



Las Vías Verdes  
se extienden por Europa  
para la movilidad activa,  
cotidiana o de turismo,  
y el ocio

**Iniciativas** pioneras y ejemplos de éxito han puesto de manifiesto el papel esencial de las vías verdes en la protección del patrimonio ferroviario, y sus grandes beneficios para la movilidad activa han motivado la extensión de las vías verdes por toda Europa.

- **Texto:** Mercedes Muñoz Zamora,  
directora de la Asociación Europea de Vías Verdes

# Vías Verdes, una familia en Europa

Recorrido matinal  
hacia el colegio  
y el trabajo en  
una vía verde sin  
tráfico a través  
de una zona  
residencial (Bristol  
& Bath NCN-4).

© J. Bewley/Sustrans



**E**l origen de la iniciativa Vías Verdes en Europa fue evitar la pérdida de patrimonio ferroviario, mantener la propiedad pública y dar continuidad a las líneas, aspecto esencial para establecer itinerarios ininterrumpidos. Gracias a las vías verdes se realiza el mantenimiento y la recuperación de infraestructura y patrimonio ferroviario, en particular puentes y túneles, que no se realizarían de no tener este uso.

Las vías verdes son infraestructuras seguras y accesibles, segregadas para uso exclusivo no motorizado y socialmente inclusivas, que ofrecen a un público muy amplio acceso a infraestructuras de movilidad activa. Además, presentan un valor añadido medioambiental y patrimonial, ya que muchas de ellas aprovechan infraestructuras de transporte preexistentes, como antiguas líneas de ferrocarril o caminos de canales.

Hay muchos ejemplos en toda Europa que demuestran su gran interés y su impacto positivo en la movilidad activa (por ejemplo, Bélgica, Francia, España, Italia, etc.), y nuevos países están participando con nuevas iniciativas, como Letonia, Serbia, Eslovaquia. Las vías verdes son muy útiles tanto para la comunidad local como para los visitantes.

El Parlamento Europeo (PE) recomienda la transformación de las líneas ferroviarias en desuso como vías verdes, dentro de una estrategia para el turismo sostenible. Asimismo, promueve la estrategia Europea de la Bicicleta, recomendando la realización de infraestructuras seguras y accesibles, segregadas para uso exclusivo no motorizado y socialmente inclusivas, siendo todas estas características esenciales de las vías verdes.

Aunque no existe una fuente concreta y resulta difícil conocer con exactitud el número total de kilómetros, se calcula que hay unos 100 000 kilómetros de vías férreas en desuso, de los que aproximadamente un 20 % se han convertido en vías verdes, por lo que existe un gran potencial de crecimiento a escala europea.

Hay una gran disparidad de situaciones en el desarrollo de vías verdes y de existencia de información sistemática y actualizada. Hay países o regiones con una gran tradición que iniciaron el proceso de reconversión de las

vías verdes en los noventa del pasado siglo, e incluso en los ochenta, y otros en los que es prácticamente inexistente, con apenas alguna iniciativa puntual.

## España

Entre los primeros países está España, donde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) ya en el año 1993 elaboró un inventario de vías de ferrocarril en desuso, que alcanzaban los 7600 kilómetros, incluyendo 954 estaciones, 501 túneles y 1070 puentes. En la actualidad cuenta con más de 3300 kilómetros de vías verdes y 125 estaciones recuperadas. La información detallada del Programa, y ejemplos de realizaciones, se pueden encontrar en otros artículos de este monográfico para celebrar los 30 años del Programa Vías Verdes.

## Reino Unido

En Reino Unido el origen de las vías verdes está en la conversión del antiguo ferrocarril Bristol Bath que realizó Sustrans entre 1979 y 1986. Esta vía verde de 27 kilómetros de longitud es la vía verde más popular del Reino Unido, y ha sido además el germen de la Red Nacional Ciclista (RNC).

La RNC, desarrollada y construida por Sustrans junto con numerosas autoridades locales y socios de todo Reino Unido, cuenta con más de 20 000 kilómetros de vías ciclistas, 8400 de los cuales son de uso exclusivo no motorizado y el resto de uso compartido; y utiliza vías férreas en desuso, carreteras secundarias, caminos de sirga de canales y vías de tráfico limitado en pueblos y ciudades.

