



Transferencia de la Buena Práctica “Programa español de Vías Verdes” a otras regiones del mundo (México, Portugal, Italia). ACTUALIZACIÓN

PRESENTA LA PRÁCTICA

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (FFE).
DIRECCIÓN DEL PROGRAMA VÍAS VERDES.

ENTIDADES COLABORADORAS

PORTUGAL: REFER (Empresa pública ferroviaria portuguesa).
Dirección de Patrimonio Inmobiliario. Departamento de Gestión y Valorización del Patrimonio.

MÉXICO: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CNCA).
Centro Nacional del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero Mexicano.

CHILE: Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Servicio Nacional de Turismo de Chile.

FECHAS CLAVE DE LA ACTUACIÓN

- **Fecha de inicio:** 1993. Redacción por parte de la FFE del “Inventario de Líneas ferroviarias en desuso” por encargo del entonces MOPTMA, Renfe y FEVE.
- **Fecha de finalización:** En desarrollo. Sin concluir.
- **Otras fechas de interés:**
 - **1993-2000.** Inicio y desarrollo del Programa español de Vías Verdes a nivel estatal. En este periodo aún no se ha realizado la transferencia de la buena práctica a otros países.
 - **2000. Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Habitat de la ONU.**
 - 2002. I Seminario Iberoamericano de Vías Verdes. Santa Cruz de la Sierra (Bolivia).
 - **2003.** Reunión de lanzamiento para el desarrollo del Plan Estratégico de Ecopistas. Lisboa (Portugal).
 - **2003.** I Seminario Internacional de Vías Verdes en México. México D.F.
 - **2004.** II Seminario Iberoamericano de Vías Verdes. Cartagena de Indias (Colombia).

- **2004.** Premio Europa Nostra a la Conservación del Patrimonio.
- **2004.** V Conferencia Internacional sobre Vías Verdes. Sicilia (Italia).
- **2005.** Premio ConBici a la Movilidad Sostenible.
- **2005.** Curso de administración, diseño y construcción de Senderos de usos múltiples, Vías Verdes y Ciclovías. México D.F.
- **2006.** Curso de Ecoturismo Urbano y Vías Verdes. Vinculando ciudades con comunidades rurales. UNAM-Universidad Nacional de México. México D.F.
- **2006.** Curso de vías verdes. Estado de Michoacán (México).
- **2006.** II Seminario Internacional de Vías Verdes en México. Estado de Veracruz. (México).
- **2006.** Publicación del libro “Caminos Naturales-Vías Verdes. Su adecuación al Desarrollo Rural Sostenible”.
- **2007.** Workshops (encuentros) sobre Turismo y Movilidad. Evora, Coimbra y Oporto (Portugal).
- **2008 (programado).** III Seminario Iberoamericano de Vías Verdes. Jalisco (México)
- **Otros reconocimientos de interés:**
 - Premio World Travel Market, 2002.
 - Premio Telenatura 2006 a la mejor producción española por la serie sobre Vías Verdes “Vive la Vía”.
 - Premio Panda 2006 - WWF-Adena a la mejor iniciativa de comunicación ambiental institucional.
 - 2007. Premio de la Red para la Promoción de las Ciudades Medias del Sudoeste Europeo - CIUMED.

CALIFICACIÓN OBTENIDA EN EL VII
CONCURSO INTERNACIONAL DUBAI 2008

GOOD

RESUMEN

En España se inició en 1993 el Programa Vías Verdes para reutilizar 7.600 kilómetros de líneas ferroviarias sin servicio como "Vías Verdes", infraestructuras no motorizadas para ciclistas, caminantes y personas con movilidad reducida. Desarrollado por el gobierno central (Ministerio de Medio Ambiente) y las empresas ferroviarias nacionales, siendo la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) encargada de la dinamización, coordinación y promoción. Participan muy activamente gobiernos regionales y locales (más de 500 ayuntamientos), así como colectivos ciudadanos. En 2008 existen 1.600 km de Vías Verdes en España.

Las Vías Verdes recuperan espacios públicos para los ciudadanos, facilitan sus desplazamientos cotidianos no contaminantes, fomentan el uso de la bicicleta y el paseo, así como hábitos saludables combatiendo el sedentarismo y la obesidad. Generan claro impacto económico y social en las comunidades locales, generalmente en el medio rural, contribuyendo a la fijación de su población.

