

Hacia un turismo sostenible



► En las sesiones se debatió una batería de propuestas para mejorar los itinerarios en lo referente a señalización, accesibilidad, seguridad y transporte en bicicleta.

VI Conferencia Europea de VIAS VERDES





Los días el 4 y 5 de abril, se celebró en Vitoria-Gasteiz la VI Conferencia Europea de Vías Verdes con dos objetivos principales: compartir experiencias y promover políticas comprometidas con esta forma de movilidad segura, accesible y sostenible, que cobra especial relevancia en tiempos de cambio climático.

Durante esas dos jornadas, se celebraron seis sesiones con más de 200 asistentes y dos mesas redondas en las que participaron cerca de 30 ponentes procedentes de diferentes países de Europa. Son las cifras de un encuentro que pretende aumentar el conocimiento y el interés en toda Europa por estas infraestructuras, entendidas como parte de una estrategia territorial estructurante. El encuentro ha sido organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), la Agencia Vasca de Turismo (Basquetour), y la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV).

Entre los objetivos de estas jornadas se encuentran los de propiciar la transferencia de buenas prácticas y el fomento de la colaboración entre las diversas Vías Verdes/Greenways europeas y su posible integración en redes más amplias. Sobre la mesa, una batería de propuestas para mejorar los itinerarios en lo referente a señalización, accesibilidad, seguridad o el uso de medios de transporte públicos

portando una bicicleta. Una constatación común de todos los ponentes fue la evidencia de que a medida que la experiencia en estos itinerarios se acumula (España ya suma 26 años), se va consolidando y ganando terreno con unas infraestructuras que ofrecen un sistema de transporte alternativo, que eliminan fronteras, promueven la accesibilidad y benefician el desarrollo de las comunidades locales suponiendo, además, la recuperación y puesta en valor de infraestructuras ferroviarias obsoletas. En el encuentro, todos los participantes se mostraron de acuerdo con que las VV son una apuesta adecuada para todo tipo de usuarios, independientemente de su edad o condición física, que contribuyen a incrementar las opciones de turismo sostenible y mejorar las economías locales de su entorno.

Son tres los grandes retos que han centrado gran parte de las ponencias. Por un lado, se coincide en la importancia de la promoción: la necesidad de





contar con una Web, de estar presente en las redes sociales, de disponer de elementos visuales y de introducir nuevas tecnologías como las apps.

Por otro lado, se ha abordado la financiación, dado que el coste de estas nuevas infraestructuras requiere importantes inversiones. Por eso, una de las cuestiones que ha quedado patente es la necesidad de poner en juego nuevos modelos de financiación. Y, por último, la colaboración con la idea general de mejorar la coordinación público-privada y promover acuerdos intersectoriales entre las distintas instituciones.

El primer día, los debates se centraron en las estrategias europeas, estatales y regionales, y en la importancia de poner en valor el patrimonio cultural e industrial situado en estos itinerarios o sus alrededores. En estos debates destacaron las experiencias de España, Portugal, Irlanda, Bélgica, o las rutas en bici de República Checa o Alemania.

En la segunda jornada hubo un primer bloque de intervenciones sobre la gestión y promoción de itinerarios no motorizados, entre ellas la de Harkaitz Millán, director de Basquetour para explicar la promoción de las VV de Euskadi. El caso de las VV en España y el turismo en bicicleta en Dinamarca completaron este bloque. A continuación, la sesión sobre movilidad, intermodalidad y desarrollo local contó con la experiencia de Navarra, Reino Unido, Álava, Irlanda, Guipúzcoa y Vitoria-Gasteiz. Las experiencias de turismo accesible y perspectiva de género, completaron el programa de una jornada en la que hubo un denominador común: el consenso general de que las acciones realizadas en Europa se han consolidado y que su expansión es un hecho.

Experiencia europea

Aunque actualmente no existe un inventario completo de líneas de ferrocarril abandonadas en Europa y su transformación en *greenways*, se estima que se han creado, aproximadamente, 19.000 km de VV sobre antiguas vías de ferrocarril; sin embargo, aún queda mucho camino por recorrer, dado que estos «rails-trails» podrían suponer apenas entre el 15 y el 20% de las vías férreas abandonadas. El proceso de cierre ferrocarriles (incluyendo líneas de mercancías y mineras), iniciado en los años 60, es general en toda Europa y aún no ha finalizado por lo que se siguen sumando espacios a potenciales VV.

