



**E**l Programa Vías Verdes juega un papel fundamental en el desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta que se aprobó en 2021. Gracias a la labor de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, las Vías Verdes son uno de los referentes en la movilidad activa, cultural y de ocio en nuestro país. En este artículo se repasarán los principales puntos de la Estrategia Estatal por la Bicicleta y cómo las Vías Verdes están siendo un actor protagonista en su desarrollo.

● Texto: Javier De las Heras Molina,  
Oficina de la Bicicleta

# La Estrategia Estatal por la Bicicleta y la importancia de las vías verdes



## Introducción y contexto

La bicicleta es un modo de transporte ideal para promover un ocio y un turismo sostenibles y respetuosos con su entorno, además de ser una opción muy beneficiosa en la mayoría de nuestros desplazamientos cotidianos.

Además de que la bicicleta hace una contribución muy positiva a los retos de la Agenda 2030, existe una serie de beneficios asociados al incremento del uso de la bicicleta que la hacen muy interesante como apoyo a diversas políticas públicas. Y esto se debe a que en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, que incide en la mejora de la salud, y hacia la que debemos generar confianza y establecer medidas que fomenten su uso de forma segura.

Y no es un reto a futuro, sino una realidad urgente. No solo por contaminación atmosférica y calidad del aire (el transporte representa el 29 % del total de emisiones de gases de efecto invernadero y, de ese porcentaje, el 93 % lo representa el modo terrestre), sino también por otras problemáticas asociadas, como los atascos, la siniestralidad, el ruido, la ocupación de un bien público finito como es el espacio en nuestras ciudades y pueblos...

Se acelera así la necesidad de avanzar hacia una transición digital y una movilidad descarbonizada, respetuosa con el medio ambiente y la salud de las personas.

Por ello, “es.movilidad”, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), incluye la **implementación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta**.