En 2000 el Programa español de Vías Verdes recibió el Premio de Dubai, y la FFE inició su colaboración internacional para transferir esta buena práctica, demostrando que mejora las condiciones de vida de los ciudadanos y que es un modelo aplicable en otras regiones del mundo.

EUROPA

En 1998 la FFE fue socio fundador de la Asociación Europea de Vías Verdes, ocupando su presidencia hasta 2004.

Portugal: En 2002, **Convenio de colaboración con REFER** (empresa pública portuguesa que administra las líneas de ferrocarril) para crear un Programa de Vías Verdes (Ecopistas). La FFE ha realizado labores de asesoría y formación, asistencia a congresos y reuniones en Madrid, Lisboa, Oporto y Coimbra. Ambos países tienen proyectos comunes de Vías Verdes transfronterizas.

Italia: La FFE ha participado en numerosos congresos sobre Vías Verdes en Italia en estrecha colaboración con la **Asociación Italiana de Vías Verdes (2003-2007)**. Una semana después de celebrarse la I Conferencia Nacional de la Bicicleta (Milán) en 2007 el gobierno italiano creó un fondo de 2 millones de euros para desarrollar Vías Verdes en 2008.

IBEROAMÉRICA

México: La FFE organizó el **I y II Seminario Iberoamericano de Vías Verdes** en 2002 en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) y en 2004 en Cartagena de Indias (Colombia), para transferir la buena práctica e intercambiar experiencias.

Se firmó un convenio de colaboración **FFE-CNCA** (Consejo Nacional para la Cultura y las Artes): organizaron conjuntamente el **I y II Seminario Internacional de Vías Verdes de México** (2003-México DF y 2006- Orizaba) y están convocando para junio de 2008 el III Seminario Iberoamericano de Vías Verdes (Guadalajara-México).

Chile: En enero 2008, **Convenio de colaboración sobre Vías Verdes entre la FFE y el Servicio Nacional de Turismo de Chile** para la transferencia de buenas prácticas en Vías Verdes



SITUACIÓN ANTERIOR AL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN

S

Con anterioridad al año 2000, fecha en la que el Programa español de Vías Verdes recibe el Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Habitat de la ONU, los países hoy afectados por la transferencia de la práctica “Vías Verdes” no habían iniciado ningún tipo de actuación en materia de recupe-

ración de antiguas líneas de ferrocarril como infraestructuras no motorizadas para senderistas, ciclistas y personas de movilidad reducida. Al mismo tiempo, el propio Programa de Vías Verdes en España ha crecido, no solo en cuanto al número (64 itinerarios) y kilómetros de vías verdes operativas (1.600 km), sino respecto al uso que están haciendo de ellas los ciudadanos y en cuanto a la positiva incidencia que las vías verdes están generando en el desarrollo local sostenible de los territorios atravesados.



OBJETIVOS

La prioridad fue la transferencia de la Buena Práctica a los países del entorno próximo, tanto geográficos (Europa) como culturales (Iberoamérica). Además, se ha seguido un criterio de demanda de las regiones que teniendo un patrimonio ferroviario en desuso han optado decididamente por ponerlo en valor. De este modo, se han atendido las demandas de colaboración y transferencia de conocimientos con México, Portugal, Chile, Italia, etc.

El objetivo a conseguir por parte de la FFE ha sido y es transmitir la práctica del Programa español de Vías Verdes (sus objetivos, actuaciones, incidencias, resultados y todo el *know-how* aprendido en estos 15 años. 1993-2008) a todas aquellas regiones y territorios (tanto de nuestro país como de otros países) que así lo demanden, ayudándoles a la puesta en marcha de similares Programas de Vías Verdes y/o de actuaciones concretas sobre itinerarios que discurran sobre antiguos ferrocarriles en desuso.