En Italia, de los 6.400 km de líneas en desuso, 600 km ya son VV; Portugal cuenta con 950 km de líneas abandonadas, de los cuales 220 km están disponibles como «ecopistas»; la región valona de Bélgica ha convertido más de la mitad de sus antiguas vías ferroviarias en VV, lo que equivale a 700 km recuperados; en Luxemburgo, el 90% de las líneas ferroviarias cerradas ya se han convertido en VV; y en el Reino Unido, se cerraron 13.890 km de vías férreas, de las cuales se han transformado para este nuevo uso más de 2.000 km.

La experiencia española fue expuesta en el encuentro de Vitoria por José Carlos Domínguez Curiel, Director Gerente de la FFE. Las cifras son ilustrativas: en 1993, cuando comienzan a gestarse las VV, las líneas en desuso de Renfe y Feve (integrados en ADIF en 2005) sumaban 7.600 km, 954 estaciones, 501 túneles, y 1.070 puentes y viaductos; un patrimonio puesto a disposición por parte de la gestora ferroviaria, a través de FFE, que es quien,

desde su Área de Vías Verdes, lleva a cabo la coordinación, asesoría y promoción a nivel Estatal. A día de hoy hay 126 VV que suman más de 2.700 km y 110 edificios ferroviarios rehabilitados, lo que equivale a la recuperación del 36,8% de los trazados. Todavía quedan 4.800 km de recorrido para potenciales VV.

Uno de los objetivos de FFE, para que siga creciendo la red, es armonizar estas con la Red Foral de Bidegorris de Guipuzcoa, la Red estatal de Vías Ciclistas BiciSpain, o con los Caminos Naturales, programa puesto en marcha por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, con el que se ha creado una red compuesta por itinerarios recuperados de plataformas ferroviarias en desuso, pero también de vías pecuarias, pistas forestales, y caminos rurales o de servicio de canales o infraestructuras hidráulicas. Jorge Figueira, coordinador del programa y participante en el encuentro de Vitoria, hizo balance de la red ejecutada que alcanza más de 10.200 km por Caminos Naturales, de los cuales unos 1.500 km son VV. Ejemplo de la integración de estos dos tipos de itinerarios son el Camino Natural, Via Verde, del Ferrocarril Vasco Navarro.

Cambiando el paso

Arantxa Hernández Colorado, jefa del Área de Vías Verdes de la FFE, puso el foco sobre la paradoja de que, siendo el turismo la primera actividad económica en España que representa el 15% del PIB, todavía se base casi exclusivamente en un modelo de sol y playa. Y comparando con el turismo en bici en Europa, el contraste es evidente ya que sólo el 4% corresponde a España. Por tanto, estamos ante un extenso territorio por conquistar, sobre todo, teniendo en cuenta el impresionante patrimonio ferroviario con el que cuenta España.

En estos tiempos en el que muchas ciudades europeas y también algunas zonas de costa están saturadas debido a un turismo excesivo, proyectos como Greenways Heritage –que pretende conectar las VV con los sitios patrimonio de la UNESCO– pueden contribuir a solucionar este problema y a promover el turismo sostenible que, por otra parte, son también un factor de crecimiento de la economía local. Como ejemplo del beneficio económico en los territorios por donde pasan las VV, sirva este

► En la Conferencia participaron más de 200 asistentes y cerca de 30 ponentes procedentes de diferentes países de Europa.





► De izquierda a derecha: José Carlos Domínguez Curiel. Director Gerente. Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Miguel Angel Crespo. Director General de Ordenación del Territorio. Diputación Foral de Gipuzkoa; Isabel Muela. Viceconsejera de Turismo y Comercio. Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; Giulio Senes. Presidente. Asocia.

ejemplo: sólo las rutas gestionadas por el Consorcio de las VV de Girona produjeron, en 2018, un impacto económico de casi 3.500.000 €, fueron utilizadas por 277.795 viajeros y generaron 62,6 puestos de trabajo directamente relacionados con la actividad de las rutas.

