevan a cabo la gestión de las vías verdes, encargándose de su mantenimiento y de la promoción de las rutas.

Locomotora de vapor tipo Mikado, de 1917, en la estación de Cabra (Córdoba), en la Vía Verde del Aceite.



Patrimonio en desuso

En este sistema, el papel que desempeña Adif es clave como titular de los terrenos, infraestructuras y equipamientos anexos en las líneas cerradas o no construidas, que constituyen la materia prima que necesita el Programa para funcionar. Es el mayor propietario de antiguas vías y estaciones de España, pero no el único. En su inventario general consta hoy en día la existencia de 4688 kilómetros de líneas en desuso, tanto de ancho ibérico como de ancho métrico. De ellos, 1806 kiló-

metros han sido acondicionados como vías verdes (sumando una superficie conjunta de 35 860 m²), lo que supone más de la mitad de la red de caminos naturales vías verdes existente en España, y otros 2882 kilómetros son susceptibles de serlo en el futuro. Este vasto patrimonio ferroviario es la gran aportación material de Adif a este Programa iniciado en la década de los años 90, cuando la red ferroviaria era gestionada por Renfe y Feve.

Desde que en 2005, tras la segregación de Renfe, asumió la titularidad de la red ferroviaria-

El río Bidasoa es el compañero inseparable de la Vía Verde del Bidasoa en Navarra.



ria de interés general, el nuevo administrador de las vías promovió un importante cambio en el tratamiento de las líneas que habían perdido la funcionalidad para la que fueron creadas. Frente a la práctica de finales del siglo pasado, consistente en el traspaso o el otorgamiento de concesiones por 99 años, lo que prácticamente suponía que estos antiguos trazados desaparecían del control del Estado, generalizó la fórmula del arrendamiento por periodos de 20 años. Con ello se garantizaba no solo la construcción y conser-

vación de la vía verde durante al menos dos décadas, sino, sobre todo, el mantenimiento de la titularidad de la infraestructura a lo largo del tiempo. Este cambio de paradigma ha permitido a Adif conservar y controlar lo que hoy es un vasto sistema de red, formado por miles de kilómetros de líneas en desuso, trazados inacabados y caminos, susceptibles de ser algún día vías verdes, pero que principalmente están al servicio de las necesidades del Estado para aplicaciones como, por ejemplo, el tendido de fibra óptica.

Una aguada, un contrato

La conservación y puesta en valor del rico patrimonio de las líneas sin uso es una de las funciones principales del Programa Vías Verdes. En los antiguos trazados se construyeron puentes, viaductos, túneles, obras de fábrica menores, taludes y trincheras, elementos necesarios en su día para propiciar el paso del tren y que hoy, tras ser recuperados, contemplan el paso más tranquilo de senderistas y ciclistas. Estas obras de ingeniería civil son, junto a las estaciones, el principal legado del ferrocarril español de los siglos XIX y XX, aunque no el único.

Es habitual que las vías verdes también conserven otros elementos menores, pero de naturaleza inequívocamente ferroviaria, que evocan el mismo pasado. Generalmente están situados en la zona de las estaciones. Allí podemos encontrar depósitos, tope-ras, semáforos, aguadas, mesas de enclavamiento y hasta tramos de vía con carril, locomotoras y vagonetas.

La petición de mantener estos elementos en las vías verdes, para evitar que se borre la huella del ferrocarril en el territorio, procede por regla general de las entidades locales. Adif, que también fomenta esta práctica, suele acceder. Y lo hace con un tratamiento singular, ya que todos y cada uno de los elementos ferroviarios que quedan en la vía verde son objeto de un contrato específico de cesión por 20 años. “Una aguada, un contrato, un semáforo, un contrato”, explican desde el organismo titular de los mismos. Adif se lo cede a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que a su vez se lo cede a la entidad local que gestiona la vía verde. Con este doble control se garantiza la conservación del elemento en buen estado y que el patrimonio ferroviario público no se acabe perdiendo, como ocurría en el pasado.





La frondosidad de los valles guipuzcoanos vista desde uno de los 29 túneles de la Vía Verde del Urola.

Como propietario de los antiguos trazados, Adif está en el origen de cada nuevo proyecto de vía verde. Habitualmente son las entidades locales (diputaciones provinciales y forales, consejos comarcales y, de forma mayoritaria, ayuntamientos, ya sea en solitario, consorciados o mancomunados) las que dan el paso inicial del proceso al dirigirse al titular de los terrenos desafectados del uso ferroviario para solicitar su cesión, con objeto de promover una vía verde en su territorio que

ejerza como reclamo turístico y como dinamizador de la economía y el empleo locales. “Es casi un proceso natural”, apuntan desde el departamento de Patrimonio de Adif. “Si se inaugura una nueva variante y queda un tramo sin servicio, sabemos que el Ayuntamiento se va a dirigir a nosotros” en un plazo de tiempo corto para hacer la petición. En algunos casos, muy minoritarios, es la comunidad autónoma la que actúa como promotora de estas iniciativas.

Responsabilidad social

La participación de Adif en el programa Vías Verdes tiene como objetivos la contribución al desarrollo socioeconómico de zonas rurales que necesitan un impulso a su actividad y el fomento del contacto y respeto por el medio natural en espacios de belleza paisajística o interés medioambiental. Ambos se inscriben en la estrategia de Responsabilidad Social Corporativa que practica la empresa pública adscrita a Mitma.