## Estrategia estatal por la bicicleta

Salud, medioambiente, economía, equidad y sociabilidad



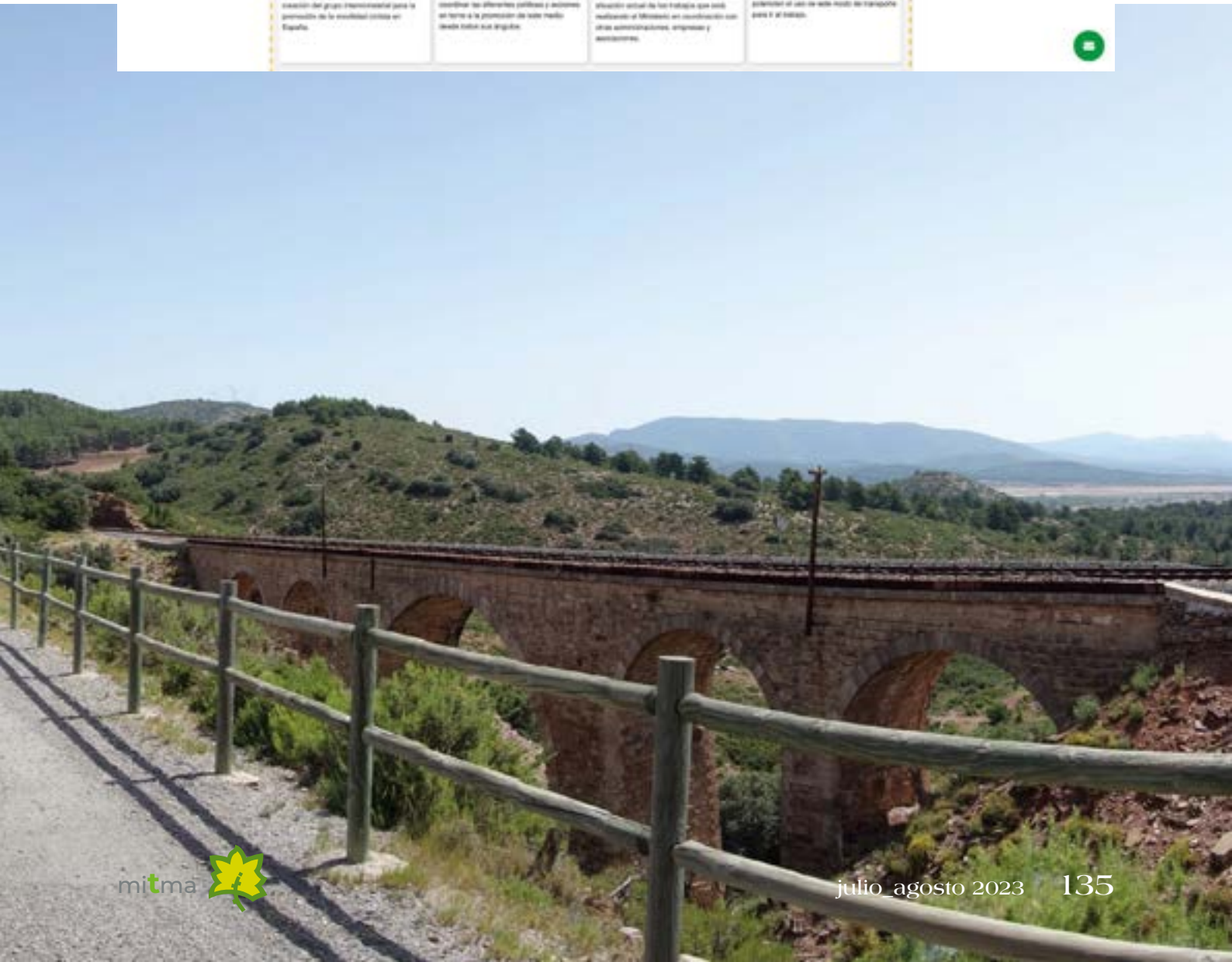


es.movilidad

Estrategia de Movilidad 2030  
segura - sostenible - conectada

### TEMAS DESTACADOS

			
<p><b>Creación del grupo de trabajo interministerial para la promoción de la movilidad ciclista</b></p> <p>El Consejo de Ministros ha acordado la creación del grupo interministerial para la promoción de la movilidad ciclista en España.</p>	<p><b>El Ministerio se suma al efecto bicicleta (art. Revista MITMA noviembre 2021)</b></p> <p>El Plan aborda el impulso de la Estrategia Estatal por la Bicicleta con el objeto de mejorar las ofertas públicas y privadas de forma a la promoción de este medio desde todos sus ámbitos.</p>	<p><b>La bicicleta, próximos recorridos ciclistas (art. Revista MITMA diciembre 2021)</b></p> <p>Este artículo trata como dignos regerter la situación actual de los trabajos que está realizando el Ministerio en coordinación con otras administraciones, empresas y organismos.</p>	<p><b>Campaña "En bici al trabajo"</b></p> <p>La medida en cuestión que promueve el "efecto bicicleta" se produce también cuando las empresas apoyan por iniciativas que potencian el uso de este modo de transporte para ir al trabajo.</p>



La Estrategia Estatal por la Bicicleta pretende hacer de la bici un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad.

La Estrategia, aprobada por Consejo de Ministros en 2021, establece una serie de áreas y objetivos que deben orientar en los próximos años las prioridades de las políticas públicas en torno a la bicicleta. Además, nace con la ambición de impulsar las actua-

ciones que se necesitan para hacer de la bicicleta un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad. **El documento y la documentación asociada se puede consultar en la web: [esmovilidad.mitma.es/EB](https://esmovilidad.mitma.es/EB).**

En este contexto, las vías verdes llevan desde 1993 promoviendo la movilidad activa, destacando la ciclista, en zonas rurales y desarrollando iniciativas de reutilización de antiguas vías de ferrocarril con fines de ecoturismo y de movilidad sostenible acordes a las nuevas demandas sociales. Todo ello, recuperando patrimonio de gran valor histórico y cultural. Por estos motivos, el Progra-



ma Vías Verdes ha estado desde el primer momento presente tanto en la redacción de la Estrategia Estatal por la Bicicleta como en su posterior desarrollo.