Accesibilidad

Otro objetivo común es el de implementar la accesibilidad. En este sentido, se ha planteado redefinir el concepto de Turismo Accesible por Turismo Inclusivo, lo que supone preparar las VV pensando en todo tipo de discapacidades. Es un tema crucial dado que, según se desprende de las cifras aportadas, las personas con algún tipo de discapacidad en la Unión Europea viajan, de media, con 1,9 acompañantes; de hecho, las personas con discapacidad tienden a viajar con más compañía que la población de edad avanzada, por lo que la contribución económica del turismo accesible se incrementaría a una escala similar si el efecto «compañero de viaje» se tiene en cuenta. Por tanto, se convierte en objetivo común que las VV sean una opción para todo tipo de usuarios, dado que en ellas los viajeros con movilidad reducida encontrarán pendientes inferiores al 3%, trazados rectilíneos y amplias curvas. Se plantea ahora

poner el acento en optimizar la facilidad de uso, la seguridad y la continuidad, y aquí entra el acondicionamiento de viaductos, túneles seguros e iluminados, y la rehabilitación de antiguas estaciones.

Dentro de este objetivo por la accesibilidad, está el proyecto Accessible Tourism on European Greenways: Greenways For All (GW4ALL), puesto en marcha en 2016, para mejorar la calidad de la oferta turística dirigida a personas con discapacidad. Coordinado por la FFE, durante los 18 meses de duración del proyecto, se diseñaron productos turísticos plenamente accesibles. Así, en la VV de la Sierra (Cádiz-Sevilla) y en la Ecopista-Vía Verde do Dao (Portugal), ciclovia de 49 km, se experimentó la implantación de bases de datos de recursos accesibles o pactos locales por la accesibilidad entre los agentes políticos y sociales concernidos.

Naturaleza y cultura

Entre los proyectos puestos en marcha a nivel europeo, destaca Greenways Heritage, iniciativa de la AEVV de la que forman parte Bélgica, España, Italia, Letonia y Portugal, encaminada a relacionar y promocionar los sitios patrimonio de la UNESCO con otros bienes culturales y con las vías



► Participantes en las sesiones ante los antiguos vagones de Antoñana (Álava).

verdes próximas a estos. Un propósito que quedó plasmado en la declaración de Guimarães (Portugal), en el año Europeo del Patrimonio Cultural, el 29 de noviembre de 2018.

Antes de esta iniciativa, no había existido un esfuerzo conjunto de promoción para vincular los itinerarios naturales con los recursos culturales. Se trata, en la línea apuntada por Arantxa Hernández Colorado, de desarrollar y diversificar la oferta turística europea a través de nuevos productos turísticos relacionando naturaleza y cultura. Mercedes Muñoz directora de la AEVV, expuso las herramientas para lograrlo, entre ellas ampliar la difusión de esta oferta para atraer a más turistas y generar un mayor impacto económico en los enclaves que reúnen patrimonio de la UNESCO y VV. Para ello, se propone el uso de las nuevas tecnologías que permitan posicionarse y ganar visibilidad en un mercado global. Por ejemplo, contando con un mapa detallado sobre sitios patrimonio de la UNESCO y las VV; la creación de un Sistema de Información Geográfica (GIS) que contenga todos los datos recopilados y mapeados; el desarrollo de una aplicación multiplataforma basada en Web-GIS para compartir a través de la Web, los datos del SIG, imágenes en 3D, visitas virtuales etc., y además, favorecer una oferta turística estructurada que propicie la integración de las PYMES locales en la oferta turística, y mejore su cualificación para ser más competitivas.

Como ejemplo que ilustra esta propuesta, ya se ha producido una visita técnica de socios al yacimiento arqueológico de Atapuerca (Patrimonio de la Humanidad) y la VV de la Sierra de la Demanda. Lugares que se pueden sumar a la visita turística de Burgos que cuenta con su catedral gótica y dos rutas hacia Santiago de Compostela, el Camino Francés y las rutas del Norte España.

Desde junio de 2018, está en marcha el proyecto Our Way, que tiene como objetivo contribuir a la protección, promoción y desarrollo del patrimonio natural y cultural de Europa, mediante el uso de VV a través de acciones relacionadas con el patrimonio cultural y natural en el entorno de los itinerarios. El proyecto, tutelado por la Red Europea de Greenways, plantea medidas específicas para su promoción y conservación, tales como desarrollar sistemas de gestión de las VV; identificar modelos y buenas prácticas para su protección y mantenimiento, así como instrumentos para la financiación, promoción y desarrollo de productos y la cooperación interregional para la transferencia de experiencias. Forman parte de él seis regiones europeas: España (Murcia), Francia, Irlanda, Bulgaria, Polonia y Hungría. Su desarrollo se lleva a cabo a través de Interreg –instrumento de financiación de desarrollo regional europeo– que ha puesto sobre la mesa un presupuesto de 1.174.938 euros para recuperar 315 km de itinerarios de ferrocarriles de vía estrecha abandonados.