La recuperación de los antiguos trazados ferroviarios para nuevos usos está, a su vez, alineada con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. En concreto, la línea de trabajo de Adif dirigida a la recuperación social de activos en desuso para la dinamización socioeconómica del territorio, especialmente las zonas rurales, contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 8 (promoción del crecimiento económico y del empleo) y 12 (garantizar modalidades de consumo y desarrollo sostenibles).

Convenios de cesión

Todas las peticiones son analizadas con detenimiento para determinar si los proyectos son viables o no, aunque, por lo general, las facilidades dadas por el propietario suelen desembocar casi siempre en la aprobación. En este caso, el siguiente paso del proceso es la firma de un convenio con la entidad local para la cesión temporal de uso de los terrenos, por el periodo mencionado de 20 años, con el único objeto de construir y mantener la

vía verde. En la actualidad, Adif tiene 133 convenios en vigor en todo el territorio español, que se corresponden con la mayor parte de los itinerarios de las vías verdes en fase de operación, según datos oficiales del mes de abril. De ellos, un total de 107 (el 81 % del total) se firmaron entre la pasada década (90) y la actual (17), correspondiendo el resto a las dos décadas previas.

El convenio, que es siempre el mismo y con las mismas condiciones en todos los casos, establece las obligaciones a cumplir por ambas partes. Adif cede los terrenos ferroviarios que albergarán la vía verde a cambio de una cantidad simbólica, que responde más a la idea de dar un valor a los bienes, para que no sean gratuitos, que a un interés puramente mercantil, según fuentes de la compañía. Por otro lado, otorga un plazo máximo de dos años para acondicionar el antiguo trazado como vía verde. Esta obra la ejecutan constructoras en su mayor parte contratadas en licitaciones convocadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Programa Caminos Naturales, aunque también por las propias entidades locales, según los casos.

Por norma general, las obras suelen concluir antes del vencimiento del plazo estipulado en el convenio, al ser las diputaciones y los ayuntamientos los actores del Programa más interesados en poner el proyecto en operatividad cuanto antes; para Adif, las obras de acondicionamiento son una garantía de que la vía verde se va a construir y de que luego va a estar en uso durante un largo periodo de tiempo, que es la mejor manera de mantener una infraestructura en buen estado. Las entidades locales, según el contrato, también deben encargarse del mantenimiento del trazado acondicionado, que debe estar en condiciones de uso para los usuarios durante el plazo estipulado.

Plataforma limpia

Entre las obligaciones que debe cumplir Adif destaca la entrega de la plataforma ferroviaria limpia y en buen estado a la entidad promotora de forma previa a las obras de



Antigua estación de Puente Viesgo (Cantabria), actual Centro de Interpretación de la Vía Verde del Pas.

acondicionamiento. Esto supone, entre otras actuaciones, el levantamiento de todos los elementos de las antiguas vías (carril, traviesas y balasto). Esta actuación, habitual pero poco conocida, tiene relevancia medioambiental ya que implica la retirada de todas las traviesas y el balasto contaminados con creosota, un compuesto químico derivado de los alquitranes, empleado de forma habitual en el pasado para proteger la madera de las vías del tren de las inclemencias del tiempo, y cuyo uso fue prohibido por la Unión Europea en 2003 por su potencial contaminante. La eliminación de este compuesto nocivo contribuye a mejorar la calidad ambiental de la nueva infraestructura y protege a los futuros usuarios de la vía verde.

Junto a esta actuación, Adif también aprovecha el carril retirado de la plataforma para poner en práctica dos de las cuatro *erres* de la economía circular: la reutilización y el reciclado. En el primer caso, las piezas menos deterioradas de carril se reutilizan habitualmente para tender vías con funciones auxiliares, como por ejemplo para el desplazamiento de vehículos ferroviarios empleados en obras. En el segundo, el carril se destina a la fabricación de nuevos materiales, lo que permite obtener ingresos adicionales para la compañía.

Una vez que la vía verde entra en operación, ya bajo gestión de la entidad local y promocionada desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Adif pasa a ser un observador de lo que acontece en el antiguo trazado y del cumplimiento de las obligaciones del convenio, limitándose a dar autorizaciones a los gestores de servicios públicos para el tendido de líneas de electricidad, agua, etc. en los terrenos de su propiedad. El control que mantiene sobre la vía verde se extenderá inicialmente durante dos décadas, al término de las cuales podrá renovarse el contrato de cesión si ambas partes están satisfechas. A partir de este verano expiran los primeros contratos suscritos en la pasada década (se firmaron por periodos de 10 años), paso previo para su eventual renovación, aunque el grueso de las renovaciones está previsto para mediados de la próxima década, cuando finalicen 87 contratos.

Mientras llega ese momento, la certeza de las vías verdes es que el histórico patrimonio ferroviario que atesoran, originalmente al servicio del tren y ahora de una nueva movilidad sostenible en la España vaciada, se va a mantener en el futuro en la esfera pública, para el disfrute de toda la ciudadanía sin que se borren las huellas de su pasado ferroviario. 🌱