La Estrategia Estatal por la Bicicleta tiene un **propósito fácil de explicar: impulsar la bicicleta en nuestro país en todos sus ámbitos**. Aunque debido al reparto competencial existente en nuestro país, las diferentes acciones que se incluyen en la Estrategia por la Bicicleta requieren la participación y colaboración de todos los niveles de la Administración pública. Esto hace imprescindible que exista, dentro de la Administración, un departamento que lidere, impulse y coordine todas las propuestas contempladas en la Estrategia. Es precisamente Mitma quien asume dicho papel, y para ello se ha creado la Oficina Estatal de la Bicicleta.

La existencia de una estrategia de ámbito nacional ha sido una demanda de la comunidad de interesados en la bicicleta desde hace años. En el ámbito internacional, además de la Estrategia Ciclista Europea elaborada por la Federación Europea de Ciclismo (ECF), en 2021 se aprobó el Plan Europeo de la Bicicleta. Asimismo, en febrero de 2023 el Parlamento Europeo aprobó una resolución para el desarrollo de la Estrategia Europea de la Bicicleta, y se espera que a finales de este verano, y coincidiendo con la Presidencia española de la UE, la Comisión Europea presentará dicha Estrategia Europea de la Bicicleta con un plan de inversiones millonario asociado.

El documento establece áreas y objetivos para orientar las prioridades de las políticas públicas en torno a la bicicleta.

Y aunque el reparto competencial respecto al impulso de la bicicleta es muy amplio, no hay duda de que una estrategia de ámbito nacional será un elemento fundamental para que cada vez más personas utilicen con asiduidad la bicicleta. De hecho, la mayoría de los países en los que la bicicleta tiene un mayor protagonismo en el reparto modal cuentan con una estrategia de la Administración estatal.

### Prioridades de la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Mitma busca coordinar las políticas y acciones de promoción de este modo de transporte desde todos sus ángulos, desde la movilidad cotidiana hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, por su cadena de valor y el consiguiente desarrollo empresarial del sector, o como base para el fomento del cicloturismo.

En resumen, se busca aumentar el uso de la bicicleta a través de:

- El **impulso a la movilidad sostenible** a través de un aumento de su cuota modal en detrimento del uso de vehículos a motor.

#### Prioridades Estratégicas

Avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta

Promover la vida saludable mediante la movilidad activa

Aprovechar el potencial del cicloturismo

Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta

Coordinar la acción del Estado en el impulso de la bicicleta



- La **mejora de la calidad de vida** gracias al aumento de la movilidad activa.
- La **disminución de los accidentes de tráfico y su gravedad**.
- La **mejora de la calidad del aire**.
- Un mayor protagonismo de **opciones de ocio y turismo activos**, tanto urbanas, como rurales o en la naturaleza.
- **Avance en la igualdad de género**, garantizando una movilidad menos dependiente económicamente y más flexible, permitiendo así una mayor libertad, independencia y empoderamiento.
- Una **mayor autonomía para la infancia, la adolescencia y las personas mayores**, al ofrecer la posibilidad de una movilidad autónoma.
- **Ciudades más amables y pacíficas**, con tráfico calmado que favorezca la seguridad de los colectivos más vulnerables.
- La puesta en valor del patrimonio cultural e histórico a través de una **oferta de cicloturismo de calidad**.
- La **contribución al impulso de la economía local** a través del comercio especializado y del cicloturismo, además de aprovechar el potencial de la ciclogística.
- Un **mayor dinamismo del sector de la bicicleta y de su cadena de valor**, con un mayor crecimiento de la industria, los servicios y las marcas nacionales, creándose más empleo especializado.
- La contribución a una **economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones y más productiva**.