Sustrans, que es el acrónimo de *Sustainable Transport*, es una organización benéfica sin ánimo de lucro que desde 1977 trabaja para hacer posible desplazamientos a pie, en bicicleta y en sillas de rueda. A través de Railway Paths Ltd, organización benéfica vinculada a Sustrans y creada en 1998, ha realizado la compra de secciones de líneas de ferrocarril para evitar la fragmentación de las líneas y garantizar la continuidad de los itinerarios.

El Plan Escocés de Vías Verdes, que lleva a cabo Sustrans con comunidades locales y numerosos colaboradores, está financiado por el departamento de Transportes de Escocia en el marco del compromiso del progra-



ma de Gobierno escocés de incrementar la movilidad activa. Es uno de los programas destacados de esta organización, y tiene como objetivo hacer más accesibles y atractivas las vías locales de la RNC para facilitar la movilidad activa en bici, caminando y en sillas de ruedas, aunando los beneficios de los desplazamientos activos con el disfrute del entorno natural. La metodología participativa aplicada a un caso práctico, en Bo'ness, cerca de Edimburgo, les hizo merecedores del primer premio Europeo de Vías Verdes 2021 de iniciativas ejemplares.

## Bélgica

En Bélgica, el RAVel (Réseau Autonome des Voies Lentes/ Red Autónoma de Vías Lentas) nació con el objetivo de proteger el patrimonio ferroviario en desuso de la Región Valona debido al creciente cierre de líneas ferroviarias, y darle un uso social. En 1991 se estimaban 1600 kilómetros de líneas en desuso en Bélgica, mayoritariamente situadas en la Región Valona.

El concepto de RAVel se lanzó en 1995. 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 para cada línea. De esta forma, el Servicio Público de la Región Valona (SPW), administración pública responsable de la movilidad, puede convertir las líneas en desuso en vías verdes e incluirlas en el RAVel. El SPW asume el coste de las obras: firme, estructuras de ingeniería como puentes o túneles, aseguramiento de las intersecciones, señalización direccional y los costes extraordinarios de mantenimiento. A través de un Convenio de mantenimiento firmado con SPW, las autoridades locales se encargan del mantenimiento ordinario (limpieza de la vía verde, poda de árboles y arbustos, retirada de basuras...).

El programa RAVel es especialmente interesante, ya que se trata de un concepto regional apoyado por el Gobierno valón, además de una red de transporte oficial con un estatus similar al de la red de carreteras y, también, porque los

Viaducto de Reichensteiner en el Vennbahn, vía verde transfronteriza de 125 km, ejemplo de cooperación y de producto turístico desde su inauguración. Una visita imprescindible.



terrenos ferroviarios en desuso fueron objeto de un proceso único de cesión y arrendamiento (adquisición de uso). La adquisición de los derechos de uso de los terrenos ocupados por las antiguas líneas ferroviarias permitió a la Región Valona embarcarse en un proyecto ambicioso y mantener el control de las obras y la gestión de las vías verdes una vez en servicio. Asimismo, la imagen común de toda la señalización refuerza su visibilidad como plan regional.

En 2004 se incorporaron las vías navegables (canales y ríos) en la red RAVeL. El Programa Vías Verdes de Valonia consta actualmente de más de 1450 kilómetros de red, la mitad de ellos trazados sobre vías férreas en desuso y la otra mitad sobre caminos de servicio de vías navegables –canales y ríos–. Desde el año 2004, el RAVeL adopta la definición de la Declaración de Lille, promovida por la EGWA (Asociación Europea de Vías Verdes). En la Región Valona quedan aproximadamente 200 kilómetros de antiguos ferrocarriles por transformar.

Un notable ejemplo de transformación es la Vennbahn, vía verde transfronteriza de 125 kilómetros que utiliza la antigua vía de ferrocarril que unía Aquisgrán con el Norte de Luxemburgo, y que discurre por tres países, Alemania, Bélgica y Luxemburgo. Realizada con fondos europeos, desde su inicio ha tenido una promoción conjunta. El próximo 1 de julio celebra su décimo aniversario, y se ha convertido en toda una referencia internacional y en gran atractivo turístico para toda la región fronteriza.

Otro ejemplo destacado de la densa red valona es la vía verde transfronteriza que conecta Lieja con Aquisgrán. Es el resultante de la transformación de 2 líneas ferroviarias en desuso, las líneas 38/39. Tiene una alta calidad en su conjunto y es un claro ejemplo del objetivo del programa RAVeL para favorecer la movilidad cotidiana, el ocio y el turismo. La conexión de las vías verdes en una red continua, para favorecer la movilidad activa, y los itinerarios de larga distancia son prioridades para la Región Valona.

