



## WEBINAR

### “EL PAPEL DE LAS VÍAS VERDES EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONECTADA”

Evento colaborador del Diálogo abierto de Movilidad.

Celebrado el 01/12/2020

Organiza: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Área de Vías Verdes

Colabora: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

1

A continuación se enumeran a modo de resumen los principales temas y aspectos destacados por los ponentes:

#### LA BICICLETA EN LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA 2030.

#### **Secretaría de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.**

- La Estrategia Estatal de la Bicicleta promovida e impulsada en la actualidad por el MITMA pretende ser un proceso participativo, al fin de compartir ideas en el ecosistema de la movilidad, también ser un modelo de movilidad contra la descarbonización y la sostenibilidad.
- La estrategia pretende que la movilidad sea segura, sostenible y conectada, considerando que la misma debe tener carácter transversal.
- La movilidad debe ser para todos y el uso de la bicicleta es totalmente transversal.
- La Estrategia Estatal de la Bicicleta contempla 6 ejes y se dirige especialmente a las vías interurbanas de largo recorrido.
- Tenemos un reto de ámbito europeo, en España el clima nos favorece y la utilización de la bicicleta eléctrica permite el acceso a los trazados por parte de todo tipo de personas.
- Es importante disponer de rutas bien conservadas y seguras e informar adecuadamente a la ciudadanía.
- Al usuario no le interesa la administración, ni de donde proceden las inversiones. Debemos trabajar de modo conjunto para que el ciudadano disponga de toda la información del modo transversal, suficiente y de manera adecuada.
- Hay que proporcionar una información de confianza, disponer de servicios. La ciudadanía debe saber cómo llegar al destino con facilidad.
- Se trata de una gran apuesta y las Vías Verdes tienen un gran potencial.



## INFRAESTRUCTURAS NO MOTORIZADAS Y VÍAS VERDES, ELEMENTOS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

### **European Cyclist Federation**

- La movilidad en bicicleta como un sistema conectado.
- Destaca la extensión de EuroVelo con más de 90.000 km de itinerarios ciclistas, 2.300 m de viajes y la generación de 500.000 empleados que genera el Cicloturismo. Destaca también los 44.000 euros de impacto directo que genera el cicloturismo en Europa.
- Se informa sobre la noticia de que la nueva directiva europea referida a los derechos de los viajeros incluye que los operadores ferroviarios deberán contemplar un espacio para bicicletas en los nuevos trenes o los renovados que se pongan en circulación, lo que facilitará de cara al futuro la combinación tren más bicicleta y la accesibilidad natural a muchas de las Vías Verdes.
- La implantación y utilización de los contadores es un medio de gran interés para desarrollar análisis de las rutas.
- Se considera de especial interés para la buena gestión de las vías ciclistas una adecuada organización y gobernanza.
- Para la obtención de una movilidad adaptada al medio ambiente, saludable y conectada la bicicleta se considera la respuesta.

2

### **Subdirección General de Regadíos, Caminos Naturales e Infraestructuras Rurales. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.**

- Se presentan los objetivos que persigue el Programa de Caminos Naturales que desarrolla el MAPA, y se destacan algunos aspectos:
- La inversión en trazados no motorizados fomenta el desarrollo económico de los territorios, mejora la movilidad y es un medio de defensa del patrimonio público de las infraestructuras donde se implantan.
- Se destaca la necesidad de que los trazados sean saludables y seguros.
- La red de caminos naturales dispone ya de más de 10.000 km y hay mucha variedad en los distintos tipos de trazados.
- El objetivo del MAPA es seguir construyendo en los ejes estratégicos, destacándose:
  - Los grandes ríos.
  - Los de ámbito ferroviario, como la Vía de Plata, el FC Santander Mediterráneo o el FC Baeza - Utiel.
  - Galicia.
  - Pirineo, Navarra y Girona.
- Se plantea una mejora de la comunicación del Programa de CN de cara al 2021
- Se enumeran los canales de comunicación disponibles en la actualidad: Página web, publicaciones, mapas/posters, boletín de Noticias, aplicación de realidad aumentada para móviles.
- Respecto al desarrollo se destaca que un 90% de inversión anual se dedica al desarrollo de los itinerarios.



- Otro de los objetivos es el apoyo a la red Eurovelo en España.
- Se ha colaborado con la Estrategia Estatal de la Bicicleta y coinciden en la necesidad de que dar al usuario toda la información posible.
- Otra cuestión importante que se está realizando son las auditorias en materia de ciclabilidad de los Caminos Naturales para su control y conocer su estado, conservación, necesidades de mantenimiento, utilización, etc.
- Desarrollo de un modelo para el análisis de la ciclabilidad. Trabajo de gabinete y de campo. Auditoría a través de 7 parámetros técnicos y 2 de autoevaluación del usuario.