Como se puede observar, estas cinco prioridades estratégicas sintonizan plenamente con las vías verdes y la red de caminos naturales que desde hace años se desarrollan con gran éxito en nuestro país como elementos dinamizadores de la movilidad sostenible, el desarrollo del cicloturismo en el ámbito rural y la promoción de hábitos saludables.

### Actuaciones incluidas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Estas prioridades se impulsan a través de **10 áreas temáticas**, de las que se derivan un compendio de **28 bloques de acciones**:

#### Cambio cultural: sensibilización, formación y comunicación

Aunque el uso de la bicicleta presenta una tendencia creciente en España, aún se encuentra muy lejos de los objetivos de la visión de la Estrategia. Es necesario, por tanto, un trabajo intenso y continuo de sensibilización, formación y difusión de los usos de la bicicleta en todos sus ámbitos.

#### Salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta

La bicicleta contribuye de manera importante en la salud física, mental y social de la ciudadanía. La movilidad activa y el deporte inciden sobre la salud física reduciendo los riesgos de obesidad, enfermedades cardiovasculares o diabetes, entre otros. El uso de la bicicleta reduce el estrés, los niveles de ansiedad o la incidencia de la depresión. Por último, aumenta las opciones de movilidad de la ciudadanía, colaborando en la igualdad de oportunidades y, por tanto, en el bienestar social.

#### Infraestructura ciclista

La infraestructura es un elemento fundamental para la promoción del uso de la bicicleta, principalmente en la movilidad cotidiana, pero también en el ocio, el deporte o el turismo. Es necesario el diseño de redes que garanticen un uso de la bicicleta seguro, accesible y cómodo a la ciudadanía. Estas redes deben ser continuas, funcionales e integradas con el resto de modos de transporte. La seguridad vial y la seguridad frente al robo en

aparcamientos adquieren un papel crítico en el diseño. Las infraestructuras deben completarse con elementos adecuados para facilitar un uso cómodo y sin barreras de la bicicleta: aparcamientos, elementos de protección, integración con otros modos, etc.

### Instrumentos para facilitar la movilidad ciclista

Aunque la mayoría de los hogares dispone al menos de una bicicleta, no siempre es conveniente para el usuario utilizar su propia bici. Para conseguir que los usuarios disfruten de una buena experiencia de uso en la movilidad ciclista, al margen de la necesidad de una infraestructura ciclista, es necesario crear una oferta de servicios de movilidad ciclista que facilite el acceso a toda la ciudadanía al uso de la bicicleta en todos los ámbitos: movilidad cotidiana, cicloturismo, ocio o deporte.

### La bicicleta como medio de transporte cotidiano

La bicicleta debe jugar un papel fundamental en la movilidad cotidiana. Es un modo muy competitivo para distancias hasta 10 o 15 kilómetros, y supone importantes beneficios, no solo para los usuarios de la bicicleta (principalmente en términos de salud), sino para el conjunto de la sociedad (en términos de ahorro de emisiones, menor ocupación del espacio urbano o reducción de la accidentalidad, entre otros).

### Seguridad y regulación

Una de las principales barreras para el uso de la bicicleta es su percepción como un medio poco seguro. Es necesario avanzar en la mejora de la seguridad de todos los usuarios mediante una actualización y homogeneización de la normativa, la formación, la comu-





## ¿CÓMO SE ARTICULA LA ACCIÓN DE LA ESTRATEGIA?



nicación y la concienciación en movilidad ciclista.

### Cicloturismo

El cicloturismo permite la interacción con el entorno natural, el paisaje y el patrimonio cultural, resultando una experiencia muy positiva. Además, puede ser una herramienta para la desestacionalización del turismo y la promoción económica y social de muchos territorios. Es necesario impulsar la planifi-

cación de la red y de los servicios asociados al cicloturismo y paliar las carencias de un mercado inmaduro.