MOVILIZACIÓN DE RECURSOS

Los recursos movilizados proceden sobre todo del equipo humano de la FFE. La Dirección del Programa Vías Verdes cuenta con más de 10 trabajadores (ingenieros, geógrafos, sociólogos, etc). Las fuentes de financiación han provenído en muchos casos de los propios fondos de la FFE (en torno a 865.000 euros/año para todas las actividades de vías verdes), y en otros casos de subvenciones y ayudas externas, por ejemplo, del Ministerio de Medio Ambiente y de la AECI (Agencia Española de Cooperación Internacional).

Esta institución cubrió costes de alojamiento y manutención de unas 20 personas en cada seminario (de 11 países iberoamericanos en el último) y aportó sus centros de formación de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) y Cartagena de Indias (Colombia) y concedió becas a los participantes. Se seleccionaron a las personas de liderazgo capaces de aprender la práctica para su posterior aplicación a sus países. Colaboraron también el Ministerio de Fomento español, Renfe y la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles.

Otro ejemplo: En el III Seminario Iberoamericano (junio 2008) la empresa de construcción de ferrocarriles CAF ha concedido un importe para ayudas de viaje de 2.000 €.

Las diferentes aportaciones coordinadas por la FFE han hecho posible esta transferencia.

Adicionalmente algunos recursos de información y divulgación de la FFE como la web www.viasverdes.com (4 millones de páginas vistas en 2007) y el Boletín electrónico mensual InfoVíasVerdes (que reciben 10.000 suscriptores, de los cuales el 6,4% son de diferentes países del mundo) han contribuido a la transferencia de conocimientos.

Otros recursos movilizados por la FFE proceden de la Asociación Europea de Vías Verdes como grupo de presión “lobby” en Europa.

Por su parte, los socios colaboradores también movilizan recursos propios (tanto financieros como humanos) para la celebración de cursos, seminarios y otras actividades en sus países. Cabe destacar los 15.850 € para la puesta en marcha de un Plan de Ecopistas / Vías Verdes en Portugal asesorado por la FFE.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

Las principales dificultades de implementación de la iniciativa, viene dada por el diferente contexto que existe en cada una de las regiones del mundo donde el Programa Vías Verdes trata de implantarse. No obstante, la problemática y casuística particular de cada país se convierte de este modo, -más que en un problema- en una oportunidad para adaptar el modelo, pudiéndose comprobar que pese a las diferentes realidades de los países receptores de la Buena Práctica, las Vías Verdes y sus múltiples vocaciones (de movilidad rural, de regeneración urbana y territorial, de desarrollo local, turística, etc), tienen la potencialidad de ser transferidas.

Además de los Seminarios internacionales mencionados, técnicos de la FFE han venido participando en diferentes foros de Buenas Prácticas así como en cursos de capacitación de las comunidades locales y de responsables de la toma de decisiones buscando siempre la implicación de las poblaciones locales:

- 2002. Foro Iberoamericano y del Caribe sobre Mejore Prácticas. UN-Habitat. Florianópolis (Brasil)
- 2004.V Conferencia Internacional sobre Vías Verdes. Sicilia (Italia)
- 2004. Curso Internacional Vías Verdes y movilidad alternativa y humana. Bogotá (Colombia).
- 2005. Curso de administración, diseño y construcción de Senderos de usos múltiples, Vías Verdes y Ciclovías. México D.F.
- 2006. III Foro Urbano Mundial - ONU. "Mejoras de políticas urbanas a través de la transferencia de Buenas Prácticas". Vancouver (Canadá)
- 2006. Curso de Ecoturismo Urbano y Vías Verdes. Vinculando ciudades con comunidades rurales. UNAM-Universidad Nacional de México. México DF
- 2006. Curso de vías verdes. Estado de Michoacán (México)
- 2007. Workshops sobre Turismo y Movilidad. Coimbra y Oporto (Portugal)
- 2008 (previsto para mayo). Seminario Internacional sobre Patrimonio Ferroviario y Desarrollo Territorial. Évora (Portugal). Organiza REFER. Participa la FFE.



LECCIONES APRENDIDAS

Debilidades

- Un marco legislativo específico para Vías Verdes es aún una asignatura pendiente.
- A pesar de todo el esfuerzo realizado, es necesario incidir en las acciones de promoción y divulgación e invertir más recursos para lograr este objetivo.
- Los costes de mantenimiento en la infraestructura restan capacidad de inversión en las labores de promoción y divulgación.
- La intermodalidad entre tren y bicicleta para el acceso a las vías verdes es baja, pero se presenta como una gran potencialidad.