En Flandes la situación es bien distinta. La región flamenca tiene una acción descentralizada y las iniciativas son provinciales y loca-

les. El total general de vías verdes en Flandes utilizando todas las líneas ferroviarias es de 342,5 kilómetros. Se han desarrollado de forma más destacada las vías verdes y ciclovías que utilizan caminos de servicio de canales, que conforman una densa red.

## Luxemburgo

Luxemburgo es también un país comprometido con el desarrollo del uso de la bicicleta para la movilidad cotidiana y el turismo, y se caracteriza por su altísima recuperación de las antiguas líneas de ferrocarril que alcanzan 120 kilómetros de vías verdes, que suponen más del 90 % de las vías de ferrocarril en desuso y, por tanto, el 20 % de sus 600 kilómetros de ciclovías realizadas y señalizadas.

Además de la mencionada Vennbahn, destaca la vía verde Piste Cyclable d'Echternach (en su denominación original), que utiliza un antiguo ferrocarril y conecta la ciudad de Luxemburgo con Echternach, capital cultural e histórica de la región. Es uno de los itinerarios "Greenways Heritage", que vinculan vías verdes con patrimonio UNESCO; en este caso, el casco antiguo y las fortificaciones de la ciudad de Luxemburgo como notable ejemplo de arquitectura militar que abarcó varios siglos.

## Portugal

En Portugal, el programa de Ecopistas, en su denominación original, identifica las vías verdes de origen ferroviario y se inició en 2001. Tienen una imagen común, y son vías verdes de gran calidad. Infraestructuras de Portugal, responsable de los ferrocarriles, cuenta con una red no operativa de aproximadamente 1000 kilómetros distribuidos en 19 líneas, de los cuales 336 kilómetros están en uso como ecopistas, 245 kilómetros en proyecto o en construcción y 650 kilómetros con contratos para su transformación. Infraestructuras de Portugal lleva a cabo convenios con los municipios por donde discurre la línea de forma agrupada, para su transformación.

El programa de Ecopistas es en origen muy similar al español, de hecho, la propia FFE asesoró en la puesta en marcha del plan; aunque desde hace unos años han cambiado el sistema de pago del alquiler por la compensación en especie. Este cambio en el modelo





Ecopista do Minho. Inaugurada en 2004 la ecopista do río Minho en Portugal, utiliza la antigua línea de ferrocarril y ofrece vistas increíbles del río, jalonado por fortificaciones a ambos de la frontera.

de concesión ha estado motivado por la gran dificultad que suponía para los municipios el pago del alquiler del suelo, a lo que tienen que añadir el coste del mantenimiento de la vía verde. Los pequeños municipios no podían hacer frente al coste de alquiler de la vía, lo que suponía un límite para el desarrollo de las ecopistas. La compensación del pago del alquiler mediante el pago en especie resuelve este problema, ya que los municipios pueden compensar el pago por los gastos realizados en la adecuación de la vía, mantenimiento, conservación, limpieza y control de la vegetación. Este cambio en el modelo del contrato de concesión, que permite el pago en especie, ayuda enormemente al desarrollo y mantenimiento de las vías verdes.

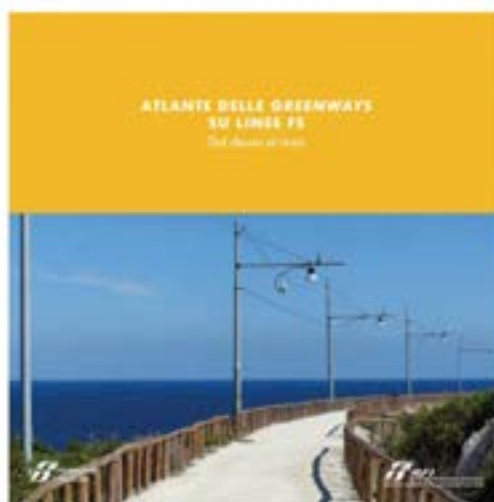
La concesión incluye puentes, viaductos, túneles, etc., y la posibilidad de rescisión del contrato si el interés público justifica la reanudación del transporte ferroviario.

## Italia

En Italia también hay disponible información detallada de las vías de ferrocarril en desuso, las cuales ascienden a más de 7000 kilóme-

tros, de los que ya están transformados en vías verdes aproximadamente 1000 kilómetros.