### Ocio y deporte en bicicleta

La bicicleta tiene un papel importante como herramienta de ocio y deporte. De hecho, estas facetas de la bicicleta suelen ser los principales atractores de nuevos ciclistas que, una vez familiarizados con el uso de la bicicleta, pueden ampliar su uso a la movili-

dad cotidiana. En el ámbito deportivo es necesario avanzar en la promoción de eventos y, sobre todo, en mejorar la seguridad de los ciclistas. En el ámbito recreativo es necesario facilitar la convivencia entre usuarios de los espacios naturales y plantear unas directrices comunes en todos los espacios protegidos para evitar la confusión e incertidumbre entre los visitantes usuarios de la bicicleta.

### Oportunidades y cadena de valor de la bicicleta

El incremento del número de ciclistas supondrá un impulso para el sector de la fabricación y el comercio de bicicletas, motores de creación de empleo y autoempleo caracterizados por su innovación y flexibilidad. Además, la actividad ciclista, en sus diferentes ámbitos (movilidad, deporte, ocio, turismo), ayuda a potenciar otros sectores económicos como el comercio, la restauración o la hostelería, ayudando al desarrollo de la economía local. Por último, la ciclologística es una excelente alternativa para los reparos de mercancías en la “última milla” en los entornos urbanos.

### Coordinación institucional y financiación

El fomento del uso de la bicicleta requiere la proactividad de los numerosos agentes implicados, tanto en las Administraciones públicas como en el sector privado y asociaciones. Es necesario crear los instrumentos de coordinación y colaboración entre todos los actores para alcanzar los objetivos marcados en la Estrategia.

### La importancia del Programa Vías Verdes en la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Una idea fundamental a la hora de impulsar la Estrategia Estatal por la Bicicleta es aprovechar la fuerza y la experiencia de las iniciativas consolidadas en movilidad activa y sostenible que se vienen desarrollando en nuestro país en las últimas décadas. Hablar de éxito en la movilidad sostenible de España es hablar del Programa Vías Verdes, que además de contar con una red de más de 3300 kilómetros, es también un ejemplo de colaboración y buena

## Las 5 prioridades se impulsan a través de 10 áreas temáticas y 28 bloques de acciones.

coordinación entre diferentes ministerios y Administraciones públicas, destacando la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Programa Caminos Naturales.

Es por ello, que a la hora de poner en marcha las medidas recogidas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta, explicadas anteriormente, la experiencia de Caminos Naturales y de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles está siendo determinante, junto con otras entidades como el Instituto Geográfico Nacional o la Real Federación Española de Ciclismo. En este sentido, se están llevando a cabo acciones como el análisis de la ciclabilidad de las vías verdes para detectar aquellos puntos en los que serían necesarias actuaciones de mejora y adaptación, la realización de un visor web que integre todos los itinerarios ciclistas de España o la concesión de subvenciones a municipios de menos de 50 000 habitantes para la construcción de infraestructura ciclista.

### La gobernanza de la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Como ya se ha mencionado, el fomento de la bici y la ejecución de las acciones recogidas en la Estrategia involucran de modo transversal a numerosos actores, ejerciendo Mitma el papel de coordinador entre todos ellos. Para lograrlo, se han establecido diferentes herramientas y foros de trabajo:

- **La Oficina General de la Bicicleta**, integrada en Mitma, centraliza los trabajos.
- **Una red interministerial** que englobe a todos los departamentos que, en función de sus competencias, puedan llevar a cabo acciones de fomento e impulso de la bicicleta.
- También es fundamental la **coordinación con las comunidades autónomas y las entidades locales**, involucrando así a todos los niveles territoriales de la Administración pública.
- El **Comité Consultivo de la Bicicleta**, en el que estarán incluidos los agentes sociales

más relevantes del sector. Este comité se complementará con grupos de trabajo específicos, con la flexibilidad necesaria para cooperar de manera eficiente.

- **Coordinación con las Cortes Generales** a través de diversos mecanismos.

**La bici en la Estrategia y la Ley de Movilidad, y en el Plan de Recuperación**  
La **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030** refleja un cambio de paradigma en el Ministerio, que pasa de

ser un Ministerio centrado en la provisión de infraestructuras a planificar la movilidad en su conjunto, para dar un buen servicio público priorizando el mayor beneficio social.