### **ConBici. Coordinadora en Defensa de la Bici**

3

- Se destacó que todos los que intervenimos en las jornadas tenemos un objetivo común, que es mejorar la experiencia de las personas que usan la bicicleta.
- Destaca que la “interseccionalidad”, el proceso que cada uno de los sectores desarrolla en torno a la movilidad tiene una ampliación e impacto sobre objetivos y estrategias, actividades y recursos sobre el resto del sector. Los esfuerzos y objetivos deben ser por tanto comunes pero que a la vez diversifiquen la cultura ciclista.
- Señaló que la co-gobernanza de las Vías Verdes y otras infraestructuras debe ser pública, social y privada.
- Las Vías Verdes suelen ser el primer contacto con la cultura ciclista y aportan el avance de los usuarios hacia la bicicleta
- Aspectos importantes son la ciclabilidad, la accesibilidad y la intermodalidad, ya que en este último tema, el acceso en tren es muy necesario.
- Es necesario que el sistema de transporte por ferrocarril realice una buena acogida al ciclista para la mejora de su experiencia.
- Las Vías Verdes generan la creación de empleo, fijan a la población y son muchas veces un medio de transporte en el medio rural y este último tema, muchas veces se olvida.
- Es necesario evitar los cortes y privatizaciones de caminos públicos que eliminan la conectividad.
- La utilización de los sistemas de datos es necesaria para dar servicio y la toma de decisiones en las infraestructuras en cada momento.
- Cultura ferroviaria y ciclista deben ir juntas
- Hay que seguir trabajando en diversificar la imagen de la bicicleta haciéndola más igualitaria, justa e inclusiva.

### **Fundación de los Ferrocarriles Españoles, F.S.P.**

- Desde 1993 la Fundación viene trabajando en la implantación, divulgación y promoción de las Vías Verdes. Realizó en su día el inventario por encargo del MOTMA, Renfe y la antigua FEVE y en la actualidad ya se dispone en España de 3.100 km, 129 itinerarios, 120 estaciones e instalaciones recuperadas y se han invertido 212 millones de Euros.
- Muchos itinerarios discurren por territorios de menos de 10 habitantes por km<sup>2</sup>.



- Existen 43 Vías Verdes con tales características que representan 1.437 km y 67 tramos de líneas ferroviarias en desuso que también cumplen dichas características. Son por tanto elementos muy importantes para la España vacía o vaciada y la lucha en el reto demográfico/territorial.
- De las Vías Verdes existentes el MAPA ha realizado el 54% de los km de vías verdes y el resto ha sido realizado por el conjunto del resto de administraciones.
- La Fundación ha realizado más de 100 proyectos técnicos de vías verdes
- En Europa los trazados para el uso de la bicicleta generan 44.000 millones de euros anuales de impacto directo y en España se generan 1.620 millones, un 4%.
- Se aportan datos de usuarios de algunas vías verdes españolas y su importancia en el mercado turístico.
- En el verano 2020 se realizó una encuesta para apreciar los efectos del COVID 19. Entre otros datos se destaca que el 71,4% de los encuestados (gestores y empresas) manifiestan haber apreciado incremento de afluencia.
- Uno de los importantes objetivos del Área de Vías Verdes de la FFE es la creación de una Red Estatal, precisamente en la línea de las previsiones de la Estratégica de la Bicicleta donde las vías verdes sean parte significativa de esa red.
- Destaca también la necesidad de creación de un Observatorio, que permitirá disponer de estudios e información muy necesaria para la gestión de las Vías Verdes avanzando hacia las Vías Verdes como DTIs, Destinos Turísticos Inteligentes.
- Las Vías Verdes son una oportunidad de cara al futuro totalmente integradas en las previsiones del MITMA y que tienen una gran potencialidad social y de negocio.

#### EJEMPLOS DE VÍAS VERDES INTEGRADAS EN REDES DE MOVILIDAD ALTERNATIVA Y SOSTENIBLE. HACIA LA RED ESTATAL DE VÍAS CICLISTAS.

##### **Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible. Generalitat Valenciana. Xarxa de Itineraries No Motorizats.**

- Se mencionan como antecedentes instrumentos de planificación como el II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana y la puesta en marcha del instrumento UNEIX (2018-2030) donde se integra la XINM, Eurovelo, red de Vías Verdes y Vía Litoral.
- Se destaca el marco legislativo para el desarrollo de los instrumentos de planificación aludidos
- Se informa sobre el desarrollo que se está llevando a cabo del Plan de movilidad UNEIX y de los objetivos de la XINM, Xarxa de itinerarios no motorizados, señalando los avances y la descripción de los mismos.
- Se propone la creación de 2.350 nuevos km de itinerarios, donde una vez completada el 95% de los habitantes de la CV podrán acceder a la misma.
- Presupuesto de Inversión : 141 millones de euros
- Destaca la conectividad entre vías verdes: Ojos Negros-Xurra, nueva VV del Serpis,
- Se destaca la naturaleza de vías interurbanas en muchos de los trazados, los trabajos de conexión entre poblaciones y la permeabilidad en las actuaciones.