Las vías verdes en Italia se han creado principalmente por iniciativa de las autoridades locales, sin que exista una estrategia nacional para promover la reutilización de las vías férreas en desuso como vías verdes. Debido a esta ausencia de plan nacional, se utilizan igualmente distintas denominaciones



El Atlas de Vías Verdes sobre vías de ferrocarril de RFI. Incluye ejemplos de buenas prácticas de transformación de vías de ferrocarril en desuso en vías verdes en Italia.

para estos itinerarios ciclo-peatonales, que de forma habitual hacen referencia a su condición de antigua ferrovía; también utilizan la denominación en inglés *greenway*.

Las vías verdes existentes presentan una gran variedad de soluciones técnicas. La señalización y los servicios suelen ser muy diferentes entre sí, lo que limita la difusión de la identidad de vía verde y los beneficios para el país.

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) fue la primera organización nacional, y la única por el momento, que ha intentado llenar este vacío, sustituyendo a los organismos nacionales competentes en la promoción de una visión unificada de las iniciativas locales de vías verdes. Propietaria mayoritaria de las líneas en desuso, promueve de forma muy activa su transformación. Ha llevado y lleva a cabo una campaña para movilizar a las autoridades locales para transformar las antiguas vías en vías verdes.

Entre otras acciones ha realizado diversos atlas, que incluyen cartografía y ejemplos concretos de buenas prácticas en la transformación de las vías verdes que utilizan líneas en desuso a largo de todo el país, de gran interés, y para animar a los ciudadanos a su utilización en bici y caminando. RFI promueve además el uso de la bici en el tren, y el tren para acceder a las vías verdes y ciclovías. La iniciativa de promoción continuada a lo largo del tiempo ha hecho merecedora a RFI de un premio europeo de iniciativas ejemplares (2021).

## Francia

Francia cuenta con fantásticas vías verdes que utilizan antiguas vías ferroviarias y caminos de sirga de canales. Aunque no existe como tal un programa nacional de vías verdes, las vías verdes forman parte del código de la carretera y se destinan a la circulación no motorizada.

Voie Verte de Gaves (Vía Verde de Gaves) en el corazón de los Pirineos, la primera vía verde de Francia totalmente accesible.

© Voie vertes de Gaves





La Vía Verde de Cluny a Givry, la primera vía verde de Francia y antigua vía férrea en desuso ganadora del primer Premio Europeo de las Vías Verdes (EGA) en 2003, fue la precursora del desarrollo de la Borgoña en bicicleta, una red ciclista de más de 700 kilómetros que es un punto de referencia para el turismo francés e internacional, con un gran impacto económico.

La Vía Verde de Gaves, en los Pirineos, en las proximidades de Lourdes, es otra vía verde emblemática por el esfuerzo realizado para conseguir la plena accesibilidad. Es la primera vía verde de Francia en obtener el sello Tourisme et Handicap para cuatro discapacidades: mental, motriz, auditiva y visual. Obtuvo este sello gracias a las mejoras de seguridad introducidas en la vía verde en 2004 y a la introducción de señalización adaptada en 2010, que le hizo merecedora de un premio europeo de vías verdes en 2009.

Las vías verdes están incluidas en el Plan Destino Francia, Plan de Recuperación y Transformación del Turismo; indicadas como referencia en las medidas de inversión en infraestructuras de turismo sostenible y desarrollo de la movilidad activa, y susceptibles de recibir por ello fondos Next Generation.

## Irlanda

En Irlanda, el gran éxito de la Vía Verde Great Western Greenway, de 42 kilómetros y finalizada en 2011, ha sido una inspiración para posteriores desarrollos en el país y ha influido notablemente en la realización de la Estrategia para el desarrollo futuro de vías verdes nacionales y regionales de Irlanda. El Plan se realizó como una excelente oportunidad para desarrollar nuevas vías verdes de una manera que pudiera transformar más áreas rurales en todo el país, brindar una experiencia realmente fantástica para los visitantes y la población local, y contribuir a la salud de la nación.

Irlanda cuenta con vías verdes icónicas de gran calidad y acabado, globalmente son un gran éxito y están en continuo crecimiento, para ello, cuentan con financiación específica y continuada en el tiempo. Destaca la colaboración interinstitucional de todos los departamentos, y reuniones anuales para el intercambio de buenas prácticas que ayuden a dinamizar y sacar el máximo aprovechamiento de las vías verdes, incluida la creación de empleo.