En este escenario, la bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización produce valor a la sociedad en términos de movilidad, de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad, sociabilidad, etc. Y no solo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de los ciudadanos, al liberar espacio y reducir la contaminación y la emisión de ruidos.



La aprobación y coordinación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta es una actuación incluida en el eje 1, “Movilidad para todos”, e indirectamente también forma parte de otros ejes como el 3, “Movilidad segura”; el 4, “Movilidad sin emisiones”; o el 6, “Cadenas logísticas intermodales”.

En paralelo, **se desarrolla la Ley de Movilidad**, que complementará a la Estrategia y le dará el soporte normativo necesario para su implementación. La ley se basa en cuatro pilares:

- La movilidad como un derecho social

El Programa Vías Verdes es un activo de gran valor para el desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta, ya que se trata de una marca reconocida en la que se coordinan diversas Administraciones públicas y entidades.





- Una movilidad limpia y saludable
  - Un sistema de transporte digital e innovador
  - Invertir mejor al servicio de los ciudadanos
- La promoción de la movilidad ciclista aparece en varios puntos del anteproyecto de ley en el que se está trabajando, como criterios de planificación, campañas de sensibilización y planes de movilidad al trabajo.

**A través de la Estrategia y la Ley de Movilidad Mitma busca consolidar también la nueva jerarquización o pirámide de la movilidad urbana**, en la que el peatón y la bicicleta están a la cabeza. La pirámide de prioridades de la movilidad se invierte. Las políticas públicas asociadas a la movilidad urbana han estado históricamente centradas en el coche como centro del sistema. Ahora debemos revertir esa tendencia priorizando el uso de medios activos (caminar o bicicleta) y el transporte público como columna vertebral del sistema desde un punto de vista multimodal, continuando con la movilidad compartida y ya, por último, el uso privado de vehículos. Esta jerarquía debe dirigir las políticas públicas asociadas a la movilidad cotidiana, y está basada en criterios de eficiencia energética, medioambientales, de equidad social, vulnerabilidad, siniestralidad y calidad de vida.

Y con la oportunidad histórica que representa el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, se puede no solo acceder a un flujo inusual de recursos, sino también hacer uso de ellos para transformar y modernizar la inversión en infraestructuras, nuestra economía y nuestra movilidad.

De las componentes del Plan que están siendo gestionadas desde el Ministerio, las más vinculadas al transporte son la componente uno, "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos", y la componente

seis, "Movilidad sostenible, segura y conectada".

Estas componentes permitirán acelerar algunas de las políticas por las que más venimos apostando, incluyendo no solo actuaciones que realizarán el Ministerio o sus empresas, sino también operadores de las comunidades autónomas o de los ayuntamientos a través de las convocatorias oportunas.

Por ejemplo, en el ámbito de la movilidad urbana, de competencia generalmente municipal, Mitma apuesta por ciudades más humanas y, para ello, impulsa una movilidad que permite a la mayoría participar en las dinámicas urbanas reduciendo su impacto ambiental a través de distintas líneas.

Entre ellas destaca el impulso a la creación de Zonas de Bajas Emisiones, con actuaciones encaminadas a fomentar el cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenibles, priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa. En concreto, una parte importante de estos proyectos potencia el desarrollo de zonas e itinerarios peatonales en el centro de las ciudades y el impulso del uso de la bicicleta y otros medios de transporte personales con la construcción de carriles bici, la adecuación de las vías y el espacio urbano a su uso, la habilitación de aparcamientos seguros y el despliegue de servicios de alquiler de bicicletas. Estas soluciones también servirán para conectar itinerarios de vías verdes con los centros de los municipios.