Asociación Europea de Vías Verdes

La Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV) fue constituida en Namur (Bélgica) en 1998, con los objetivos principales de difundir y promover la creación de Vías Verdes. A día de hoy forman parte de ella 50 socios de 16 países europeos y entre sus actividades está la organización de conferencias y premios, la celebración del Día Europeo de las Vías Verdes y establecer Guías de Buenas Prácticas e intercambio de información.

Desde el año 2000, la AEEV ha organizado cinco conferencias europeas sobre las Vías Verdes. La primera se produjo los días 11 y 12 de septiembre de 2000, en la ciudad de Lille (Francia). Los participantes en aquellas jornadas manifestaron su compromiso para hacer realidad el desarrollo de una Red Verde Europea reservada a usuarios no motorizados; una red que debería ofrecer no solamente itinerarios continuos de larga distancia, sino también una red local para desplazamientos y actividades recreativas de proximidad, ofreciendo al mismo tiempo un conjunto de servicios que garantice el atractivo, la continuidad y la fiabilidad de estos itinerarios. En un marco que valore el medio ambiente y la calidad de vida, se desarrolla cumpliendo las condiciones físicas suficientes para garantizar una utilización cómoda y segura del recorrido para todos los usuarios, independientemente de su capacidad física. Se señaló la utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías ferroviarias abandonadas como soporte privilegiado para el desarrollo de Vías Verdes. Fue la Declaración de Lille.

Década decisiva

Las VV fueron incluidas por primera vez en el programa de subvenciones de la Dirección General de Turismo de la Comisión Europea en 2011. Pasaron a ser consideradas como un área de gran potencial para el desarrollo del turismo sostenible en Europa y como factor determinante para la diversificación de las economías regionales y locales. Su crecimiento se ha visto impulsado desde entonces con proyectos como el Greenways4Tour, puesto en marcha para el bienio 2011-2012 por la Unión Europea, cuyo objetivo es promover productos turísticos temáticos transnacionales y desarrollar el turismo sostenible, para ello incorpora por vez primera, expresamente, las Vías Verdes como línea de actuación prioritaria. El proyecto incluyó la creación del Observatorio Europeo de Vías Verdes, como una plataforma creada para su inventario y consulta, dirigida a usuarios, administradores y promotores que proporciona información sobre las VV en Europa, como su ubicación y características principales y los servicios generales que ofrecen. Greenways4Tour también produjo guías de buenas prácticas para la promoción de VV, para el turismo accesible en éstas o para implementar sus servicios.

Naviki, es una aplicación de referencia en algunos países europeos para moverse en bicicleta. Fue puesta en marcha en 2013 con el objetivo de promover el ciclismo –planificar rutas, encontrar el mejor itinerario, medir distancias, etc.–, tanto para

el uso diario como para el ocio al aire libre por toda Europa. Este planificador de rutas en bici surgió en la Escuela Técnica Superior de la localidad alemana de Münster y fue cofinanciado por la Unión Europea y apoyado por la FFE.

Greenways Outdoor fue un proyecto desarrollado entre 2015 y 2016 con el objetivo de diversificar la oferta turística europea y atender a diferentes públicos mediante la creación de nuevos productos relacionados con las VV.

Itinerarios de larga distancia

Parte de las estrategias planteadas por los países participantes es la integración de las vías verdes en itinerarios de larga distancia. Ejemplos de ello son la ruta de Norman Way, un sendero histórico de más de 60 km que recorre la costa sur del condado de Wexford, pasando por enclaves medievales; la ruta ciclista de Vennbahn, de 125 km, es una de las más antiguas de Europa y lleva al visitante desde Aquisgrán pasando por el Alto Fen hasta terminar en Troisvierges, a través de tres países: Alemania, Bélgica y Luxemburgo; o la ruta ciclista de Devon coast to coast, un itinerario de 159 km en el Reino Unido que va desde Ilfracombe, en el norte de Devon, a Plymouth, en el sur, que recorre más de la mitad de su longitud a lo largo de líneas ferroviarias en desuso.

Julia Sola Landero