Otras vías verdes destacadas que utilizan también antiguas vías de ferrocarril son la de

Great Western Greenway. El éxito de esta fantástica vía verde inspiró la realización de otras vías verdes en Irlanda, y el Plan Nacional de Vías Verdes.



© Great Western Greenway



Waterford, igualmente fantástica y un ejemplo de cooperación pública y privada. También la de Limerick, antes conocida como Great Southern Trail (GST), iniciada por un grupo de voluntarios que desde 1991 y durante más de 25 años promovieron y llegaron a ejecutar tramos de la vía verde, hasta que en 2017 el Limerick County Council asumió la gestión de la vía verde, realizando las obras del túnel de Barnagh y otros trabajos hasta convertirla en una gran atracción con amplia promoción.

El interés por la transformación de vías de ferrocarril en desuso ha motivado la puesta en marcha de campañas lideradas por grupos locales creados específicamente con este objetivo, inspirados en la acción del grupo pionero GST, y su incansable acción en el tiempo, que condujo a la realización de la Vía Verde de Limerick.

## Letonia

Las vías verdes de Letonia son un claro ejemplo de la influencia de otros países en la puesta en marcha de un proyecto nacional

en la zona del Báltico. La Asociación de Vías Verdes de Letonia se formó en 2014 a raíz de la participación de sus promotores en proyectos europeos con EGWA y sus socios, entre los cuales la FFE, que lideró el primero de los proyectos. Durante la realización de estos proyectos los socios de Letonia comprobaron el gran interés de las vías verdes.

Su trabajo se basa en la conversión en vías verdes de un extenso patrimonio de líneas ferroviarias en desuso. Para ello han puesto en marcha varios proyectos, entre los que destaca el proyecto Interreg trans-

Rehabilitación de puentes hundidos, tarea esencial para el despliegue de vías verdes en Letonia. En la imagen el puente de Briedes, también conocido como el puente de la EGWA, conmemora la colaboración de la Asociación Europea en el desarrollo de las vías verdes de Letonia.



fronterizo Green Railway -con sus vecinos de Estonia-, que ha permitido poner a disposición de los usuarios unos 300 kilómetros de vías verdes en esos territorios. Entusiastas de las vías verdes promueven enérgicamente la iniciativa en otros países bálticos.

Un aspecto muy interesante de la Asociación de Vías Verdes de Letonia es su participación en un acuerdo tripartito con los Ferrocarriles Estatales de Letonia (Latvijas Dzelzceļš) y los municipios locales, para el uso de dos de los antiguos corredores ferroviarios que fueron desmantelados hace relativamente poco tiempo y que son de relativa larga distancia. La participación de la Asociación de Vías verdes de Letonia en el acuerdo tiene como objetivo garantizar que las antiguas vías férreas se utilicen con fines turísticos, de acuerdo con la definición de vías verdes, y que el uso del terreno sea de carácter gratuito.

La otra parte de las antiguas vías férreas utilizadas como vías verdes pertenece a los municipios o a propietarios privados de terrenos, que tienen a su vez acuerdos con los municipios para su utilización como vías verdes, o a la Administración pública responsable de los Bosques Estatales de Letonia.

La longitud actual de las vías verdes en Letonia es de aproximadamente 470 kilómetros, distribuidos en los siguientes tramos, con indicación de la propiedad del suelo:

- Rīga-Ērgļi (acuerdo tripartito) - 98 km
- Melturi-Gulbene-Vīkaka (acuerdo tripartito, pequeñas excepciones en el municipio de Gulbene) - 180 km
- Valmiera-Ainaži (terrenos privados en convenio con los municipios, Bosques Estatales de Letonia) - 87 km
- Valka/Valga - Ape (terreno privado en convenio con los municipios, Bosques Estatales de Letonia, caminos públicos) - longitud aproximada en Letonia de 10 km
- Lāde-Mazsalaca (terrenos municipales, bosques estatales) - 95 km

## Serbia

En Serbia, la Yugo Cycling Campaign, organización para la promoción del uso de la bicicleta, llevó a cabo el proyecto "Transformación de vías férreas abandonadas



© City of Uzice

Vía verde en Uzice (Serbia), la primera vía verde de Serbia que cuenta con gran apoyo de la comunidad local.

en vías verdes en Serbia", financiado por el Ministerio de Transportes de la República de Serbia (2015-2016). Se analizaron varios cientos de kilómetros de vías férreas en más de 30 municipios (situación, propiedad de las infraestructuras e instalaciones). Se propusieron unas 20 secciones para la elaboración detallada de desarrollo de proyectos, y la reconstrucción de 15 estaciones de ferrocarril abandonadas. La primera vía verde se construyó en Uzice, reconocida con un premio Europeo de Vías Verdes en 2017.