## **Dirección General de Movilidad. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.**

- Se destaca la relación entre movilidad y cambio climático.
- Señala el Plan Andaluz de la Bicicleta (2014-2020) como precedente donde la red de vías verdes están integradas en este documento de planificación.
- Destaca las 3 escalas de planificación que contemplaba el PAB (autonómica, metropolitana y urbana)
- Presenta un diagnóstico actual de la situación de las vías verde de Andalucía comenta la situación de las 26 Vías Verdes existentes en Andalucía.
- Se desea vertebrar el territorio en 8 recorridos autonómicos, obteniéndose una accesibilidad segura, considerándose relevante la integración como medio de transporte en el territorio.
- Destaca la necesidad de comunicar esta red con las CCAA con las que limita de cara a esa red Estatal y la priorización de itinerarios en coincidencia con la existencia de vías verdes y su conexión con los itinerarios Eurovelo.
- Se considera necesario el fomento del uso con redes para la buena conexión de los trazados.

5

## **Movilidad y Ordenación del Territorio. Diputación Foral de Gipuzkoa. Red Básica Foral de Vías Ciclistas.**

- Se pretende una movilidad sostenible, conectada, igualitaria e inclusiva que parte de la movilidad del transporte público donde se incardina la movilidad ciclista y peatonal.
- Plan territorial de las vías ciclistas y la Estrategia de la Bicicleta como instrumentos de esta estrategia.
- En Gipuzkoa se ha avanzado significativamente en la normativa de la bicicleta.
- Se ha dado un papel significativo a las Vías Verdes en la movilidad y sostenibilidad, destacando las vías interurbanas.
- Presenta algunos datos como los 353 km de vías ciclistas; 25 millones de viajes entre 2015 y 2018; crecimiento interanual,
- Se aprecia un incremento de la movilidad ciclista también durante la pandemia del 56% con una media diaria de cerca de 3.500 viajes muy por encima del verano 2019
- Presenta las 7 VV de Gipuzkoa integradas en esa red y menciona el Plan de revitalización de la VV de Gipuzkoa para analizar la situación de la red y las propuestas de mejora
- Destaca la inversión de esta red a través de fondos FEDER y como una de las actuaciones el bidegorri Eibar - Maltzaga (5,1 M. €) han sido propuestos como ejemplo de buenas prácticas a nivel Europeo.
- Disponen de un Plan General Integral de Acciones urgentes para el año 2021 para la movilidad ciclista y peatonal en el marco de los planes de inversión como consecuencia de la coyuntura de la situación de la pandemia.



- Destaca que a la situación actual provoca un cambio trascendente en pro de la movilidad ciclista y peatonal pos-pandemia como un derecho de la ciudadanía. Una movilidad sostenible e inclusiva.

### **Gerencia del Consorci Vies Verdes de Girona. BiciTransCat y Vías Verdes de Girona.**

- Presenta el Consorci Vies Verdes de Girona, entidad que gestiona los recorridos de Vías Verdes y Pirinexus. Presenta la red de Vías Verdes y Pirinexus (350 km transfronteriza) y su plan de ampliación.
- Se informa sobre las labores de mantenimiento y de promoción que se realizan y destaca la previsión de ampliación existente, así como la necesidad de financiación para ello.
- Presenta los proyectos de la convocatoria TES para la interconexión de los diferentes itinerarios existentes para fomentar la movilidad sostenible y creación de producto turístico.
- Se informa sobre el proyecto BiciTrans Cat. El objetivo del proyecto es unir los distintos destinos turísticos de las comarcas de Girona y del departamento francés de los Pirineos Orientales entre Figueres y Perpiñán, a través de una red ciclable interconectada a diferentes medios de transporte público.
- Presenta una línea de propuestas y demandas para la mejora e inclusión de las Vías Verdes en el marco de la EEB del MITMA:
  - Ampliación y mejora en temas de intermodalidad.
  - Uso de otras infraestructuras de transporte en desuso
  - Mayor presupuesto para inversión en infraestructuras en nuevos trazados. “Si no hay infraestructuras no hay usuarios”
  - Incentivos a la buena gestión y mantenimiento de futuras inversiones.
- En Cataluña las Vías Verdes siguen siendo una realidad y una oportunidad de cara al futuro, que requieren apoyo institucional y financiero para seguir avanzando en el cumplimiento de los objetivos que se pretenden.

Finalmente se expone una breve sesión de conclusiones destacando los argumentos presentados por todos los ponentes, agradecimientos y cierre.