El Programa completo está dotado con unos 2900 millones de euros por lo que, además de los 1000 millones de la primera convocatoria, Mitma sacó una segunda en 2022 para distribuir otros 500 millones de euros entre los municipios, transferir a las comunidades autónomas 900 millones de euros para financiar iniciativas que contribuyan a la puesta en funcionamiento de Zonas de Bajas Emisiones y al impulso de la eficiencia del transporte colectivo, habilitar 400 millones de euros para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas y 105 millones de euros a proyectos de humanización y calmado de tráfico en travesías, incluyendo en este ámbito la construcción de carriles bici segregados.

## La promoción del Programa Vías Verdes y otras líneas de trabajo

El fomento del cicloturismo a través del Programa Vías Verdes es una de las políticas ciclistas más destacadas y reconocidas en nuestro país. Con ella, se están recuperando antiguos trazados ferroviarios para crear itinerarios de conexión sostenible entre entornos rurales y ofrecerlos como una opción de turismo rural, atractivo y sostenible, mediante la creación de aplicaciones informáticas que permitan al usuario conocer la oferta de vías ciclables en España y los itinerarios recomendados.

Se considera fundamental que el usuario disponga de información fiable sobre cada ruta e itinerario, para así poder seleccionar las opciones que mejor se adapten a sus gustos y posibilidades. Por ello, se está trabajando intensamente en el desarrollo de un visor web con los diferentes itinerarios ciclistas que hay en España. Unos de los primeros que contendrá dicho visor serán las vías verdes y los caminos naturales que sean ciclables.

Además, otro objetivo es completar la red de vías ciclables de largo recorrido, completando los itinerarios interrumpidos y mejorando el estado de conservación de los ya existentes, con el fin de lograr un conjunto continuo y homogéneo que abarque todo el territorio nacional, facilitando además información clara y sencilla al usuario sobre la oferta disponible.

Adicionalmente, en el entorno de Mitma ya se están implantando medidas concretas, entre las que destacan:

- Fomentar la **intermodalidad del tren y la bicicleta**, por ejemplo, a partir de acuerdos como los que ha alcanzado Adif y la Red de Ciudades por la Bicicleta, donde se están desarrollando proyectos piloto en estaciones para implantar aparcamientos seguros y carriles bici, fomentando así la movilidad ciclista en el recorrido de última milla.
- **Mejorar la seguridad ciclista**. En este sentido la Dirección General de Carreteras de Mitma está trabajando en actualizaciones normativas para atender necesidades específicas de los ciclistas, como la **nueva normativa sobre marcas viales** donde se

está trabajando colaborativamente con asociaciones; también se está redactando un nuevo *Catálogo de señales verticales de circulación*, en el que las necesidades de la movilidad ciclista adquieren el mismo rango de importancia que las del resto de vehículos. Además, Mitma y la DGT trabajan junto a las Administraciones autonómicas titulares de las vías en **la señalización de tramos con elevada presencia de ciclistas**.

- La **Dirección General de Carreteras** está empezando a incluir la construcción de infraestructura ciclista en los proyectos de mejora del firme o del trazado, especialmente en aquellos tramos de carretera convencional que disponen de autopista o autovía paralela.
- También se está trabajando en **campañas de concienciación** y difusión sobre los beneficios del uso habitual de la bicicleta, como la campaña “El Efecto Bicicleta”.

## Conclusiones

La bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización produce valor para la sociedad en términos de movilidad, habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad o sociabilidad. Y no solo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de la ciudadanía, al liberar espacio y reducir la contaminación atmosférica y la emisión de ruidos.

Mitma aspira a que esta Estrategia por la Bicicleta constituya un punto de inflexión y así la sociedad pueda encontrar un punto de encuentro en esta Estrategia y, sobre todo, hacer de ella un espacio compartido de trabajo colaborativo hacia un fin común: **obtener todo el valor público que la bicicleta puede ofrecer**.

En este punto, la experiencia y la calidad del Programa Vías Verdes es un activo de gran valor para el desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta, ya que se trata de una marca reconocida en la que se coordinan diversas Administraciones públicas y entidades. Además, permite el desarrollo del cicloturismo, la movilidad rural y un ocio sostenible y saludable, prioridades, todas ellas, marcadas en la Estrategia. 🌿