Amenazas

- La no preservación de la identidad de la marca “vías verdes” puede confundir al usuario y diluir las sinergias que provocan una imagen de marca común ya conocida.
- La falta – en ocasiones- de mantenimiento de la infraestructura de una vía verde perjudica la imagen del conjunto de los itinerarios.

Fortalezas

- Las vías verdes se presentan como un instrumento ideal para impulsar en la sociedad un cambio de mentalidad a favor de la movilidad no motorizada.
- Promueven: transporte ecológico, turismo activo, deporte y actividades al aire libre, preservación del patrimonio, acceso a la naturaleza, educación...
- Por su especial accesibilidad se trata de un recurso universal, para toda la población (sin distinción de edad, género o condición física).
- Todas las Comunidades Autónomas peninsulares poseen ya vías verdes.
- En la participación de todos los niveles de la administración y de muchos colectivos ciudadanos reside parte del éxito del programa.
- La demostrada utilización por parte de los ciudadanos afianza y hace crecer el Programa.
- La existencia de una “imagen de marca” única y homogénea favorece la consolidación y creación de nuevas vías verdes.
- La implicación local en la gestión de las vías verdes asegura su mantenimiento y sostenibilidad a largo plazo.
- Las vías verdes son un producto poco estacional y están sirviendo para la tan necesitada desestacionalización del turismo.
- La existencia de un órgano de coordinación a nivel nacional como lo es la FFE protege y promueve acciones locales y permite desarrollar un Programa a nivel nacional y prestar apoyo para la transferencia a otros lugares del mundo.
- La pre-existencia de infraestructuras ferroviarias no ocasiona ningún impacto ambiental en el entorno.

Oportunidades

- Quedan aún 6.000 kilómetros de ferrocarriles en desuso susceptibles de ser recuperados como vías verdes.
- Las vías verdes suponen un soporte perfecto para la creación de una “red” nacional de itinerarios no motorizados de gran longitud que vertebrar todo el territorio.
- Las estaciones de ferrocarril en desuso se presentan como un recurso óptimo para su recuperación e instalación de nuevos equipamientos para los usuarios, impulsando con ello el empleo local.
- Las Vías Verdes optimizan el enorme potencial que ofrecen como “infraestructura saludable” (en España el 53% de la población sufre sobrepeso; el 38% de los niños y jóvenes son sedentarios).
- Las vías verdes tratan de formar parte de un binomio de ocio y transporte muy sostenible como es el de “Tren + bici”.
- Las vías verdes son una oportunidad para las comarcas rurales por las que discurren: generan empleo y dinamización social.
- La aplicación de la reciente Ley de Desarrollo Sostenible del Medio Rural favorecerá previsiblemente el desarrollo de las vías verdes.
- Existen canales de divulgación muy potentes como la página web www.viasverdes.com (4 millones de páginas vistas en 2006).

PUNTOS DÉBILES

PUNTOS FUERTES

Se puede afirmar que el Programa Vías Verdes es sostenible en el tiempo y en el espacio provocando cambios duraderos por encima de las coyunturas políticas y temporales.

Para el éxito del Programa Vías Verdes ha sido esencial la implicación y consenso en la toma de decisiones, para que todos los actores que participan en el proceso, así como los gestores de las diferentes vías verdes se vean comprometidos a largo plazo – y, en consecuencia, sus sucesores en el cargo público, cuando corresponda - en las estrategias puestas en marcha. Se trabaja así en todas las áreas del conocimiento y de la política: áreas de medio ambiente, turismo, transporte, educación, salud, cultura, etc. Todas ellas tanto a nivel local, regional y nacional. Prueba de ello son los diferentes reconocimientos que el Programa de Vías Verdes ha tenido, provenientes de áreas muy diferentes.

Gracias a la gran participación de diversos actores en el desarrollo de este Programa se está logrando que entre todos seamos capaces de recuperar y de mejorar el legado histórico-cultural y el patrimonio ambiental, sin basarse en más degradación de nuestro entorno y en el uso irracional de los recursos naturales.

