

## V JORNADAS TÉCNICAS DE VÍAS VERDES

Madrid, 18 y 19 de junio de 2009

### CONCLUSIONES

#### 1. MARCA VÍAS VERDES:

Dada la importante presencia nacional e internacional de las Vías Verdes en el desarrollo turístico y medioambiental, y el apoyo decidido del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino entendemos fundamental:

- Preservar la marca Vías Verdes para su uso exclusivo sobre antiguos trazados ferroviarios diferenciándolas de cualquier otro tipo de infraestructuras no motorizadas (como caminos naturales, vías pecuarias...). En este sentido, es necesario aprovechar las ventajas de accesibilidad y especificidad que ofrecen los antiguos trazados ferroviarios para su conversión en vías verdes accesibles a la mayor cantidad posible de usuarios, mediante el acondicionamiento de sus obras ferroviarias: túneles, viaductos y estaciones.
- Velar para que los 6.000 km de trazados ferroviarios que existen en desuso no sufran deterioro ni agresiones con el paso del tiempo, impulsando la reconversión en vía verde de las líneas o tramos en los que sea posible.

#### 2. CREACIÓN DE UN MARCO LEGAL DE VÍAS VERDES

Ante la inexistencia de un marco legal adecuado a las características singulares de las vías verdes, se insta a la creación de una ley y normativa legal de ámbito estatal para las vías verdes. Se propone que las plataformas de ferrocarril en desuso y las vías verdes ya acondicionadas sean declaradas "bienes de dominio público" adscritos al uso público no motorizado.

Esta normativa deberá ser directa y definida, señalando usos permitidos, autorizados y prohibidos así como infracciones y sanciones, y se debe igualmente promover la redacción de una normativa de uso por parte de todos los entes gestores de vías verdes, así como su difusión para el conocimiento por parte de los ciudadanos. Para garantizar su cumplimiento, es deseable potenciar la colaboración de los diferentes entes gestores de las vías verdes con

el Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA) de la Guardia Civil y con otras fuerzas responsables de la seguridad.

### **3. GARANTIZAR VÍAS DE FINANCIACIÓN**

Se insta al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y a todas las restantes Administraciones competentes a dotar presupuestariamente las actuaciones sobre vías verdes, tanto para la reconversión de nuevos trazados ferroviarios en desuso como para la mejora de las vías verdes ya existentes, y también para contribuir a su mantenimiento.

Se solicita la implementación de mecanismos de financiación cruzada, y, en particular, al Ministerio de Fomento que establezca una nueva línea de financiación relativa a vías verdes, como puede ser la utilización de inversiones derivadas del 1% de interés cultural y otras fórmulas como la de proponer actuaciones en vías verdes (por parte de ayuntamientos, en el plazo de consultas públicas) como medidas compensatorias de carácter ambiental cuando se acometa la construcción de grandes obras de infraestructuras (autovías, trazados ferroviarios de alta velocidad) en el entorno.

Igualmente se solicita a los órganos competentes en promoción turística de ámbito estatal y autonómico que desarrollen acciones específicas para potenciar el conocimiento y utilización de las vías verdes por parte de los potenciales turistas españoles y extranjeros, así como que contribuyan a la creación del “producto turístico” en torno a vías verdes y a su comercialización.

En este sentido, hay que impulsar que las vías verdes se adapten a las nuevas tecnologías como medio de divulgación entre los ciudadanos.

### **4. INCLUSIÓN DE LAS VÍAS VERDES EN LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Las vías verdes se deben convertir en un instrumento de la Estrategia española de movilidad sostenible como elemento fundamental para impulsar la movilidad no contaminante, y ser consideradas como infraestructuras de comunicación no motorizada y como recursos que contribuyen al desarrollo sostenible y equilibrado del territorio. Entre las acciones que contribuirán a ello se destaca la necesidad de potenciar la combinación “TREN + BICI”, así

como también garantizar la accesibilidad del tren para personas con movilidad reducida, facilitando así su desplazamiento hasta las vías verdes que dispongan de conexión ferroviaria.

## **5. ACCESIBILIDAD EN LAS VÍAS VERDES**

Es necesario garantizar los niveles máximos de accesibilidad en las vías verdes promoviendo su utilización por todo tipo de usuarios en toda su longitud o, al menos, en tramos concretos con buenas condiciones de trazado, acondicionados adecuadamente y bien señalizados. Asimismo, estos itinerarios deberán ser divulgados entre los colectivos de las personas con discapacidad.

A la hora de crear una vía verde hay que tener en cuenta, desde el primer momento, el diseñar y planificar para la “minoría” garantizando de esta manera que sea para “TODOS”.

## **6. NUEVOS HORIZONTES**

Las vías verdes se han convertido en importantes recursos para la creación de empleo a nivel local, contribuyendo al desarrollo rural sostenible y a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Es necesario seguir impulsando este desarrollo socioeconómico y la creación de empleo, partiendo de la iniciativa pública como estímulo inicial para la posterior incorporación de la iniciativa privada.

La creación de itinerarios de gran longitud a partir de la interconexión entre vías verdes y otras infraestructuras no motorizadas constituye una de las estrategias de futuro en las que se debe avanzar.

**Madrid, 19 de junio de 2009**