Otro reciente proyecto europeo "Promoción de la red de Vías Verdes de los Balcanes Occidentales" (2022), realizado con el apoyo del Fondo para los Balcanes Occidentales, ha permitido promover la continuación de las vías verdes con los países vecinos. Uno de los resultados del proyecto es la creación de una plataforma que ofrece la identificación y estudios preliminares de vías verdes a los gobiernos locales para que puedan llevar a cabo su realización. Actualmente, se encuentran en la búsqueda de financiación que les permita llevar a cabo la transformación en vías verdes. Este estudio tiene además como objetivo proponer el establecimiento de una nueva ruta EuroVelo a lo largo del antiguo ferrocarril de vía estrecha entre Belgrado, Sarajevo, Mostar, Dubrovnik y Herceg Novi. El proyecto ha sido liderado por Yugo Cycling Campaign de Belgrado, con socios de Serbia, Bosnia Herzegovina y Montenegro, y su realización permitirá reconectar países de la antigua Yugoslavia



a través de vías verdes de origen ferroviario, basándose en la cooperación.

### Eslovaquia

En Eslovaquia, gracias al proyecto europeo SIGWAY Sport in greenways, Deporte en Vías Verdes, co-financiado por el programa Erasmus+, existen referencias de la Vía Verde Cyklokorytnička (Ružomberok - Korytnica) en la región de Liptov en el norte de Eslovaquia. Gran parte de los trabajos para su conversión se han hecho de forma voluntaria, incluyendo el alquiler de maquinaria, lo que pone de manifiesto el gran interés de la comunidad local por realizarla. Hay que destacar que la cooperación y el interés local son una constante en el desarrollo de las vías verdes.

El importe elevado del alquiler del suelo o compra se cita como hándicap para la transformación de vías de ferrocarril en vías verdes en Eslovaquia, y es un problema recurrente en buena parte de Europa.

### Conclusión

Todos estos ejemplos, a los que se podrían añadir muchos más, muestran claramente que las vías verdes son una infraestructura ideal para la movilidad activa, el ocio activo, la práctica deportiva cotidiana y el turismo sostenible.

Existen por toda Europa líneas de ferrocarril abandonadas de corto o largo recorrido,

que suman miles de kilómetros. También existe una red muy importante de caminos de servicio de canales y otras vías navegables que pueden integrarse para construir una red conectada para uso no motorizado, caminando, en bici, o en silla de ruedas. Bélgica, Francia, UK, Irlanda, cuentan con numerosos ejemplos de ello.

Antiguas vías de ferrocarril y caminos de canales son una base imprescindible para construir una Red Verde Europea, “que integre como elemento principal las Vías Verdes y, en menor medida, carreteras con tráfico reducido y lento acondicionadas, que permita al mismo tiempo una oferta tanto de itinerarios continuos de larga distancia, como una malla local para los desplazamientos y el ocio de proximidad, apoyándose sobre el desarrollo de un conjunto de servicios que la haga atractiva”, como ya preconizó la EGWA en 2000 en la Declaración de Lille, refrendada en la Declaración de Madrid en 2010, para facilitar la movilidad activa, por necesidad ambiental y por salud.

Para ello, es importante encontrar fórmulas de colaboración con todas las partes implicadas, que den como resultado itinerarios seguros, accesibles y atractivos para conseguir el mayor desarrollo de la movilidad activa, y en donde el pago del alquiler del terreno por el que discurren las vías no suponga para los municipios un severo límite para su transformación o mantenimiento.

Anuncio del 11º Premio Europeo de Vías Verdes que reconoce las buenas prácticas en vías verdes en Europa.



La Asociación Europea de Vías Verdes (EGWA o AEVV) es una asociación internacional sin ánimo de lucro, creada en 1998 en Namur (Bélgica) con el objetivo de promover las vías verdes en Europa. Reúne más de 50 organizaciones de 16 países, comprometidos con el desarrollo de las vías verdes y la movilidad activa. Desde 2009, tiene su sede ejecutiva en Madrid, en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que ostenta la Secretaría General.

La AEVV está abierta a socios de toda Europa que compartan sus objetivos. [www.aevv-egwa.org](http://www.aevv-egwa.org) 🌿

© EGWA