La necesidad de un planeta más sostenible obliga a actuar en el nivel local para dar un paso más en el camino global. Y este programa de vías verdes contribuye al desarrollo – dentro de su evidente modestia – siendo un proyecto en el que se conjugan los factores que permiten ser optimistas ante el futuro, y creer que otro mundo es posible.

El objetivo a conseguir ha sido y es transmitir la práctica del Programa español de Vías Verdes (sus objetivos, actuaciones, incidencias, resultados y todo el *know-how* aprendido en estos 15 años. 1993-2008) a todas aquellas regiones y territorios ayudándoles a la puesta en marcha de similares Programas de Vías Verdes.

Los recursos proceden sobre todo del equipo humano de la FFE. La Dirección del Programa Vías Verdes cuenta con más de 10 trabajadores (ingenieros, geógrafos, sociólogos, etc). Las fuentes de financiación han provenido en muchos casos de los propios fondos de la FFE (en torno a 866.000 €/ año para todas las actividades de vías verdes), y en otros casos de subvenciones y ayudas externas.

Las principales dificultades de implementación de la iniciativa, viene dada por el diferente contexto que existe en cada una de las regiones del mundo. La casuística particular de cada país se convierte de este modo, -más que en un problema- en una oportunidad para adaptar el modelo, pudiéndose comprobar que las Vías Verdes tienen la potencialidad de ser transferidas.

Consideramos que la manera en la que se ha desarrollado la transferencia está dando resultados muy positivos en poco tiempo, por lo que se considera adecuada la forma de transmisión de los conocimientos y el *know-how* puesto a disposición de los países y regiones que lo demandan.



RESULTADOS ALCANZADOS

Las Vías Verdes han crecido en España de forma extraordinaria: más de 500 municipios cuentan con alguna de las 65 rutas existentes, las cuales gestionan y promocionan de forma asociada entre sí. Existe una satisfactoria coordinación entre las asociaciones de municipios, las regiones y numerosos órganos del Estado, y muchas regiones han establecido políticas específicas, dotadas con presupuesto, para el desarrollo de Vías Verdes.



RESULTADOS EN CIFRAS

Las Vías Verdes han crecido en España de forma extraordinaria: más de 500 municipios cuentan con alguna de las 65 rutas existentes, las cuales gestionan y promocionan de forma asociada entre sí.

La transferencia a nivel internacional desde la FFE ha originado resultados tangibles:

- **En Méjico**, el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, CNCA, ha inventariado 9.000 km de líneas férreas abandonadas, y ha impulsado ya la creación de 4 Vías Verdes:
 - » Ciclovía de la ciudad de México.
 - » Vía Verde de la Mariposa Monarca (Estado de Michoacán).
 - » Sendero Intermunicipal de Tulancingo, (Hidalgo).
 - » Vía Verde de la Barranca de Metlac (Estado de Veracruz).
 - » En fase de lanzamiento Vía Verde del Tequila.
- **Portugal** cuenta, desde 2002, con un Plan Estratégico Ecopistas/Vías Verdes, implantado por REFER, la empresa pública que gestiona las infraestructuras ferroviarias, con el impulso de FFE. Cuentan con 700 km de ferrocarriles en desuso, y cinco ecopistas/vías verdes, que suman 50 km:
 - » Ramal de Monçao (entre Valença y Monçao): 1.3km.
 - » Línea de Vouga (Sever do Vouga).
 - » Ramal de Mora (Évora).
 - » Línea de Corgo (Vila Pouca de Aguiar).
 - » Línea de Sabor (Torre de Moncorvo).
- **En Italia**, la Universidad de Milán ha elaborado en 2004 un inventario de líneas férreas en desuso. Por influencia de FFE, el Ministerio de Medio Ambiente ha provisionado dos millones de euros para 2008 con la finalidad de la puesta en marcha de un Programa de Vías Verdes.

CONTACTO

Carmen Aycart Luengo
Directora del Programa Vías Verdes

Fundación de los Ferrocarriles Españoles
C/ Santa Isabel, 44
28012 Madrid
Teléfono: +34 91 151 1062/ 64
Fax: +34 91 151 1068

caycart@ffe.es
www.viasverdes.com